



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
3 NOVEMBER 2017 (NR. 9 VAN 2017)
IN DE ZAAK 2017.V1-MERWEBORG**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Milieu, te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. M. Schipper,
inspecteur ILT/Scheepvaart,

tegen

V. I.,
betrokkene,
niet verschenen

1. Het verloop van de procedure

Op 27 maart 2017 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeeschip Merweborg. Bij het verzoekschrift zijn 10 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief in de Engelse taal (zowel aangetekend als per gewone post) kennisgegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een vertaling van het verzoekschrift met bijlagen in de Engelse taal, en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid heeft een verweerschrift in te dienen. Van die mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 22 september 2017 om 12:30 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De inspecteur en betrokkene – in de Engelse taal, zowel bij aangetekende brief als per gewone post – zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

Betrokkene heeft bij e-mailbericht van 19 september 2017, 17:43 uur – verzonden vanaf zijn e-mailadres – bericht dat hij niet ter zitting zal verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 22 september 2017. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper voornoemd. Betrokkene is niet verschenen. Tegen hem is verstek verleend.

2. Het verzoek

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

Op 26 januari 2016 omstreeks 09:00 UTC naderden het m.s. Merweborg en het m.s. Estland elkaar met tegengestelde dan wel kruisende koersen in de (monding van de) Golf van Finland. De Merweborg, die uitwijkplichtig was, heeft niet, op voor de Estland duidelijk waarneembare wijze, ruim op tijd en groot genoeg haar koers gewijzigd teneinde een aanvaring te voorkomen. Betrokkene was kapitein van de Merweborg en wachtdoend officier.

Betrokkene wordt verweten dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen:

- Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972: Voorschrift 8, onder (a) en (b) en voorschrift 14 of 15, in samenhang met artikel 1 van het Besluit van toepassing verklaring van genoemd verdrag;



- Wet zeevarenden, artikel 4, lid 4 en artikel 55a.

3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft – samengevat – aangevoerd dat hij op 26 januari 2016 omstreeks 09:00 uur de kapitein/officier van wacht was op de brug van de Merweborg. Gevaar voor aanvaring met het m.s. Estland is er volgens hem niet geweest. Aanvankelijk was een stuurboord–stuurboord passage mogelijk, maar op het laatste moment verlegde het m.s. Estland scherp haar koers (naar stuurboord) en koos zij voor een bakboord–bakboord passage. Betrokkene heeft toen onmiddellijk de koers van de Merweborg naar stuurboord verlegd om een veilige passage mogelijk te maken. Betrokkene heeft geen enkele oproep van de Estland gehoord, wel twee oproepen van Helsinki Traffic; na de tweede door hem gehoorde oproep heeft hij geantwoord en de situatie uitgelegd. Voor en na het voorval zijn volgens hem de kanalen 16 en 60 uitgeluisterd.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens, onder andere uit het Continuous Synopsis Record (CSR), blijkt het volgende.

Het m.s. Merweborg, IMO-nummer 9142552, roepletters PDBM, is een algemeen vrachtschip met een bruto tonnage van 6540 en behoort in eigendom toe aan Scheepvaartonderneming Merweborg B.V., gevestigd te Delfzijl. Van het m.s. Estland is aangenomen dat dit een onder Engelse vlag varend algemeen vrachtschip is, voorzien van IMO-nummer 9247314, roepletters MJFC3.

B. Een bij het verzoek gevoegde brief, met bijlagen, van 1 maart 2016 van de Finnish Transport Agency, Vessel Traffic Services, aan de ILT bevat een melding van een overtreding door de Merweborg op 26 januari 2016, omstreeks 09:00 uur UTC, van de voorschriften 15 en 16 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee,



1972 (COLREG). De brief houdt onder meer in: ‘According to the report and printouts from the Gulf of Finland Vessel Traffic Centre, M/V Merweborg navigated without any acceptable reason against the international rules and regulations. The vessel is also presumed to have contravened the IMO Resolution MSC.139(76) Annex 1 “the Mandatory Ship Reporting System in the Gulf of Finland Traffic Area” by failing to maintain a continuous listening watch on required VHF channels.’

C. De bijlagen bij de onder B. genoemde brief bevatten onder meer de volgende gegevens:

– door the Gulf of Finland Vessel Traffic Centr/Helsinki VTS – op basis van het AIS (automatic information system) – genoteerde en in beeld gebrachte posities van de Merweborg en de Estland, onder meer weergevende als positie van de Merweborg om 09:00 UTC: 59°38.616’N 023°11.134’E;

– als ‘details of incident’:

All times UTC:

08:58 Vessel “Merweborg” was proceeding from east to west and vessel “Estland” was on her starboard bow approaching from west to east. Distance between vessel’s approximately 4,2 nm.

CPA was really small, according to VTS equipment 0–0,2 nm.

Helsinki traffic wanted know vessel’s intention and called “Merweborg” on ch 60 without any response. During the following minutes Helsinki Traffic tried to contact “Merweborg” on ch 60, ch 16 and DSC. First no response, later Helsinki Traffic got contact to vessel “Merweborg”. Also “Estland” tried contact “Merweborg” on ch 16.

09:03 “Estland” altered course hard to starboard and after that “Merweborg” altered course slightly to starboard.

09:05 Helsinki Traffic got contact to “Merweborg” and asked reason for her actions. OOW answered that situation was monitored all the time and now channel 60 will be listened all the time.’



D. Het verzoekschrift bevat als bevindingen van de inspecteur op basis van de door de Finse autoriteiten aangeleverde AIS-gegevens:

- de Merweborg en de Estland naderden elkaar met een CPA tussen 0,2 en 0,0 nm;
- het verschil tussen de koersen van beide schepen was ongeveer 170°;
- met betrekking tot de Merweborg is om 11:01:25 LT (= UTC+2) een koerswijziging waarneembaar; ten aanzien van de Estland om 11:02:15 LT (= UTC+2) eveneens;
- de Merweborg had om 11:01:25 LT een snelheid van ca. 12,4 knopen en de Estland een snelheid van ten minste 9,8 knopen;
- de afstand tussen beide schepen (CPA) was om 11:01:25 LT ten hoogste 2,55 nm;
- de TCPA (Time to Closest Point of Approach) was toen – zonder wijziging van koers en vaart – maximaal 8 minuten;
- de koerswijziging van de Merweborg bedroeg ongeveer 10° naar stuurboord;
- de koerswijziging die de Estland maakte was (veel) groter en moet vanaf de Merweborg duidelijk waarneembaar zijn geweest.

E. Bij het verzoekschrift is enige door en met betrokkene gevoerde e-mail-correspondentie overgelegd, onder meer:

- (i) een e-mailbericht van 28 januari 2016, 12:32, van senior inspecteur J. Kokko van de Western Inspection Unit, Ships Division, Finnish Transport Safety Agency (Trafi), gericht aan mv.merweborg.master@wagenborg.com, en met onderwerp-aanduiding: 'Merweborg vessel was observed contravening the International Regulation [..]', waarin om opheldering wordt verzocht naar aanleiding van de waargenomen overtreding op 26 januari 2016;
- (ii) een e-mailbericht van 28 januari 2016, 13:47, met de reactie van betrokkene als hiervoor onder punt 3 weergegeven;



- (iii) een e-mailbericht van 28 januari 2016, 15:15, met weer een reactie van J. Kokko voornoemd, inhoudende: 'Thank you for your own opinion [...] In future you shall follow the International Regulations at sea in all situations and all conditions.', met daar weer een – diezelfde dag verstuurde – reactie van betrokkene aan J. Kokko voornoemd op: '[...] Many thanks for you[r] understanding, will do all best.'
- F. Betrokkene heeft in zijn e-mailbericht van 19 september 2017 aan het Tuchtcollege geschreven: 'Acknowledge receipt of documents related to the incident m/v MERWEBORG, which carefully studied. Contained in the documents is consistent, however, according to the ship marine equipment discrepancy was assumed I have the STB sides on the shortest distance of 0.8 mm until a sharp change of course MV ESTLAND to break up the P/S. The traffic situation was under constant supervision from my side.'
- G.1 Voorschrift 8 – bij het hiervoor onder 2 genoemde verdrag – met als kopje: 'Maatregelen ter vermijding van aanvaring' bepaalt onder (a) dat maatregelen ter vermijding van aanvaringen ruim op tijd moeten worden genomen, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goed zeemanschap en onder (b) dat elke verandering van koers en/of vaart ter vermijding van aanvaring, indien de omstandigheden zulks toelaten, groot genoeg moet zijn om gemakkelijk waarneembaar te zijn voor een ander schip [...]. Voorschriften 14 – 16 gaan over het recht tegen elkaar invaren, het kruisen van koersen en de door het uitwijkplichtige schip te nemen maatregelen.
- G.2 Artikel 4 lid 4 van de Wet zeevarenden bepaalt:
'De kapitein en de scheepsofficieren gedragen zich aan boord ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer zoals het een goed zeeman betaamt.'



5. 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.

De vrachtschepen m.s. Merweborg en m.s. Estland naderen elkaar op 26 januari 2016 omstreeks 09:00 UTC in de (monding van de) Finse Golf op tegengestelde, dan wel kruisende koersen; het m.s. Merweborg – waarvan de positie toen 59°38.616'N023°11.134'E was – voer met een snelheid van ca. 12,4 knopen van Oost naar West, met bestemming Pietarsaari in West-Finland, toen het van West naar Oost varende m.s. Estland haar aan stuurboordzijde met een snelheid van ca. 8,9 knopen naderde. Uitgaande van de via het AIS (automatic identification system) verkregen gegevens was het CPA (closest point of approach) om 09:00 UTC 0–0,2 nm. Helsinki VTS (vessel traffic services) trachtte – vanwege het aanvaringsgevaar – via de marifoonkanalen 60 en 16 en DSC (digital selective calling) contact te krijgen met het m.s. Merweborg, wat aanvankelijk niet lukte. Helsinki VTS hoorde dat het m.s. Estland eveneens, via kanaal 16, probeerde contact te krijgen met het m.s. Merweborg. Kort daarop, omstreeks 09:03 UTC, was een sterke stuurboord koerswijziging van het m.s. Estland waarneembaar gevolgd door een minder duidelijke stuurboord koerswijziging van het m.s. Merweborg. Tijdens het daarna, omstreeks 09:05 UTC, wel tot stand gekomen contact tussen Helsinki VTS en het m.s. Merweborg is door betrokkene – die kapitein en wachtdoend officier op het m.s. Merweborg was – gezegd dat hij de situatie de hele tijd goed in de gaten had gehouden. Hij had, anders dan Helsinki VTS, geen oproep van het m.s. Estland gehoord. Ook verontschuldigde hij zich voor het niet beantwoorden van de eerdere oproep van Helsinki VTS.

B. Betrokkene heeft ten verwere aangevoerd dat om ca. 09:00 UTC de afstand tussen beide schepen, uitgaande van een stuurboord–stuurboord passage, ruim voldoende was; in zijn laatste e-mailbericht noemt hij zelfs een CPA van 0,8 nm. De juistheid hiervan is echter op basis van beschikbare radar en AIS-gegevens niet aannemelijk geworden en/of controleerbaar.



Tegenover de beschreven waarnemingen/bevindingen van de Finse scheepvaartautoriteiten, in combinatie met de scherpe koerswijziging van het m.s. Estland om ca. 09:03 UTC, is dit standpunt van betrokkene onvoldoende onderbouwd. Betrokkene beroept zich weliswaar op de nautische apparatuur aan boord van het m.s. Merweborg, maar hij heeft bijvoorbeeld niet een print van de boordgegevens van het m.s. Merweborg overgelegd. Ook een andersoortige ondersteuning voor zijn verweer ontbreekt; het betreft een geheel op zichzelf staande stellingname, die door niets of niemand wordt bevestigd.

Door betrokkene is niet ontkend dat hij aanvankelijk niet op de (marifoon)oproepen van Helsinki VTS heeft gereageerd; dat is eveneens een aanwijzing voor onvoldoende alertheid op de waargenomen situatie. De oproepen vanaf het m.s. Estland heeft hij helemaal niet gehoord/beantwoord, wat voor het m.s. Estland aanleiding zal zijn geweest om met een sterke koerswijziging het zekere voor het onzekere te kiezen.

C. Het geheel overziende moet de door betrokkene gegeven beschrijving van de toedracht als onjuist worden verworpen en dient te worden uitgegaan van de juistheid van de waarnemingen van de Finse scheepvaartautoriteiten. Uit die waarnemingen/gegevens volgt – zoals ook blijkt uit de doorrekening ervan door de inspecteur – dat een gevaar voor aanvaring dreigde en dat, ter voorkoming daarvan, door betrokkene niet, duidelijk waarneembaar, tijdig en ruim genoeg de koers van het m.s. Merweborg is gewijzigd, terwijl de situatie daar wel om vroeg.

D. Geconcludeerd moet worden dat betrokkene als kapitein van het uitwijkplichtige m.s. Merweborg heeft gehandeld in strijd met Voorschrift 8, onder (a) en (b) en Voorschrift 14 of 15 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, welk verdrag bij het Besluit van toepassing verklaring van genoemd verdrag werking is toegekend. Daarnaast leveren de gedragingen van betrokkene 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/scheepsofficier



handelen of nalaten aan boord in strijd met de zorg die hij/zij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein/scheepsofficier, door met het m.s. Merweborg, dat uitwijkplichtig was, niet ruim op tijd en niet groot genoeg – om vanaf het tegemoetkomende m.s. Estland duidelijk waarneembaar te zijn – koers heeft gewijzigd teneinde een aanvaring te voorkomen. Daardoor heeft hij niet gehandeld zoals een verantwoordelijk kapitein/officier van de wacht betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en de omgeving in gevaar zijn geweest. Hoewel derhalve niet is gehandeld overeenkomstig de normen van goed zeemanschap en betrokkene daarvan een verwijt treft, lijkt het erop dat de situatie uiteindelijk nog wel onder controle is geweest. Daarom wordt volstaan met een waarschuwing. Dat is in lijn met de hiervoor onder E (iii) weergegeven waarschuwing zoals de Finse senior inspecteur J. Kokko die aan betrokkene gaf. Ten gunste van betrokkene is verder rekening gehouden met het tijdsverloop sedert het gebeuren en met zijn medische problematiek.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- volstaat met het opleggen aan betrokkene van een *waarschuwing*.



Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, plv. voorzitter, R.J. Gutteling en D. Roest, leden, in aanwezigheid van mr. D.P.M. Bos als plv. secretaris

J.M. van der Klooster
voorzitter

D.P.M. Bos
secretaris

en uitgesproken door mr. J.M. van der Klooster ter openbare zitting van 3 november 2017 in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris.

J.M. van der Klooster
voorzitter

E.H.G. Kleingeld
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.