



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
2 JULI 2021 (NR. 7 VAN 2021) IN DE ZAAK 2020.V9-LADY HANNEKE**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. K. van der Wall,
senior inspecteur ILT/Scheepvaart,

tegen

G. S.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 27 oktober 2020 heeft het Tuchtcollege van de gemachtigde van verzoeker (hierna: de Inspecteur) een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse schip Lady Hanneke. Bij het verzoekschrift zijn 16 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen). Daarbij is betrokken geweest op de mogelijkheid om een verweerschrift in te dienen. Van die mogelijkheid heeft betrokkene geen gebruik gemaakt.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 21 mei 2021 om 11.00 uur.



De Inspecteur en betrokkene zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 21 mei 2021, aanvang 11.00 uur. Voor verzoeker is de Inspecteur verschenen. Betrokkene heeft via een videoverbinding vanuit Odessa deelgenomen aan de zitting. Hij is gehoord met bijstand van een tolk.

2. Het ongeval – korte beschrijving

Het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling is ingediend naar aanleiding van het volgende ongeval.

Op 24 juni 2020 is het Nederlandse schip Lady Hanneke in Deense wateren aan de grond gelopen op Boels Plade in de positie 56°37.6N 010°28.3E. Het schip is na de gronding op eigen kracht losgekomen, waarna het is aangehouden door de Danish Maritime Authority. De Deense autoriteiten hebben een melding van de gronding gedaan via SafeSeaNet. De rederij heeft het ongeval op 25 juni 2020 om 09:02 uur aan ILT gemeld.

3. Het bezwaar van de Inspecteur

3.1 De Inspecteur verwijt betrokkene onvoldoende invulling te hebben gegeven aan zijn verantwoordelijkheid als kapitein bij het controleren van de reisvoorbereiding. Daardoor kon het gebeuren dat niet werd opgemerkt dat de geplande route over de ondiepte van Boels Plade liep, met een gronding als gevolg.

3.2 Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

- a. Resolution MSC.232(82) Revised performance standards for ECDIS: (11.2 en 11.3.4);



- b. SOLAS, Chapter V, Regulation 34: Safe navigation and avoidance of dangerous situations (1);
- c. IMO resolution A.893 (21) Guidelines for voyage planning (2.1, 3.2, 3.4);
- d. STCW Code Part A, Chapter VIII, Section A-VII/2, Part 2: Voyage planning (3, 5).

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft verklaard dat de tweede stuurman de reis (van Rusland naar Randers) heeft voorbereid en dat hij (betrokkene) samen met deze tweede stuurman het reisplan voorafgaande aan de reis heeft gecontroleerd. Het *voyage plan* is door hem op 15 juni 2020 voor akkoord getekend. Dat het is misgegaan komt volgens hem door een domme fout. Doordat de elektronische kaarten niet goed waren ingesteld, is de ondiepte over het hoofd gezien.

5. De beoordeling van het verzoek

A. Bij de stukken bevindt zich een door betrokkene als kapitein getekend *voyage plan* van 15 juni 2020. Daarin is vermeld dat de Lady Hanneke op 16 juni 2020 met een lading *woodpellets* zou vertrekken uit Arkhangelsk (Rusland) naar Randers (Denemarken). Bij het vertrek uit Arkhangelsk was de maximale diepgang van het schip volgens het *voyage plan* 5,90 meter. Aan boord van de Lady Hanneke werd gebruik gemaakt van Ecdis-apparatuur (merk Transas). In de (bij het *voyage plan* gevoegde) *waypoint*-lijst ontbreken gegevens over de diepgang, squat en UKC.

B. Ter zitting van het Tuchtcollege heeft betrokkene bevestigd dat de reisvoorbereiding door hem samen met de tweede stuurman was gecontroleerd. Er is toen niet opgemerkt dat de route over een ondiepte liep, te weten voor de Deense kust, in de aanloop naar Randers/Randers Fjord, over de Boels Plade, waar de vaardiepte (bijna een meter) minder was dan de



diepgang van het schip. Ook is gemist dat de Ecdis niet goed was afgesteld. De *shallow contour* stond op 2 meter, terwijl de diepgang bij vertrek (volgens het *voyage plan*) max. 5,9 meter was.

C. Bij de stukken bevindt zich een door betrokkene als kapitein ondertekend *masters statement*. Daarin staat dat de gronding op 24 juni 2020 plaatsvond op 17:20 UTC/19:20 scheepstijd in de positie Lat.: 56°–37.6N Long.: 010°–28.3E bij een snelheid van 7,1 STW / 7,3 SOG. Het was rustig (zomer)weer. De wind was zuid 2–3.

D. Door betrokkene is ter zitting bevestigd dat de 1^{ste} stuurman tijdens de gronding de wacht hield. De snelheid van het schip was voor de gronding al teruggebracht (naar ca. 7,1 STW), omdat men in afwachting was van de (vertraagde) komst van een loods. Vlak na de gronding – die plaatsvond op de door de Inspecteur aangeduide locatie op Boels Plade – is een foto gemaakt van het Ecdis-scherm. Op deze, bij de stukken gevoegde foto, staat achter *shallow contour*: 2m. Er is ook een schermafdruck van de Ecdis bijgevoegd van het moment van de gronding. Die afdruck laat zien dat de Lady Hanneke met een rechte koers over het ondiepe water van Boels Plade voer, richting Randers. Als waterdiepte is aangegeven: 5.0.

E. Ook overgelegd is een Final Attendance Report van een onderwaterinspectie van het schip op 25 juni 2020. Het rapport vermeldt: *'No hull deformations found during underwater examination. The bottom plate to be specially examined and dealt with as necessary at next Drydocking.'*

6. Het oordeel van het Tuchtcollege

6.1 Op grond van (i) de inhoud van de hiervoor genoemde stukken en verklaringen en (ii) wat er verder ter zitting is voorgehouden en besproken is in deze zaak het volgende gebleken.



Op 24 juni 2020 omstreeks 19.20 LT (17:20 UTC) is het Nederlandse vrachtschip ms. Lady Hanneke (Imo nummer 9828352) – op haar reis van Arkhangelsk (Rusland) naar Randers (Denemarken) – voor de Deense kust aan de grond gelopen op de ondiepte van Boels Plade. Bij vertrek vanuit Arkhangelsk was de diepgang van de Lady Hanneke volgens het *voyage plan* (max) 5,9 m. Het *masters statement* van 24 juni 2020 vermeldt als diepgang: voor 5,25 m. en achter 5,75 m. De waterdiepte ter plaatse van de gronding was 5.0 meter.

De reisvoorbereiding was gemaakt door de 2^{de} stuurman. Betrokkene, die de kapitein van de Lady Hanneke was, had deze reisvoorbereiding samen met de 2^{de} stuurman gecontroleerd. Toen is niet opgemerkt dat de route over de ondiepte Boels Plade was gepland. Ook is gemist dat in de Ecdis de *shallow contour* stond ingesteld op 2 meter. Indien in plaats daarvan bijvoorbeeld 6 meter was ingevoerd (net iets meer dan de diepgang bij vertrek) had de Boels Plade een andere kleur gekregen¹, waardoor in één oogopslag duidelijk was geweest dat het onveilig was om de route over dat gebied te laten lopen. Of en zo ja op welke wijze de instellingen van de Ecdis aan de onderhavige reis waren aangepast is onduidelijk gebleven. Onduidelijk is ook of de pilotgids voor het desbetreffende gebied is geraadpleegd/op juiste wijze is geïnterpreteerd.

De 1^{ste} stuurman, die de wacht had op het moment van de gronding, is er evenmin opmerkzaam op geweest dat de geplande route, wat diepte betreft, niet begaanbaar was.

Ten tijde van de gronding voer de (met *woodpellets* beladen) Lady Hanneke met een snelheid van ca. 7,5 knopen. Na de gronding is het schip op eigen kracht weer losgekomen. Bij een duikinspectie de volgende dag zijn geen gaten of scheuren in de romp waargenomen, alleen wat schade aan de coating.

¹ In de uitgesproken versie staat hierachter tussen haakjes per abuis de kleur groen; de juiste kleuraanduiding in dit verband is donkerblauw, maar kan ook weggedacht worden.



6.2 Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene in diens hoedanigheid van kapitein onvoldoende nauwkeurigheid heeft betracht bij het, voorafgaande aan de reis, controleren of de geplande route, qua diepgang, veilig kon worden gevaren. Uit de gegevens betreffende de diepgang van de Lady Hanneke in combinatie met de vaardieptes op de (over de Boels Plade) geplande route had voor hem duidelijk moeten zijn dat, zonder nadere voorzieningen, een gronding onvermijdelijk was, althans de kans erop erg groot. Een gronding is niet zonder risico's. Ook bij een zandachtige bodem kunnen – door niet in kaart gebrachte harde voorwerpen als stenen, ankers, verloren lading – gaten/scheuren in de scheepsomp ontstaan, met alle gevolgen van dien. Voor en tijdens de reis dient er daarom alertheid te zijn op het voorkomen van een gronding.

6.3 De nalatigheid op dit punt levert een overtreding op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als kapitein handelen of nalaten aan boord in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer. Voor enkele meer concrete voorschriften die niet (voldoende) in acht zijn genomen wordt verwezen naar de opsomming in punt 3.2.

7. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheid als kapitein. Bij voldoende oplettendheid bij het controleren van de reisvoorbereiding had de gronding kunnen worden voorkomen. Vanwege de ernst van de nalatigheid is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. Een deel van de maatregel zal voorwaardelijk worden opgelegd, een en ander conform de eis van de Inspecteur. Bij het bepalen van deze maatregel is er, ten voordele van betrokkene, onder meer rekening mee gehouden dat de gevolgen van de nalatigheid beperkt zijn gebleven (tot wat materiele schade aan het schip) en



dat betrokkene ervan doordrongen is dat en op welke wijze hij is tekortgeschoten in zijn controlerende taak en hier ook lering uit heeft getrokken. Het voorwaardelijke deel van de maatregel is mede bedoeld als aansporing om in de toekomst meer alertheid te betrachten. Deze maatregel is gelijk aan die welke aan de wachtdoende 1^{ste} stuurman en de 2^{de} stuurman wordt opgelegd.

8. Enkele aanbevelingen

De onderhavige gronding geeft het Tuchtcollege aanleiding tot het doen van de volgende aanbevelingen:

1. Er dient een heldere instructie te zijn dat bij elke reis de instellingen van de Ecdis (i) moeten worden afgesteld op de nieuwe/actuele reis en (ii) moeten worden gecontroleerd.
2. Ook verdient aanbeveling om bekendheid te vergroten met het raadplegen van de pilotgidsen die wereldwijd voor vele gebieden zijn uitgegeven en waarin expliciet wordt gewaarschuwd voor gevaren bij het aanlopen van havens – vgl. de voorschriften genoemd onder 3.2.b t/m d.

9. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van zes (6) weken;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van twee (2) weken niet ten uitvoer zal worden gelegd, tenzij het Tuchtcollege bij een latere beslissing anders zal bepalen op grond van het feit dat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, die het Tuchtcollege bepaalt op



- twee jaar, zich weer heeft gedragen in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer;
- bepaalt dat de proeftijd van de schorsing ingaat na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, voorzitter, H. van der Laan en T.W. Kanders, leden, in aanwezigheid van mr. E.M. Dooting als secretaris en uitgesproken door mr. J.M. van der Klooster ter openbare zitting van 2 juli 2021.

J.M. van der Klooster
voorzitter

E.M. Dooting
secretaris

Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending hoger beroep worden ingesteld bij het College van beroep voor het bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60, 2595 AJ Den Haag (Postbus 20021, 2500 EA Den Haag), Nederland.