



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
2 JULI 2021 (NR. 8 VAN 2021) IN DE ZAAK 2020.V10-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

Y. K.,
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 dat gericht is tegen betrokkene als eerste stuurman 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) onder vermelding dat betrokkene de mogelijkheid heeft 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 Kherson 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. Betrokkene was op dat moment de officier van de wacht. Het schip is na de gronding op eigen kracht weer 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 dat deze het door hem als officier van de wacht af te leggen traject van de reis niet op begaanbaarheid heeft gecontroleerd. Voor dat deel van de reis was hij medeverantwoordelijk voor de te volgen koers. Hij heeft de instellingen van de Ecdis niet gecontroleerd, althans voor de *safety contour* niet de juiste waardes ingevoerd in de Ecdis.

3.2 Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

- a. STCW Code Part A, Chapter VIII, Section A-VII/2, Part 2: Voyage planning (6);



- b. STCW Code Part A, Chapter VIII, Section A-VIII/2, Part 4: Principles to be observed in keeping a navigation at watch (10, 14);
- c. Colreg, Recommendation, Section 2: Operational guidance for officers in charge of an navigational watch (14).

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft ter zitting van het Tuchtcollege verklaard dat hij inderdaad tijdens de gronding als officier de wacht had op de Lady Hanneke. Hij ziet de gronding als een menselijke fout. Hem was bekend dat bij Denemarken ondieptes voorkomen. Daarom heeft hij voortdurend op het echolood gekeken. Min of meer als excuus wijst hij erop dat in de buurt van de gronding niet duidelijk met een boei of andersoortig teken op de ondieptes was geattendeerd. Tegelijk erkent hij dat (ook) hij onvoldoende aandacht heeft besteed aan de instellingen van de Ecdis, waarmee dieptes konden worden waargenomen. De *shallow contour* stond nu ingesteld op 2 meter, terwijl dat een diepte is waar de Lady Hanneke niet mocht/kon komen.

5. De beoordeling van het verzoek

A. Bij de stukken bevindt zich een door de 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 vanuit Arkhangelsk (Rusland) naar Randers (Denemarken). Bij vertrek vanuit 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 hij tijdens de gronding de officier van de wacht was. Het *voyage plan* was door hem niet grondig bestudeerd. Hij erkent dat er onvoldoende aandacht is geweest voor de instellingen van de Ecdis. De *shallow contour* stond op 2



meter, terwijl de diepgang bij vertrek (volgens het *voyage plan*) max. 5,9 meter was. Vlak voor de gronding had hij de snelheid van het schip teruggebracht naar (ruim) 7 knopen. Het schip was in afwachting van de komst van de loods.

C. Bij de stukken bevindt zich een door de 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. 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. Ook is bijgevoegd een schermafdruck van de Ecdis 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 ter plaatse van de gronding genoteerd: 5.0.

E. Overgelegd is ook 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 meter. 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.

Betrokkene was ten tijde van de gronding als 1^{ste} stuurman de officier van de wacht. Hij voer volgens een tevoren geplande route die over de ondiepte van Boels Plade liep. Die route was weliswaar niet door hemzelf zo gepland – dat had de 2^{de} stuurman gedaan – maar hij heeft nagelaten het door hem af te leggen deel van de route op begaanbaarheid/veiligheid te controleren. Meer in het bijzonder heeft hij geen aandacht besteed aan de instellingen van de Ecdis. Sowieso is onduidelijk of en zo ja op welke wijze de instellingen van de Ecdis aan de nieuwe reis waren aangepast. Ook bestaat onduidelijkheid of de pilotgidsen voor de geplande route zijn geraadpleegd; die pilotgidsen waarschuwen onder meer voor gevaren bij het aanlopen van havens. In de Ecdis was als *shallow contour* 2 meter ingevoerd, een diepte waarop de Lady Hanneke niet kon komen. Indien in plaats van die 2 meter 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. 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 wachtdoend officier onvoldoende nauwkeurigheid heeft betracht bij het controleren of het door hem af te leggen deel van geplande route, qua diepgang, veilig kon worden gevaren. Indien hij de gegevens betreffende de diepgang van de Lady Hanneke had afgezet tegen de vaardieptes op de (over Boels Plade) geplande route dan had voor hem duidelijk moeten zijn dat, zonder nadere voorzieningen, een gronding onvermijdelijk was, althans de kans erop erg groot. Zo'n 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 scheepsromp ontstaan, met alle gevolgen van dien. Voor en tijdens de reis dient er daarom alertheid te zijn op het voorkomen van een gronding. Temeer nu bekend was dat zich voor Denemarken ondieptes bevinden had die alertheid niet mogen worden gemist. Dat er geen boeien of bakens waren om te waarschuwen voor de ondieptes is allerm minst een reden om aan te nemen dat er dus geen ondieptes waren; het ontbreken van die waarschuwingssignalen doet niet af aan de eigen verantwoordelijkheid van de wachtdoende officier om na te gaan of de gevolgde route diep genoeg is voor het schip.

6.3 Zijn 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 (wachtdoend) sloopsofficier 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 sloopvaartverkeer. 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 wachtdoend sloopsofficier, met de gronding als gevolg. 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 als door de Inspecteur geëist. Bij het bepalen van deze maatregel is er, ten voordele van betrokkene, onder meer rekening mee gehouden dat de gevolgen van de fout beperkt zijn gebleven (tot wat materiele schade aan het schip) en dat betrokkene ervan doordrongen lijkt dat en op welke wijze hij is tekortgeschoten in zijn taak als officier van de wacht 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 dezelfde als die aan de kapitein 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 aangepast aan 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.

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.