



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN  
20 november 2020 (NR. 1 VAN 2020) IN DE ZAAK 2019.V1-ALANA EVITA**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag,  
**verzoeker,**  
gemachtigde: ing. K. van der Wall,  
senior inspecteur ILT/ Veilige Mobiliteit-Administratieve controles en  
Ongevalsonderzoek Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

P. V.,  
**betrokkene,**  
raadsman: J. de Boer

**1. Het verloop van de procedure**

Op 9 oktober 2019 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. K. van der Wall voornoemd, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse vrachtschip Alana Evita. Bij het verzoekschrift waren 21 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief van 16 oktober 2019 kennisgegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Op 5 februari 2020 is van de raadsman van betrokkene een verweerschrift ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 22 september 2020 om 10.30 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT en betrokkene – laatstgenoemde zowel bij aangetekende brief als per gewone post – en zijn raadsman zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 22 september 2020. Voor verzoeker is ter zitting verschenen mevrouw ing. K. van der Wall voornoemd en B. van Geest, senior inspecteur ILT/ Veilige Mobiliteit–Administratieve controles en Ongevalsonderzoek Scheepvaart te Zwijndrecht.

Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

## **2. Het verzoek**

Aan het verzoek is – verkort weergegeven – het navolgende ten grondslag gelegd.

In de nacht van woensdag 20 maart op donderdag 21 maart 2019 vond een incident plaats, waarbij een deel van de bemanning van het Nederlandse vrachtschip Alana Evita het schip heeft verlaten met de reddingsboot/MOB-boot en naar de vaste wal is gegaan (Barry–UK). Bij een poging terug te keren naar het schip zijn zij verdwaald en uiteindelijk gevonden na een SAR-operatie van de Britse kustwacht. Doordat deze bemanning het schip heeft verlaten, was het schip onderbemand en was er niemand meer aan boord met bevoegdheden als OOW. De HWTK was als enige officier aan boord.

Het incident werd door de rederij aan ILT gemeld.



### **3. Bezwaren van de Inspecteur**

Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als kapitein gehandeld of nagelaten in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer. In het bijzonder:

- heeft betrokkene ervoor gekozen om het schip te verlaten, samen met o.a. de eerste stuurman. Daardoor bleef het schip onbemand achter en zonder officier van de wacht;
- geldt dat van de achtergebleven bemanning op de Alana Evita alleen de AB op de brug op de hoogte was gesteld van het daadwerkelijke vertrek;
- heeft betrokkene er niet voor gezorgd dat aan de voorwaarden werd voldaan voor het op de brug houden van een veilige ankerwacht;
- heeft betrokkene geen goede voorbereiding gedaan ten aanzien van de tocht naar Barry en vv. De weersvoorspelling was niet geraadpleegd;
- heeft betrokkene geprobeerd om in het donker, in de mist, zonder navigatiemiddelen met de MOB-boot terug te varen naar de Alana Evita. Daarbij heeft hij de overige bemanningsleden in gevaar gebracht.

De eis van de Inspecteur luidt om betrokkene een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen van 2 maanden waarvan 1 maand voorwaardelijk.

### **4. Het standpunt van betrokkene**

Betrokkene erkent de feiten en de bezwaren en acht zich daar verantwoordelijk voor.



## 5. De beoordeling van het verzoek

A.

Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlage 2 bij het verzoekschrift) blijkt het volgende. De Alana Evita is een onder Nederlandse vlag varend zeeschip (IMO-nummer 9356529 en roeletters PBRU).

B.

Ter zitting van het Tuchtcollege heeft betrokkene onder meer het volgende verklaard:

“Op uw vraag waarom ik het schip heb verlaten samen met de eerste stuurman en een AB, antwoord ik dat we een boodschap wilden gaan doen in Barry. Het schip bleef onderbemand achter. We voldeden aan *“safe manning”* en dat was het dan. Formeel kon niemand het schip verlaten. De matroos die achterbleef voor de wacht had wel een buitenlands stuurmans diploma, maar hij was als AB aan boord. Hij was een capabele AB, maar had geen wacht functie. Voor de wet was hij niet gerechtigd om officier van de wacht te zijn.

Het is juist wat u zegt dat we alleen de matroos op de hoogte hadden gesteld van ons vertrek. De machinist sliep al. Ik zei tegen de matroos dat als de machinist wakker zou worden, hij dan tegen hem kon zeggen dat we weg waren. We dachten echter dat we dan al weer terug zouden zijn.

Ten aanzien van het bezwaar dat ik de tocht naar Barry en terug niet goed had voorbereid en uw vraag om nadere uitleg daarover, antwoord ik u als volgt. Het klopt dat ik de weersvoorspelling niet heb geraadpleegd. Het was allemaal heel impulsief. Het schemerde bij vertrek. Mijn telefoon deed het nog bij vertrek en deed dienst als navigatie. We hadden ingeschat dat het minder dan een uur varen was. De stroming zat echter niet mee, 4 tot 5 knopen, en we zaten met zijn drieën in de MOB boot. Halverwege de heenreis hield de telefoon ermee op. Hij was leeg of er zat buiswater in. Toen bleek dat het best ver was, maar we durfden niet meer terug, ook vanwege de benzine die oprakte. We hebben er iets meer dan een uur over gedaan. Toen



was de benzine op. We hebben de MOB boot op een strandje gelegd. Het was op dat moment nog niet mistig.

In Barry hebben we ongeveer drie uur geslapen in een hotel. We dachten dat we om vier uur 's nachts terug moesten zijn bij de MOB boot vanwege het tij. Toen kwam de politie naar het hotel. We waren met hulp van de politie, die ons langs de benzinepomp terug naar de MOB boot heeft gebracht, net op tijd terug voordat het water opkwam. We hebben gezamenlijk besloten om terug te gaan naar het schip, ook al vroegen we ons af of we genoeg benzine hadden. Anders zou de bemanning ongerust worden. We dachten de overkant te zien waar ons schip lag, maar achteraf gezien bleek het de overkant niet te zijn, maar een binnenkomend schip. Daarom hebben we zo'n rare bocht gemaakt. We volgden de lichten. Het was mistig. Mijn telefoon deed het niet meer en de eerste stuurman had geen telefoon bij zich. Aan de boei naast het eiland hebben we een aantal uur gewacht tot de mist optrok, omdat de benzine oprakte. We waren zo ver van het schip verwijderd dat de vuurtorenwachter van het eiland de Engelse KNRM had gebeld. Toen kwam de helikopter.

Op vragen van de heer Tromp antwoord ik als volgt. De eerste stuurman bereidde de zeereis voor. We lagen al een tijdje voor anker en wisten dat er stroming was.

De MOB boot had 25 PK. De snelheid viel tegen. De MOB boot liep geen 10 knopen meer. Met zijn tweeën erin zou hij dat wel gehaald hebben. Toen we dachten op de heenreis dat het wel wat lang duurde, durfden we, gelet op de benzine, niet meer terug te gaan, omdat dat teruggaan verder was. De MOB boot gebruikte veel meer dan we dachten. De tank was driekwart vol toen we weggingen. Contact met het schip opnemen vanuit het hotel was niet mogelijk, we moesten snel terug naar het schip en we wisten de telefoonnummers niet uit ons hoofd. De navigatie op de mobiele telefoon gebeurde via google maps.”



C.

Een bij het verzoekschrift gevoegd(e) verklaring van matroos R.K.J. R. (bijlage 7) houdt onder meer het volgende in:

“I was giving order’s by the captain to take watch of their absence during the night of March 20, 2019 around 8 P.M. evening because they went ashore together with chief officer and AB/2.

When midnight past I started thinking why they are not back yet still I waited for few hours. Suddenly coastguard inform us that they conducting search and rescue . We tried to call captain phone nummer but no response . We tried to look for AB/2 and chiefmate phone number but we cannot found. Also I notice that AB/2 and chiefmate phone was in their cabin.”

D.

Een mailwisseling van 3 juli 2019 tussen de inspecteur K. van der Wall voornoemd en R. Mastenbroek, medewerker vergunningverlening van Kiwa Register B.V. (bijl. 19 bij het verzoekschrift) houdt – zakelijk weergegeven – in:

“(Vraag Inspecteur:) Heeft Kiwa voor matroos R.K.J. N. een erkenning van vaarbevoegdheid afgegeven?

(Antwoord Kiwa): Er zijn geen aanvragen of uitgegeven documenten voor deze persoon.”

## **6. Het oordeel van het Tuchtcollege**

A.

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

In de nacht van woensdag 20 maart op donderdag 21 maart 2019 vond een incident plaats, waarbij een deel van de bemanning van het Nederlandse vrachtschip Alana Evita het schip heeft verlaten met de reddingsboot/MOB-boot en naar de vaste wal is gegaan (Barry-UK). Bij een poging terug te keren



naar het schip zijn zij verdwaald en uiteindelijk gevonden na een SAR-operatie van de Britse kustwacht. Doordat deze bemanning het schip heeft verlaten, was het schip onderbemand en was er niemand meer aan boord met bevoegdheden als OOW. De HWTK was als enige officier aan boord.

Betrokkene heeft:

- ervoor gekozen om het schip te verlaten, samen met o.a. de eerste stuurman. Daardoor bleef het schip onbemand achter en zonder officier van de wacht; daarbij geldt dat van de achtergebleven bemanning op de Alana Evita alleen de AB op de brug op de hoogte was gesteld van het daadwerkelijke vertrek;
- er niet voor gezorgd dat aan de voorwaarden werd voldaan voor het op de brug houden van een veilige ankerwacht;
- geen goede voorbereiding gedaan ten aanzien van de tocht naar Barry en vv. De weersvoorspelling was niet geraadpleegd;
- geprobeerd om in het donker, in de mist, zonder navigatiemiddelen met de MOB-boot terug te varen naar de Alana Evita. Daarbij heeft hij de overige bemanningsleden in gevaar gebracht.

B.

De kapitein heeft verzaakt om ervoor te zorgen dat op zijn schip een veilige ankerwacht werd gehouden. Daar komt bij dat hijzelf maar ook de eerste stuurman gedurende vele uren niet voor de op de brug staande matroos bereikbaar waren.

Het zwaarst wordt betrokkene aangerekend dat de tocht met de MOB-boot naar de vaste wal door hem en de eerste stuurman niet waren voorbereid waardoor zij zichzelf en de derde opvarende in gevaar hebben gebracht. Behalve op het weer hadden zij zich ook verkeken op de stroom, de afstand naar de wal en het gewicht van de boot, zodat zij te weinig brandstof hadden meegenomen. Omdat zij bovendien niet voorzien waren van adequate navigatiemiddelen zijn zij verdwaald en hebben de autoriteiten zich daardoor genoodzaakt gevoeld een reddingsoperatie uit te voeren.



C.

De gedragingen van betrokkene leveren overtreding op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als scheepsofficier handelen of nalaten aan boord in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

#### **7. De tuchtmaatregel**

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn functie als kapitein. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk officier betaamt, waardoor met name de veiligheid van een deel van de bemanning in gevaar is gebracht.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen, zoals hiervoor onder 6 toegelicht, acht het Tuchtcollege een ontzegging van de vaarbevoegdheid gedurende 8 weken op zijn plaats. Omdat betrokkene als gevolg van dit incident is ontslagen is en hij als jonge kapitein zijn les lijkt te hebben geleerd zal hiervan een gedeelte van 4 weken voorwaardelijk worden opgelegd.

#### **8. Aanbeveling voor de praktijk**

Los van de beslissing in deze zaak geeft het verdwalen van de kapitein, de eerste stuurman en een matroos van de Alana Evita het Tuchtcollege aanleiding om de volgende aanbeveling voor de praktijk te doen:

Bij gebruik van een reddingsboot/MOB-boot dient men er op bedacht te zijn dat de boot conform SOLAS is uitgerust met kompas, reddingsvesten, radar-reflector, zaklantaarn, medicijntrommel, hoosvat etc.

In de praktijk wordt deze inventaris vaak buiten de open MOB-boot bewaard ter bescherming tegen weersinvloeden. Deze inventaris dient echter bij elk gebruik wèl meegenomen te worden.





## 9. De beslissing

Het Tuchtcollege

- verklaart de bezwaren gegrond, zoals hiervoor onder 6. overwogen;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 8 (acht) weken;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van 4 (vier) 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, welke 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 op de dag, 6 weken na de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, C.R. Tromp en E.R. Ballieux, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema op de openbare zitting van vrijdag 20 november 2020.

P.C. Santema  
*voorzitter*

V. Bouchla  
*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.