



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
20 NOVEMBER 2020 (NR. 2 VAN 2020) IN DE ZAAK 2019.V2-ALANA EVITA**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: ing. K. van der Wall,
senior inspecteur ILT/ Veilige Mobiliteit-Administratieve controles en
Ongevalsonderzoek Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

R. A.,

betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

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

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene zowel bij aangetekende brief als per mail kennisgegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid heeft een verweerschrift in te dienen.

Van betrokkene is geen reactie 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 email – zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 22 september 2020. Voor verzoeker zijn ter zitting verschenen mevrouw ing. K. van der Wall voornoemd en B. van Geest, beiden senior inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is niet verschenen.

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 eerste stuurman 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 met de kapitein mee te gaan naar de vaste wal en de Alana Evita te verlaten. Daardoor bleef het schip onderbemand 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 geen goede voorbereiding gedaan ten aanzien van de tocht naar Barry en vv. De weersvoorspelling was niet geraadpleegd;
- heeft betrokkene zijn telefoon achtergelaten aan boord van de Alana Evita, waardoor hij onbereikbaar was voor de achtergebleven bemanning van de Alana Evita.

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

4. Het standpunt van betrokkene

Van betrokkene is geen reactie ontvangen.

5. De beoordeling van het verzoek

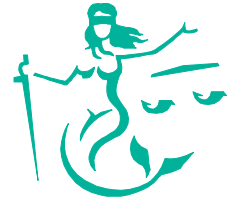
A.

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

B.

Een bij het verzoekschrift gevoegde vragenlijst van de inspecteur ILT/Scheepvaart (bijlage 14), bevat onder andere de volgende vragen:

1. Why did you leave the vessel?
5. What was the weather forecast at that time?
7. Was the crew, who remained on the vessel, aware that you went ashore?
8. Which tasks were given to them? By whom ?



9. Was someone on the bridge when you left (anchor watch)?
11. Which task was assigned to this person?
14. Which intention did you have when you went into the dinghy (in Barry)?
15. What is your explanation that you ended up on Flatholm Island? The position of Flatholm Island is more than 90 different from the anchor position of the Alana Evita.

waarop betrokkene de volgende antwoorden gaf:

1. Provision on board was almost finished, that's why captain decided to go ashore and buy additional provision. I and one AB decided to help him.
5. Really we don't check weather forecast.
8. Captain instruct only watchman on bridge.
9. Yes AB was on anchor watch, as I know he has OOW license.
11. Captain instructs him about anchor watch and told him if he have some doubts call him to mobile phone.
14. When we came to Barry we was already totally wet and without gas oil, that's why we decided only buy gasoil and wait high water to come back on board the vessel.
15. Captain's mobile phone was wet and out of order, also it was fog and very poor visibility, that's why we choose wrong direction.

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 number 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 bij het verzoekschrift gevoegde vragenlijst van de inspecteur ILT/Scheepvaart (bijlage 13), bevat onder andere de volgende vragen:

3. Waarmee (met wat voor vaartuig) bent u naar de wal gegaan?
9. Was de bemanning, die op het schip achterbleef, op de hoogte dat u naar de wal ging?
17. Hoe verklaart u dat u uiteindelijk op Flatholm Island bent uitgekomen?

waarop de kapitein de volgende antwoorden gaf:

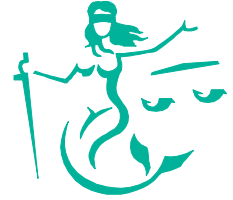
3. Dat was met onze MOB boot.
9. We hebben een AB (met stuurman papieren) op de brug gezet. De machinist en de kok waren net naar bed.
17. Na een uur varen kwamen we er achter dat we geen idee hadden waar we waren en hebben toen onze MOB boot aan een boei vastgeknoopt om benzine te sparen en te wachten op beter zicht. Toen Flatholm zichtbaar werd zijn we daar heen gegaan om te vragen waar we precies waren. Toen bleek dat er een SAR aan de gang was.

E.

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. R. 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 met de kapitein mee te gaan naar de vaste wal en de Alana Evita te verlaten. Daardoor bleef het schip onderbemand achter en zonder officier van de wacht; voorts 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;
- geen goede voorbereiding gedaan ten aanzien van de tocht naar Barry en vv. De weersvoorspelling was niet geraadpleegd;
- zijn telefoon achtergelaten aan boord van de Alana Evita, waardoor hij onbereikbaar was voor de achtergebleven bemanning van de Alana Evita.

B.

Hoewel de kapitein verantwoordelijk was voor het op de brug houden van een veilige ankerwacht is in dit geval gesteld noch gebleken dat de eerste stuurman de kapitein op diens verplichting heeft gewezen. De kapitein heeft verzaakt om ervoor te zorgen dat op zijn schip een veilige ankerwacht werd gehouden. Daar komt bij dat de kapitein en zichzelf 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 kapitein 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.

Hoewel het op zichzelf juist is dat betrokkene zijn telefoon niet had meegenomen en dat hij daardoor minder bereikbaar was, gaat het Tuchtcollege te ver om te oordelen dat hij ook daardoor in strijd met goede zeemanschap heeft gehandeld. Voor het navigeren en communiceren zijn namelijk andere instrumenten aangewezen dan het gebruik van een privé-telefoon.

7. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn functie als scheepsofficier. 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 4 weken, waarvan 2 weken voorwaardelijk, op zijn plaats.



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.

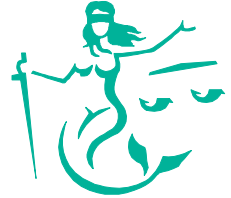
In de praktijk wordt deze inventaris vaak buiten de open MOB-boot bewaard ter bescherming tegen weersinvloeden. Deze inventaris dient echter bij elk gebruik wèl meegenomen te worden.

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 4 (vier) weken;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van 2 (twee) 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.