

## Nr. 15

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring op 19 juli 2004 tussen het Nederlandse vissersvaartuig "Geertruid Adriana" ARM 20, varende ter hoogte van Vlissingen en het zeilschip "Mohawk II", waarbij de "Mohawk II" is gezonken.

Betrokkene: schipper K.H. M.

Op 19 juli 2004 is het Nederlandse vissersvaartuig "Geertruid Adriana" ARM 20, varende ter hoogte van Vlissingen, in aanvaring gekomen met het Noorse zeilschip "Mohawk II" waarbij de "Mohawk II" is gezonken. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 1 november 2005 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp te wijten is aan de schuld van de schipper van het Nederlandse vissersvaartuig "Geertruid Adriana" ARM 20, K.H. M., wonende te Arnemuiden.

### *1. Gang van het gehouden onderzoek*

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, onder meer omvattende:

1. een staat van inlichtingen van de "Geertruid Adriana" ARM 20;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper K.H. M.;
3. een geschreven rapport van het Arrondissementsparket Middelburg d.d. 19-07-2004;
4. een proces-verbaal van aanvaring, opgemaakt door Korps Landelijke Politiediensten, waterpolitie, houdende diverse verhoren van betrokkene en getuigen plus aanvullingen;
5. een dvd met radarbeelden van de aanvaring;
6. een schriftelijke verklaring van de heer K.H. M.;
7. een schriftelijke verklaring van de heer P. Siereveld.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 14 april 2006. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart, de heer E.J. van Leeuwen.

## U 15

De Raad hoorde schipper K.H. M., als betrokkene, de heren J. Marijs en P. de Nooijer als getuigen, en de heren H.P. Heij en E. Adan als getuige-deskundige. Schipper K.H. M. werd ter zitting bijgestaan door zijn raadsman mr. H.C.A. van der Houven van Oordt, advocaat te Rotterdam.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 1 november 2005 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem de gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren, hetgeen hij dienstig achtte.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkene is het recht gelaten het laatst te spreken.

### *2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:*

#### **A. Het schip**

De "Geertruid Adriana" ARM 20 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan VOF Gebroeders H. en B. Marijs te Armemuiden. Het schip is in 2003 gebouwd, is 42,37 meter lang, meet bruto 499 registerton en wordt aangedreven door een motor met een vermogen van 1470 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit zes personen. De diepgang bedroeg voor ongeveer 5,30 meter en achter ongeveer 5,30 meter. De lading bestond uit ballast.

#### **B. Het ongeval**

Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper K.H. M., ARM 20:

Ik heb de Zeevaartschool in Vlissingen gevolgd en ben in het bezit van de diploma's SW 5 en Marcom A. Verder heb ik het vaarbevoegdheidsbewijs voor vaargebied 1. Voor vaargebied 2 heb ik dat nog niet omdat ik nog een cursus voor radarnavigator moet volgen. Alle papieren liggen thuis. Ik heb die niet aan boord liggen. Ik ben in 2000 van school gekomen en ben toen als matroos op schepen van mijn vader gaan varen. In 2002 ben ik stuurman geworden en sinds mei 2003 vaar ik als schipper. Ik ben zeer bekend met het traject Westerschelde naar zee. We varen dat traject twee keer per week. Maandagochtend 19 juli 2004 om 00:10 uur zijn we aan boord gekomen en direct vertrokken van de Tweede Binnenhaven te Vlissingen naar zee. Het weekeind daarvoor was de hele bemanning thuis geweest. We zijn die ochtend om 00:30 uur uit de sluis van Vlissingen gevaren met als bestemming de visgronden op de Zuidelijke Noordzee via het Oostgat van de Westerschelde. De bemanning is een vaste ploeg en bestond, met mij inbegrepen, uit zes personen. Het weer was goed en het zicht ook. We zijn gelijktijdig uit de sluis vertrokken met collega visser-schepen ARM 7, VLI 27, en de ARM 22. We voeren ook in die volgorde, waarbij wij in derde positie voeren na de VLI 27. Bij uitvaren van de sluis heb ik ons per

VHF gemeld aan Centrale Vlissingen, de verkeerspost, op kanaal 14. Daarbij heb ik ook aangegeven dat wij als derde schip voeren, en onze bestemming en route doorgegeven. Centrale Vlissingen heeft dat bevestigd en gemeld dat er geen bijzonderheden waren. De netten lagen aan dek, en de bommen stonden bijgebokt. Dat wil zeggen dat ze nagenoeg rechtop staan. Vanaf de brug heb je dan goed zicht naar voren en opzij. Bij weersomstandigheden als deze ben ik alleen boven op de brug. Op de brug stond één marifoon op VHF kanaal 14, één op 18 en één op kanaal 16 hoewel de laatste zacht stond. Verder stonden beide radars aan. Het zijn allebei 10 cm radars, allebei uitgerust met een ARPA installatie en allebei geschakeld op 1,5 mijl bereik. Groter bereik heeft geen zin in de nauwe wateren vóór Vlissingen door de storing van de wal. De radars hebben allebei een daglicht scherm. Ook stond de elektronische zeekaart aan. Dit is een apparaat van het merk MaxSea. Ik gebruikte een presentatie met een schaal van 1 op 10.000. Ook de AIS ontvanger stond aan. Dit apparaat werkt alleen als ontvanger en is gekoppeld aan de radar. Het jacht heeft blijkbaar geen AIS zender gehad want ik heb nooit een dergelijk signaal op de radar gezien. Ook deze kaart heeft een daglichtscherm. Ik stuurde op de automatische piloot. Deze is niet aan de kaart gekoppeld. De ARM 20 is zes maanden in de vaart. Alles is nieuw en werkt naar behoren. Na het uitlopen van de sluis is de hele bemanning naar de kombuis gegaan. Alle dekverlichting was uitgedaan. We voerden alleen nog navigatieverlichting. De afstand van ons tot de eerste twee schepen bedroeg ongeveer 0,6 mijl. De ARM 22, achter ons, bevond zich op ongeveer 0,2 mijl. De ARM 7, in eerste positie, heeft het jacht gemeld aan Centrale Vlissingen. De melding betrof een jacht dat zich aan de verkeerde kant van het vaarwater bevond. Centrale Vlissingen heeft daarop geprobeerd het jacht op te roepen op kanaal 14. Centrale Vlissingen had geen idee hoe het jacht heette. Ze wisten ook niet eerder dat er een jacht kwam want ze hadden ons niets gemeld. Van het jacht kwam geen antwoord. Ik zag het jacht op de radar WZW van de OG 16 boei. Daarmee zat het zeer aan de rode, dus verkeerde, kant van het vaarwater. Ik heb het jacht niet geplot, het was goed te zien. Het had net als wij de navigatieverlichting aan. Ik zag dat het jacht aan de verkeerde kant van het vaarwater zat en zag ook zijn groene boordlicht. Voor Vlissingen was onze snelheid 10 knopen. Zodra ik het jacht zag heb ik geminderd tot 8 knopen. Wij bevonden ons toen dwars van de OG 4 boei. Het terugnemen van de vaart heb ik ook gemeld aan de ARM 22 die vlak achter ons voer. We lagen groen op groen met het jacht. Ik heb wat ruimte geprobeerd te geven door iets naar bakboord te wijken. Ruimte naar stuurboord was er niet, we zouden dan het strand op zijn gegaan. Afstoppen was ook niet mogelijk omdat de ARM 22 vlak achter ons voer. Ik heb de dekverlichting een paar keer aan en uit geschakeld om het jacht te alarmeren, en heb flink geblazen met de scheepsfluit. Door het terugnemen van het motorvermogen en het blazen was mijn eigen bemanning gewaarschuwd. Zij zijn direct aan dek gekomen. Later vertelden ze dat het jacht onder zeil was geweest. Ikzelf heb dat niet bewust gezien. Eerst ben ik 5° tot 10° bakboorduit gegaan en vlak voor het mis ging nog 30° om te proberen het jacht te ontwijken. Na de eerste 5° tot 10° zag ik het jacht plotseling rood voorkomen. Ik heb bakboord roer gegeven en vol achteruit geslagen. Bij een dergelijk manoeuvre ligt het schip in minder dan twee lengtes stil. Door de vloedstroom zijn we vervolgens weer helemaal terug naar binnen gedreven. Alle jongens waren aan dek en zagen de opvarenden van het jacht in een vlot gaan. De

## U 15

ARM 22 heeft daarna zes man opgepikt en overgedragen aan een reddingsboot. De loodsboot "Discovery" heeft veertien personen opgepikt. Na de aanvaring zijn we teruggegaan naar de buitenhaven van Vlissingen voor schadeonderzoek en verhoor door de politie. Toen dat allemaal klaar was zijn we op maandagochtend naar zee betrokken. Opvallend is dat ik van collega's wel gehoord heb dat er een jacht aan de verkeerde kant van het vaarwater zat, maar dat Centrale Vlissingen daar niets over gemeld had. Na de aanvaring heb ik het Noorse jacht op marifoon kanaal 16 een 'mayday' horen uitspreken, maar er is niet op kanaal 14 geroepen. Het jacht heeft eerder ook geen contact met mij of anderen gezocht en heeft ook niet met licht geseind of iets dergelijks. We maken wel vaker mee in het Oostgat dat jachten rare manoeuvres uithalen. We houden daar dus al wel rekening mee. Tijdens het opnemen van deze verklaring is door een medewerker van Hollend Nautic BV, de heer D. Pijl, een kopie van het bestand in het kaartsysteem gemaakt waarop de geplote route staat voor, tijdens en na de aanvaring. Via de heer H. Eelsing die werkt in opdracht van onze verzekeraar Van Olst en de Graaf, kunt u daar een kopie of uitdraai van krijgen indien nodig geacht.

Aan de KLPD hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein S. Daler, "Mohawk II":

I am the skipper of the Norwegian training sailing vessel "Mohawk II". I am sailing on this vessel for over 41 years. We made a trip from Norway to Shoreham England. The persons on board of the "Mohawk II" are all members of the Oslo Sjukorps. On Sunday 18 July 2004 at 09.00 hours local time we left IJmuiden and were bound for Dover. I got a printed weather forecast from Marina IJmuiden and that was good. We prepared a trip from IJmuiden to Dover in the GPS by waypoints and charts. When we left IJmuiden we were sailing on engine because there was too little wind. Our speed on engine is approximately 5 to 6 knots. When we had just past the Eurogeul there was sufficient wind and we set sails. The wind was from the S/SW 6m/sec. Because of using the sails and wind direction we changed our plan and decided to sail for Calais by sailing. Our course was 215 degrees. We planned to sail along the coast of Belgium to Calais. At 20.00 hours local time the chief mate took over my watch and I went to my cabin. At 21.00 hours the chief mate made two reefs in the main sails and took down the outer jib. At 22.00 hours the chief mate asked me on the bridge, because the wind was increasing. The standard order is that by wind speed of 12 meters/sec or more we do not sail anymore. At that time we were nearby the Schouwenbank buoy and I decided to sail to Breskens. We started our engines and set course to Westkapelle Lighthouse. We made contact on VHF with Breskens harbour to take us in. I had no VHF contact with Steenbanken traffic control. I did not know that I had to make contact on VHF channel 64. When we passed Westkapelle lighthouse we sailed in on the green buoys. At the green buoy OG 15 we were short passed by a yellow pilot boat, which used his flood light on our ship. There was no contact by VHF or anything else. After the pilot vessel had passed we saw the lights of three fishing vessels. They passed our ship without any problems. After that we saw the lights of a container vessel over our port side. That ship altered course to starboard. When we passed the OGDG buoy, I set course to the red

OG 14 buoy. I passed the OG 14 buoy on my starboard side. The red side of the fairway. I set my course then on the SG-W buoy. Just five minutes before the accident I was passed by two fishing vessels on my port side. Right before the SG 3 we saw the lights of three outbound fishing vessels. The first vessel passed us on our port side at a reasonable distance. With the second vessel I had an opposite course. We altered course to starboard, but he came still to me. We altered course approximately 10-20 degrees to starboard. We did not give signals by our horn. We had no VHF contact with the other vessel because it was going too fast. I saw the fishing vessel coming more to port, coming to us. We try to avoid the collision by giving more rudder to starboard and more engine speed. We were hit by the fishing vessel in our midship with extreme high speed. I heard horn signals from the fishing vessel at approximately 30/40 meters before the collision. At that moment we gave general alarm by yelling to the kids in the focsle and to the others who were sleeping.

When the vessel hit us we were pushed away to starboard. After a few moments the "Mohawk II" started sinking. Then was my biggest concern to get the children, as soon as possible, from the "Mohawk II". All the children were taken on board of the fishing vessel and another fishing vessel that was sailing behind the fishing vessel which hit us. We had no detailed charts of the Oostgat and Sardijngeul, we sailed on a chart considering the southern part of the North Sea. We were using the pilot to read the position of the buoys. We had no GPS waypoints to Breskens, because it was too short to put them in the GPS. We took a short cut from the OG 14 to the SG-W. It is not possible that the fisherman saw our starboard light. I saw the fisherman changing course to port on short time before the collision. I did not call him on VHF. Because I was walking between the bow and the doghouse, the doghouse is the place where the radar, VHF and also the navigation is done. I did the navigation, as a look out on the bow of the "Mohawk II", the chief mate did the navigation in the doghouse, the second mate did the steering of the "Mohawk II". I keep the ARM 22 fully responsible for the damage of the "Mohawk II".

Schipper K.H. M., ARM 20:

Vannacht, maandag 19 juli 2004, omstreeks 00.45 uur, zijn wij vanuit de Binnenhaven de sluis van Vlissingen uitgevaren. Wij lagen met nog drie vissersschepen in de sluis, te weten de VLI 27, de ARM 7 en de ARM 22. Vanaf de Rede van Vlissingen gingen wij het Oostgat in. Voor mij voer de ARM 7 en de VLI 27 in tweede positie. In het Oostgat zag ik een eechootje aankomen. Die zat aan de verkeerde kant van het vaarwater. Die echo had ik op allebei de radarschermen. Dat zijn twee zeeradars, die ik had ingesteld op een bereik van 1,5 mijl. Dat eechootje zat iets over het midden aan de rode kant. Ik hoorde dat Centrale Vlissingen riep naar dat eechootje, maar geen respons kreeg. De VLI 27 en de ARM 7 passeerden op normale wijze dat inkomende scheepje. Ik minderde wat snelheid omdat ik niet precies wist wat die van plan was. Ik heb aan het visserschip dat achter mij voer, de ARM 22, doorgegeven dat ik snelheid minderde. Ik heb vervolgens "geblazen" om de aandacht te krijgen van dat inkomende scheepje, want ik had geen idee wat die van plan was. Ook deed ik mijn werkverlichting, aan dek, een paar keer aan en uit om zijn aandacht te trekken. Dat scheepje bleef maar naar de rode kant liggen, dus voor mij over. Daarom besloot ik

## U 15

om dat sloopje verkeerd te passeren. Ik ben vervolgens naar bakboord uitgeweken. Ik voer nog met een snelheid van circa 8 mijl. Nadat ik mijn koers had verlegd naar bakboord en nadat ik kort bij dat sloopje gekomen was zag ik dat sloopje, visueel, van koers veranderen en voor mij overlopen. Ik kon dat sloopje niet meer ontwijken. Op het moment dat ik zag dat het verkeerd ging heb ik de reguleur van de hoofdmotor direct op vol achteruit gezet. Het duurt ongeveer 10 seconden voordat de motor echt achteruit gaat draaien. Ondanks dat kwam ik in aanvaring met dat tegemoet komende sloopje. Ik zag dat ik dat sloopje midscheeps raakte. Nadat ik hem geraakt had zag ik dat het een zeilsloopje betrof. Ik heb niet gezien of dat sloopje zeil voerde. Voor mijn gevoel was dat sloopje met circa twee minuten onder water. De aanvaring gebeurde aan de rode kant van het midden van de vaargeul. Na de aanvaring was er bij ons paniek aan boord. Ik was tenminste wel in paniek. De ARM 22 zag dat het sloopje wegzank en die is er naar toe gevaren. Zij zijn naar de vloten gevaren die door dat sloopje te water waren gebracht. Wij hebben onze "man over boord" boot te water gebracht en een van ons is ook naar die drenkelingen toe gevaren. Maar het duurde wel een minuut of tien voordat die "man over boord" boot te water lag, want eerst moest de buitenboordmotor uit de machinekamer gehaald worden. Wij hebben gekeken of wij water maakten, maar dat bleek niet zo te zijn. Ik ben niet over dat sloopje heen gevaren. Ik ben er tegenaan gevaren. Het is normaal dat ik alleen op de brug aanwezig ben bij goed zicht. Vannacht was het goed zicht en was er geen aanleiding om er een tweede man bij te zetten. Voordat ik aan boord ben gegaan heb ik thuis nog geslapen. Ik was daarom goed uitgerust.

In aanvulling op mijn eerder afgelegde verklaring overhandig ik jullie een door mij geschreven verklaring. Die verklaring schreef ik op verzoek van onze advocaat. Ik voerde die avond alleen mijn stoomlichten. In de stuurhut was de verlichting ook uit. Ik had goed zicht vooruit. De verlichting op de bak was ook gedoofd. Al mijn bemanningsleden waren in de keuken. Pas nadat ik snelheid ging minderen, voor de aanvaring, kwamen zij aan dek. De navigatieapparatuur die ik aan had staan waren twee zeeradars, twee elektronische kaarten, op schaal van 10.000. De marifoons had ik aan staan op VHF kanaal 14 en 18, op normaal volume. De normale radio had ik niet aan staan. In de sluis had ik ook de track-functie van de elektronische kaart aangezet. Dat doe ik altijd zodra ik in de sluis lig. De bakboordplotter had ik aangezet, met de kleur rood. In het Oostgat heb ik de vaargeul aangegeven, in de elektronische kaart, met twee groene lijnen. Ik weet dat als ik binnen die twee groene lijnen blijf, vaar ik net alle boeien mis en vaar ik een veilige koers. Ik heb niet aangegeven wat het midden van de vaargeul is. Nadat wij de Sardijngeul in gevaren waren, de ARM 7 in eerste positie, de VLI 27 in tweede positie, wij in derde positie en de ARM 22 in vierde positie, hoorde ik via de marifoon dat de ARM 7 een zeilbootje tegenkwam die aan de verkeerde kant van de vaargeul zat. Dat meldde die schipper via de marifoon, kanaal 14, aan Centrale Vlissingen. Nadat ik dat gehoord had op de marifoon zag ik een echo van dat bootje op mijn radarschermen. Als ik mij goed herinner zat dat bootje bij de OG 16, dus aan de rode kant. De ARM 7 en de VLI 27 passeerden dat jachtje rood op rood, maar dat ging volgens mij rakelings mis. Later deze week sprak ik nog de stuurman van de VLI 27, Kees Marijs, via de telefoon en die vertelde mij dat het tijdens het passeren

in het Oostgat ook net rakelings mis was geweest. Als hij zijn bakboord boom had afgetopt had hij dat jachtje zeker geraakt. Kort nadat dat jachtje de VLI 27 was gepasseerd zag ik het scheepje visueel. Ik schat dat ik ongeveer 0.5 mijl achter de VLI 27 voer. Dat kan ook nog ietsje korter geweest zijn, maar dat weet ik niet meer precies. Volgens mijn plotter voer ik met een snelheid van 10,5 knoop. Dat is een snelheid over de grond. Ik voer vol aan. Wij voeren tegen stroom. Op stil water kan ik met een snelheid varen van maximaal 11.5 knoop. Op het moment dat ik dat jachtje visueel in beeld kreeg heb ik de snelheid van mijn schip verminderd. Dat heb ik op kanaal 14 gelijk gemeld aan de schipper van de ARM 22. Het eerste wat ik van dat jacht zag was zijn groene boordlicht en een toplicht. Op dat moment zag ik geen rood boordlicht. Op dat moment besloot ik mijn koers naar bakboord te verleggen. Omdat ik meende dat dit jacht naar de rode kant liep, dus voor mij over. Het komt wel meer voor dat jachtjes daar de rode kant aanhouden. Mijn schip steekt 5.30 meter. De reden dat ik ging wijken naar bakboord was de volgende: ik wilde wijken naar de voor mij veilige vaargeul, dat is tussen de twee groene lijnen die op mijn elektronische kaart staan. Die lijnen staan al jaren in de kaart. Het is nog maar sinds dit jaar dat er twee rode boeien voor de Boulevard van Vlissingen liggen. Die twee boeien gebruik ik alleen als richtpunt om het gat in te varen. Ik zag dus dat jachtje visueel, althans z'n groene boordlicht en toplicht. Ik zag niet de omtrek van dat bootje. Ik had in mijn gedachten dat het ging om een klein zeilbootje. Voor mijn gevoel was het een "overloper". Het was duidelijk geen tegenligger, want ik zag zijn rode boordlicht niet. Ik heb ook niet gezien of dat schip zeil voerde. Ik heb dat schip niet zien bewegen op de hekgolf van die twee voorliggende vissersschepen. Ik zag pas het rode boordlicht op het moment dat dit scheepje heel kort bij was, ik schat op zo'n 60 meter. Die afstand kan meer of minder geweest zijn. Dat weet ik niet meer precies. Dat was een schatting in donker. Ik schatte het wel op een scheeps lengte van mijn schip, mogelijk iets verder. Ik zag dat scheepje plotseling van mijn stuurboordzijde overlopen naar mijn bakboordzijde. Die liep nu dus voor mijn voorschip over. Maar nu liep dat scheepje dus over van de rode kant van de vaargeul naar de groene kant. Die beweging van dat scheepje zag ik aan de hand van zijn rode boordlicht. Ik zag plotseling zijn rode boordlicht. Ik deed direct mijn roer volledig naar bakboord en de reguleator op vol achteruit. Maar zoals ik al eerder vertelde, duurt het circa 10 seconden voordat de schroef daadwerkelijk achteruit gaat draaien. Een aanvaring was niet te voorkomen. Vrij kort daarop voer ik tegen zijn bakboordzijde. Ik heb nu de radarplots gezien. Als ik per marifoon contact met die man van dat jacht had kunnen maken, dan hadden wij een goede afspraak kunnen maken om elkaar te kunnen passeren. Hieruit kan ik zien dat wij naar elkaar toegestuurd hebben. Bakboord op bakboord had net zo makkelijk gekund als stuurboord op stuurboord. Als die man met mij stuurboord op stuurboord had gedaan dan had die man weinig of niets hoeven doen. Hij had in "positie" 176 gewoon rechtdoor kunnen varen, dan hadden wij elkaar ruim gepasseerd.

Eerste stuurman R. Tollissen, "Mohawk II":

During the time we were sailing towards Vlissingen I was in the doghouse, being busy with keeping our position in the chart. When I saw that we were in a position

## U 15

far behind the red buoys, I warned the captain. The captain's reaction was that he knew that and that it was no problem because there was enough water.

Tweede stuurman O. Vale, "Mohawk II":

During our sailing to Vlissingen we have passed several fishing vessels. I was surprised of the huge waves they produced. Several waves rolled over our ship. When we passed the OG 16 buoy the captain ordered me to steer a course toward the SG-W buoy. I always try to steer the ordered course as exactly and straight as possible. So, when we passed the first two fishing vessels, I did not steer towards the waves but I kept my course in the direction of the SG-W buoy. It is possible that the "Mohawk II" has moved sideways by the waves but the bow of the ship has not moved to starboard or portside. The red and green navigation lights of the "Mohawk II" are attached to the outside of the stay of the mainmast about 1 meter above the deck. The bottom of the jib is always above the navigation lights and thus the jib shall never cover the navigation lights.

Schriftelijke verklaringen overhandigd aan de Raad vóór de openbare zitting van 14 april 2006:

Schipper P. Siereveld, ARM 7:

Ik ben schipper van de ARM 7. Ik kan mij de aanvaring met de ARM 20 en het zeiljacht "Mohawk II" nog goed herinneren. Wij voeren die maandagochtend met vier kotters uit Vlissingen. Ik voer voorop met de ARM 7 en ik werd gevolgd door de VLI 27 en de ARM 20 en de ARM 22. In de Sardijngeul kwam ik het inkomende zeiljacht tegen. Het zeiljacht voer aan de rode kant, eerst nog zelfs buiten het betonde vaarwater. Het jacht ging niet naar stuurboord. Er was daardoor voor mij heel weinig ruimte om aan stuurboord te kunnen passeren. Dat ging maar net goed. Het was in mijn ogen onverantwoordelijk hoe dicht dat zeiljacht aan de rode kant bleef. Ik zat bijna helemaal in de kant. Daarom heb ik de Verkeerscentrale opgeroepen. De centrale liet weten dat zij het hadden gezien maar dat zij geen contact konden krijgen met het zeiljacht. Achter mij voer de VLI 27. Ook deze werd door het zeiljacht in de rode kant gedrukt. Het was gevaarlijk zoals door het zeiljacht werd gevaren. Ik heb deze informatie ook al aan de politie gegeven toen zij mij kort na de aanvaring opbelden. Ik ben bereid om deze verklaring onder ede te bevestigen. Omdat ik pas aanstaande vrijdagochtend terugkom van zee ben ik niet in staat om die dag te verschijnen voor de Raad voor de Scheepvaart in Amsterdam. Tevens wil ik om geloofsredenen op Goede Vrijdag graag thuis zijn.

Stuurman K. Marijs, VLI 27:

Ik ben al 30 jaar stuurman op de VLI 27. De maandagochtend van de aanvaring tussen de ARM 20 en het zeiljacht "Mohawk II" stond ik op de brug. Wij lagen in tweede positie, achter de ARM 7. Achter ons voer de ARM 20. Het zeiljacht kwam ons tegemoet in de Sardijngeul en voer aan de rode kant. Ik zag dat de ARM 7 te weinig ruimte kreeg om veilig rood op rood te kunnen passeren. De ARM 7 zat



praktisch in de wal. Ook wij werden door het jacht helemaal in de kant gedrukt. Omdat Verkeerscentrale Vlissingen al had laten weten dat het jacht geen marifoon bij had staan, heb ik met mijn dekverlichting geknipperd om het jacht te waarschuwen dat het verkeerd zat maar het jacht reageerde daar niet op. In het donker is het moeilijk in te schatten hoe dicht het jacht ons precies passeerde, maar ik weet nog wel dat het een bijzonder onveilige situatie was. Nadat het jacht ons was gepasseerd heb ik gezien dat het achter ons langs nog verder de rode kant in dook. Ik ben bereid om deze verklaring onder ede te bevestigen. Wegens geloofsredenen voel ik mij echter bezwaard om op Goede Vrijdag 14 april 2006 te verschijnen voor de Raad voor de Scheepvaart in Amsterdam.

### *3. Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Kapitein K.H. M., ARM 20:

In de nacht na de aanvaring met de "Mohawk II" op 19 juli 2004 ben ik verhoord door de KLPD, de vrijdag hierna door de Scheepvaartinspectie en op de hierop volgende zaterdag nogmaals door de KLPD. Ik blijf bij mijn eerder afgelegde verklaringen. In de nacht van 19 juli 2004 vertrokken wij met vier schepen vrijwel gelijktijdig uit de sluis van Vlissingen. Voorop voer de ARM 7, gevolgd door de VLI 27. Wij voeren in derde positie en werden op onze beurt weer gevolgd door de ARM 22. Wij hebben ons op de gebruikelijke manier gemeld bij de Centrale Vlissingen op kanaal 14 en er waren geen bijzonderheden. De eerste melding over een zeiljacht kreeg ik van de schipper van de ARM 7. Het jacht was op de radar te zien en ook goed zichtbaar met het oog. Daarom heb ik het niet geplot. Er was op de kanalen 14 en 18 VHF geen contact met het zeiljacht en evenmin op kanaal 16 dat ook bijstond. Ik heb het jacht niet geroepen op kanaal 16. Wel heb ik het jachtje voortdurend met het oog gevolgd en geobserveerd. Volgens mijn waarneming zou het scheepje voor ons over lopen, het groene boordlicht was zichtbaar. Ik ben toen een beetje bakboorduit uit gegaan om wat meer ruimte te maken en te krijgen. Ik schat de afstand tot het jacht op dat moment op 200 à 300 meter. Mijn voorgangers zaten flink aan de stuurboord kant van het vaarwater. Ik heb ook wat vaart geminderd en heb dit per VHF gemeld aan de ARM 22 die nog steeds achter mij voer. De ARM 7, die voorop lag, heeft het jacht aan bakboord gehouden. Toen de VLI 27 het zeiljacht bakboord op bakboord passeerde zag ik van het jacht het rode boordlicht en vrijwel direct hierna weer het groene boordlicht. Ook het toplicht van het jacht was zichtbaar. Hieruit concludeerde ik dat het jachtje bakboorduit was gegaan om de wal in te sturen. Wij zaten op ongeveer een halve mijl achter de VLI 27. De VLI 27 was vanaf ons schip goed zichtbaar en het heklicht was duidelijk waarneembaar. Het zicht op het jacht werd voor ons door de VLI 27 niet belemmerd. De VLI 27 voer maar net vrij van het jacht. Ik schat de passeerafstand op ongeveer 40 meter. Wij zijn nog wat verder naar bakboord uitgeweken maar hebben de motor niet verder teruggenomen en de snelheid niet

## U 15

aangepast. Onze stopweg is ongeveer 2 à 3 scheepslengtes maar ik weet niet precies meer wat op dat moment de afstand was van mijn schip tot het jachtje. Ik ben naar bakboord uitgeweken omdat alleen het groene boordlicht van het jachtje voor mij zichtbaar was. Als ik stuurboord was uitgegaan had ik het scheepje waarschijnlijk ook niet vrijgevaren en op dat moment leek mij de uitwijkmanoeuvre naar bakboord de beste oplossing. De groen op groen passage leek voor mij de oplossing ook al had ik geen idee wat het zeilschip werkelijk ging doen. Ondanks mijn afwijkende uitwijkmanoeuvre naar bakboord heb ik het jacht niet meer constant visueel gevolgd. Ook wilde ik niet de stuurboordwal in lopen. De aanvaringshoek was ongeveer 90 graden en het jachtje is na de aanvaring snel gezonken. Ik heb gelijk opdracht gegeven om de "man over boord boot" te water te laten. Het heeft ongeveer 10 minuten geduurd voordat deze gereed was voor gebruik. De buitenboordmotor was, ter bescherming tegen weer en wind, in de machinekamer opgeborgen en moest eerst naar dek worden gebracht.

Het is mij bekend dat er enkele tegenstrijdigheden in mijn verklaringen zitten, ik weet het niet allemaal precies meer. Het zicht naar voren was goed. Ik vaar altijd alleen naar buiten tenzij de (weers-)omstandigheden mij nopen en extra man op de brug in te zetten.

Er was geen enkel contact tussen het jacht en de verkeersdienst. Wij hebben drie marifoons aan boord. Twee ervan staan op de kanalen 14 en 16, VHF-kanaal 21 wordt door ons nooit gebruikt. Kort voor de aanvaring hebben wij geluids- en lichtseinen gegeven.

De groene plotterlijnen zijn oude tracks. Wij varen deze route regelmatig en ik probeer binnen de tracks te blijven aan de rode kant. Tussen deze tracks kan ik veilig varen. Hoeveel water er daar precies staat kan ik u niet vertellen, onze diepgang was 05.10 meter. Het echolood stond bij. Ik kan mij niet herinneren of ik bij het invaren van de Sardijngeul het oranje licht van de radartoren gezien heb. Wel herinner ik mij dat bij het uitvaren de boeien op ongeveer 5 mijl in zicht kwamen. De radar stond op een 1.5 mijl bereik. De radar stond gecentreerd. De videobeelden die bij het begin van de zitting zijn vertoond zijn niet overeenkomstig mijn eigen waarneming. De maximum snelheid van mijn schip is ongeveer 12 mijl, de snelheid ten tijde van de aanvaring is ongeveer 11 mijl geweest en we voeren dus nagenoeg op vol vermogen. Ik heb mij niet gerealiseerd dat een jachtje bij het op korte afstand passeren van een ander schip door de hierdoor veroorzaakte golven kan gaan slingeren en/of stampen waardoor van het ene op het andere moment het jachtje een andere koers kan komen voor te liggen. Wel realiseerde ik mij dat er gevaar voor aanvaring bestond. Ondanks dat ben ik niet duidelijk geweest met mijn uitwijkmanoeuvre van een beetje naar bakboord. Ik schat dat ik 10° naar bakboord veranderd ben. Ik kreeg mijn twijfels toen ik op ongeveer 5 scheepslengtes van het jacht af zat. Ondanks het feit dat de motor een keerkoppeling heeft heb ik niet echt overwogen om de vaart uit het schip te halen. Ten tijde van de aanvaring zat de VLI 27 iets aan stuurboord van mij. De

roeruitslag op de stuurautomaat is maximaal 15°, op de hand is dat 40°. Ik heb niet overwogen om een rondtorn te maken, achteraf bezien was dit wel mogelijk geweest.

Schipper J. Marijs, ARM 22:

Ten tijde van het ongeval was ik schipper van de ARM 22. Ik ben een neef van de betrokken schipper. Wij kwamen als vierde schip uit de sluis en zaten op ongeveer 300 à 400 meter achter de ARM 20. Ook op mij kwam de situatie op onze eigen radar iets anders over dan op de getoonde videobeelden. Ik voer in het midden van het vaarwater en het jacht kwam van de rode kant. Ook ik heb de melding meegekregen dat er een jacht zat en ik wist ook dat er geen contact was tussen het zeiljacht en de wal. Ik ben zelf ook een beetje bakboorduit gegaan maar dit was om het vaarwater te volgen en tevens om het jacht ruimte te geven. Ik heb het jacht uitsluitend aan mijn stuurboordkant gezien en ik zag alleen het groene boordlicht. Ook ik wilde het scheepje stuurboord op stuurboord passeren. Op de vraag of ik eveneens op oude tracks vaar moet ik ontkenkend antwoorden maar als bijvoorbeeld de radar defect is kan ik wel een lijntje vasthouden. De radar stond op trails van drie minuten. Uiteraard houd ik de radars en de plotter in de gaten als ik naar buiten vaar. Het is correct dat het jacht aan bakboord is aangevaren. Daarvoor zag ook ik het jacht groen. Toen de ARM 20 vaart verminderde zag ik geen noodzaak eveneens te minderen. Het jacht ging op het allerlaatste moment hard stuurboord. Als de ARM 20 gestopt was en/of achteruit geslagen had was dat voor mij geen probleem geweest. Wij hebben diverse mensen uit het water gered zonder gebruik te maken van de 'man over boord' boot.

Schipper de Nooijer, VLI 27:

Het jacht is eerst de ARM 7 gepasseerd die voor ons voer. Het zeiljacht naderde aan de rode en dus verkeerde kant van het vaarwater. De passeerafstand met de VLI 27 was ongeveer 20 à 30 meter en zij leek achter ons langs te gaan, terug naar de rode kant. Ik heb hier verder niet op gelet. In ieder geval was het jacht niet handig bezig en ik heb begrepen dat er al van voor Westkapelle geen contact was tussen het jachtje en de walradar. De aanvaring zelf heb ik niet gezien. Na de aanvaring was er plotseling veel VHF-verkeer maar ik ben niet teruggegaan. Er was ter plekke voldoende hulp aanwezig. Bij het uitvaren zijn wij altijd met twee man op de brug aanwezig, sturen gebeurt op de automaat. Wij hadden het zeiljacht al gezien voor wij de melding binnen kregen. Onze radars stonden op respectievelijk 3 en 6 mijl bereik en het scheepje was al in zicht voor het op de radar verscheen. Voor het jacht bij de ARM 7 was zagen wij het rode en het groene boordlicht. Toen het scheepje de ARM 7 passeerde was alleen het rode boordlicht zichtbaar. Door de golfslag zat er wel wat beweging in het zeiljacht. Ik heb ook het rode boordlicht gezien toen het jacht nadat wij gepasseerd waren naar bakboord draaide en vlak achter ons langs

## U 15

voer. Ik nam aan dat zij weer naar de rode wal wilden. Behalve het rode boordlicht zagen wij van het zeiljacht ook het toplicht.

Brigadier H.P. Heij, KLPD:

Ik heb met enkele collega's het proces-verbaal opgemaakt. Naar onze inschatting was de schipper van de ARM 20 erg onder de indruk van het gebeurde. De "Mohawk II" hoefde niet persé de stuurboordzijde van het vaarwater te houden. In de Sardijngeul en op het redegebied is het Scheepvaart Reglement Westerschelde van toepassing. Naar aanleiding van het ongeval is ook de schipper van de "Mohawk II" vervolgd en beboet. Hij heeft medeschuld aan de aanvaring en uit het oogpunt van goede zeemanschap zat hij op de verkeerde tijd op de verkeerde plaats. Er was voor de ARM 20 voldoende ruimte om naar stuurboord uit te wijken.

Ik leg u uit hoe de tekeningen van de KLPD die in het dossier zitten globaal tot stand komen.

De schipper van de "Mohawk II" is verhoord door een collega. Het is gebleken dat de eerste stuurman van de "Mohawk II" de GPS-posities heeft geplot. Deze stonden echter niet in de kaart. Er was geen detailkaart aan boord en er werd genavigeerd op wat wij vangrailnavigatie noemen, op zicht, strand enz. De SG-W scheidingston stond wel op de gebruikte kaart en hierop werd aangestuurd. De wachtstuurman had daartoe opdracht van de schipper gekregen. De boei was aan boord van de "Mohawk II" correct geïdentificeerd. De schipper van de "Mohawk II" heeft bewust gekozen voor een route waarbij de mogelijkheid bestond dat hij op het strand aan de grond zou lopen. Aan boord van de ARM 20 heb ik de tracks in de door de schipper gebruikte kaart gezien. De schipper heeft verklaard dat hij het gebied tussen de tracks zag als veilig vaarwater voor zijn schip. Goed zeemanschap brengt mee dat men in elk geval zo goed mogelijk de stuurboordwal houdt.

De heer E. Adan:

Mijn functie is Assistent Districtshoofd Waterdistrict Westerschelde. Ik ben volledig op de hoogte van de gang van zaken bij de Verkeersdienst. De werkkkanalen bij de verkeersdienst zijn VHF 14, 21 en 64, dit zijn alle blokkkanalen. Er was geen contact met het zeiljacht en het was voor ons niet mogelijk en niet toegestaan het jacht te roepen op kanaal 16. Kanaal 16 was ten tijde van het incident alleen een intershipkanaal. Als noodvoorziening is kanaal 16 nu wel beschikbaar en het wordt oogluikend toegestaan dit kanaal te gebruiken. De "Mohawk II" gaf geen antwoord op onze oproepen op de VHF-kanalen 14, 21 en 64. De vissers waren op de hoogte dat er geen contact was met het jacht. De Verkeersdienst heeft de rede-boot gevraagd het jacht te identificeren. Deze rapporteerde dat het een tweemast zeiljachtje was. De Verkeersdienst heeft de redeboot niet gevraagd het jacht op te roepen. Ieder VHF-kanaal heeft een eigen verkeersleider en alles wordt opgenomen. Van deze beelden kan een selectie gemaakt worden. Op het beeld staan koers en vaart over de grond. De Verkeerspost heeft geen contact met de jachthaven van Breskens. De procedure voor schepen die zich niet melden ligt niet vast en is enigszins vaag. De meldplicht geldt voor alle zeevaart, het woord "jacht" is niet gedefinieerd. De verantwoordelijkheid voor het al dan niet melden ligt bij de schipper van het jacht.

Vrijwel geen enkele jachtschipper meldt zich maar zij luisteren wel uit op de verschillende kanalen zodat we ze kunnen oproepen als er problemen zijn. Als kanaal 16 ten tijde van het incident bij de Verkeerspost voorhanden was geweest zouden we daar gebruik van gemaakt hebben.

#### 4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 19 juli 2004 raakte het vissersschip "Geertruid Adriana" ARM 20 in aanvaring met het Noorse zeilpassagiersschip "Mohawk II" ter hoogte van Vlissingen. Omstreeks 01.00 uur bij goed zicht en goede weersomstandigheden voer de "Mohawk II" met de schipper op wacht de Schelde op via het Oostgat. In de Sardijngeul hield de "Mohawk II" niet de stuurboordzijde aan maar bevond zich aan bakboord van de geul. Aan boord werd uitgeluisterd op VHF kanaal 16 in plaats van het juiste VHF kanaal 14. Een detailkaart van het gebied was niet aan boord, enkel een overzichtskaart. De ARM 20 voer als derde van vier vissersschepen naar buiten via het Oostgat. De schipper stond op wacht, had twee radars bij en VHF's op kanaal 14, 18 en 16. Hij nam kennis van een zeilschip in de geul doordat het eerste schip daarvoor uitweek en op de VHF een opmerking erover maakte. Toen hij het zeilschip visueel waarnam zag hij het groene boordlicht en het toplicht. Hij maakte uit deze korte waarneming op, zonder te peilen of plotten dat het zeilschip voor hem over lag. Om meer ruimte te scheppen gaf hij een kleine koerswijziging naar bakboord en nam vermogen terug. Hij dacht dat er niet veel ruimte was om stuurboord uit te gaan. Dit was onjuist, er was wel genoeg ruimte aan stuurboord. In werkelijkheid lagen de schepen op bijna tegengestelde grondkoersen. Dit kon de schipper alleen weten door peilen, plotten of langer te observeren. Daarbij volgde de "Mohawk II" een koers langzaam richting de stuurboord zijde van de geul. Als gevolg hiervan en de wijziging van de ARM 20 naar bakboord, ontstond er gevaar voor aanvaring. De schipper van de ARM 20 reageerde hierop door uit te wijken naar bakboord op de stuurautomaat en uiteindelijk vol achteruit te geven. De stuurautomaat stond ingesteld op maximaal 15° roer. De schipper van de "Mohawk II" reageerde door uit te wijken naar stuurboord. Kort daarop raakten de schepen met elkaar in aanvaring waarbij de "Mohawk II" in enkele minuten zonk. De 20 opvarenden konden zichzelf ternauwernood in veiligheid brengen met het vlot. Artikel 14 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 schrijft voor dat bij schepen die recht tegen elkaar insturen, of bij twijfel hierover, uitgeweken dient te worden naar stuurboord. De schipper van de ARM 20 heeft in strijd hiermee en onnodig uitgeweken naar bakboord. Daarnaast heeft hij niet gehandeld conform artikel 7 van dit reglement, dat voorschrijft hoe te handelen bij gevaar voor aanvaring.

Uit bovenstaande concludeer ik dat de schipper van de ARM 20 schuldig is aan de aanvaring. Samengevat:

- hij ging niet stuurboord uit voor een tegenligger;
- trok conclusies op basis van summier gegevens;
- maakte geen gebruik van alle beschikbare middelen.

Daarnaast, om het gevaar te keren, sloeg hij te laat vol achteruit en liet hij achterwege het roer op de hand te nemen en hard bakboord te geven.

## U 15

De schipper van de "Mohawk II" is mede schuldig. Ik stel bij hem de volgende tekortkomingen vast:

- hij luisterde niet uit op het juiste VHF kanaal;
- maakte geen gebruik van radar;
- gebruikte geen goede kaart;
- hield zich niet aan de groene kant van de vaargeul.

Ook liet hij na duidelijk en doelmatig koers te veranderen naar stuurboord toen hij met de ARM 20 op tegengestelde koers lag. Door zijn manier van varen bracht hij de schipper van de ARM 20 in verwarring en kon zo gevaar voor aanvaring veroorzaken. Hij gaf hiermee blijk van slecht zeemanschap. Van een schipper die met passagiers vaart mag meer verantwoordelijkheid verwacht worden dan wat hij hier liet zien. Aangezien de schipper van de "Mohawk II" de Noorse nationaliteit heeft en het een Noors schip betreft kan een tuchtrechtelijke maatregel niet toegepast worden. Voor de schipper van de ARM 20 stel ik de Raad voor zijn vaarbevoegdheid te ontnemen voor de periode van twee weken. Echter gezien de uitspraak van de rechtbank te Middelburg over deze aanvaring en de daaropvolgende straf, vier maanden voorwaardelijke gevangenisstraf plus 120 uur dienstverlening, vraag ik de Raad te volstaan met een berisping.

### *5. De pleitnotitie van de raadsman*

*H.C.A. van der Houven van Oordt, raadsman voor schipper K.H. M.:*

#### **Onderzoek en documenten**

1. Op 23 maart 2006 heeft schipper M. zich in verband met deze aanvaring moeten verantwoorden voor de meervoudige strafkamer van de Rechtbank Middelburg.
2. Tijdens die zitting bleek dat het proces-verbaal van aanvaring opgemaakt door de KLPD was geschoond van relevante en ontlastende documenten. De verdediging was bij toeval in het bezit van enkele documenten en heeft deze ter zitting nog kunnen toevoegen aan het dossier.
3. De Rechtbank Middelburg heeft echter geen of beperkte waarde aan deze nieuwe documenten willen hechten en heeft schipper M. veroordeeld tot een voorwaardelijke gevangenisstraf van vier maanden en een taakstraf van 120 uur dienstverlening.
4. Het dossier dat nu voor ligt aan uw Raad bestaat uit datzelfde onvolledige proces-verbaal van aanvaring opgemaakt door de KLPD en een enkele verklaring van schipper M.. Daarmee is dus ook het dossier van uw Raad onvolledig.
5. Zo ontbreken – zonder nadere toelichting – in het proces-verbaal de volgende stukken, die wel in het bezit zijn van de KLPD:
  - De radarplot met scan interval 4 (productie B1);
  - De relevante radarbeelden (productie B2);
6. Verder ontbreken in het proces-verbaal verklaringen van schippers of stuurlieden aan boord van de andere kotters. Dat is opmerkelijk omdat juist deze getuigen uit eigen waarneming kunnen verklaren.
7. Zoals de verdediging al eerder deze week schriftelijk heeft gemeld is het voor

een zorgvuldig onderzoek van evident belang dat alle getuigen van het incident worden gehoord.

8. Door uw Raad zijn schipper Jan Marijs van de ARM 22 en nu ook schipper Pieter de Nooijer van de VLI 27 opgeroepen als getuige. Zij zullen uit eigen waarneming kunnen verklaren.
9. Schipper Siereveld van de ARM 7 is helaas bezwaard om vandaag te verschijnen als getuige voor uw Raad. Wel heeft hij een schriftelijke verklaring afgelegd (productie B3). Opmerkelijk is dat hij laat weten dat hij daags na het incident weldegelijk is gehoord door de politie, maar dat daarvan ieder spoor ontbreekt in het proces-verbaal.
10. Ook stuurman Marijs van de VLI 27 is helaas bezwaard om vandaag te verschijnen en ook hij heeft een korte schriftelijke verklaring afgelegd (productie B4).
11. Het is opmerkelijk dat Scheepvaartinspectie haar eigen onderzoek heeft beperkt tot het afnemen van een verklaring van schipper M.. Ook door Scheepvaartinspectie zijn geen getuigen gehoord terwijl dat toch wel voor de hand had gelegen.

#### **Procedure**

12. Schipper M. van de ARM 20 zit vandaag voor uw Raad om zich nogmaals te verantwoorden in verband met de aanvaring.
13. Nu het vooronderzoek door Scheepvaartinspectie zeer beperkt is gebleven en niet heeft geresulteerd in een rapport of proces-verbaal van bevindingen, is het voor de verdediging bijzonder lastig om het verweer behoorlijk voor te bereiden.
14. De verdediging heeft zich daarom uitsluitend gericht op de verwijten in het proces-verbaal van aanvaring van de KLPD waarin schipper M. een drietal overtredingen wordt verweten van het Scheepvaartreglement Westerschelde, te weten:
  - artikel 7 SRW (onvoldoende gebruik radar);
  - artikel 14 SRW (wijken naar bakboord);
  - artikel 6 SRW (onveilige vaart).
15. Uw Raad wordt verzocht hiermee rekening te houden voor het geval ter zitting nieuwe verwijten worden gemaakt.
16. Voorts verzoekt de verdediging om rekening te houden met het feit dat schipper M. zojuist terug is gekomen van een week op zee en op dit moment dus allerminst volledig uitgerust is.

#### **Feiten**

17. Het is een groot geluk dat er geen slachtoffers zijn te betreuen.
18. Iedere maandagochtend even na middernacht varen de kotters uit voor een nieuwe visweek. Zo ook op maandagochtend 19 juli 2004 toen de vier kotters ARM 7, de VLI 27, de ARM 20 en de ARM 22 na middernacht uit Vlissingen vertrokken naar zee via de Sardijngeul.
19. Ook in de Sardijngeul en in tegengestelde richting voer het zeilschip "Mohawk II". Na het rakelings passeren van de eerste twee kotters is zij in aanvaring gekomen met de als derde varende ARM 20.
20. Uit de stukken blijkt dat de "Mohawk II" voorafgaand aan de aanvaring in de

## U 15

voor haar verkeerde zijde van het vaarwater voer. Dat was de rode kant. Bij het passeren van de rode boei OG 16 zat de "Mohawk II" zelfs helemaal buiten het betonde vaarwater. Dat staat allemaal vast en dáármee heeft de "Mohawk II" zichzelf én de overige scheepvaart ernstig in gevaar gebracht, te meer omdat zij op geen enkel moment een serieuze poging heeft gedaan om alsnog in haar eigen helft van het vaarwater te komen.

21. Zo is de "Mohawk II" allereerst rakelings langs de uitvarende kotter ARM 7 gevaren. Dit blijkt niet alleen uit de verklaring van schipper Sierveld van de ARM 7 (productie B3) maar dit blijkt ook uit het radarbeeld om 00.55.45 (productie B2). Op het radarbeeld is goed te zien dat de ARM 7 helemaal in de kant wordt gedrukt en na passage hard moet bakboorden om nog vrij te blijven van het Nollenhoofd. De melding van de ARM 7 op het daartoe bestemde marifoonkanaal 14 aan de verkeerscentrale spreekt voor zich.
22. De verkeerscentrale laat weten dat het is gezien maar dat het niet mogelijk is gebleken om contact te krijgen met de "Mohawk II".
23. Ondanks deze bijna-aanvaring met de ARM 7 gaat de "Mohawk II" nog altijd niet naar stuurboord en daardoor wordt ook de VLI 27 bijna op het Nollenhoofd gedrukt. Zie hiervoor ook de schriftelijke verklaring van Stuurman Marijs van de VLI 27 (productie B4).
24. Dit alles werd door schipper M. van de ARM 20 visueel en op radar waargenomen, en bovendien gevolgd over de marifoon.
25. Gelet op haar positie en gedragingen heeft schipper M. de "Mohawk II" extra in de gaten gehouden. Dat deed hij visueel, het was die nacht goed vurenzicht, en met behulp van de beide radars die stonden ingesteld op een bereik van 1½ mijl.
26. Toen schipper M. ook nog constateerde dat de "Mohawk II" naar bakboord lag, moest hij concluderen dat het jacht stijf onder de wal wilde blijven. En, waarom anders was de "Mohawk II" zo rakelings langs de ARM 7 én de VLI 27 gevaren?
27. Nu de verkeerscentrale had laten weten geen contact te kunnen krijgen met de "Mohawk II" over marifoon heeft ook schipper M. van de ARM 20 dat niet geprobeerd. Wel heeft hij geprobeerd om de aandacht te trekken van de "Mohawk II" door te knipperen met de dekverlichting en het blazen op de sloopshoorn. Dit wordt ook bevestigd door verschillende getuigen wiens verklaringen zijn opgenomen in het proces-verbaal. Zie ondermeer de verklaringen van getuige Ina Houwing en zelfs ook schipper Daler van de "Mohawk II".
28. Schipper M. heeft vervolgens bewust én op goede gronden besloten om (ook) zijn koers naar bakboord te verleggen. Het was zijn overtuiging dat hij daarmee de "Mohawk II" ruimte gaf om de door haar gewenste koers dicht onder wal te kunnen blijven volgen. Het was zijn overtuiging dat hij juist een aanvaring met de "Mohawk II" en/of het Nollenhoofd had opgezocht wanneer hij zijn koers had verlegd naar stuurboord.
29. Schipper M. koos terecht én tijdig voor een manoeuvre naar bakboord, richting open zee, daar waar de ruimte lag. Op deze koers hadden de beide schepen elkaar moeiteloos groen op groen kunnen passeren, en, dat was ook gebeurd als de "Mohawk II" niet op het allerlaatste moment onverwacht stuurboord uit was gegaan. Door deze plotselinge manoeuvre naar stuurboord heeft de "Mohawk II"



zich recht voor de boeg van de ARM 20 gevaren, waardoor een aanvaring niet meer was te voorkomen.

#### **Onjuist uitgangspunt**

30. In het proces-verbaal concluderen de verbalisanten dat schipper M. de koers van de "Mohawk II" onjuist heeft waargenomen. De verbalisanten stellen dat de "Mohawk II", anders dan schipper M. had waargenomen, niet naar bakboord had gelegen. Zie het proces-verbaal van aanvaring op pagina 4:
31. De schipper van de ARM 20 zag het zeilschip naderen. Daarbij werd door hem waargenomen dat dit zeilschip voor hem overlag. Althans hij zag van dat zeilschip het toplicht en het stuurboordlicht. Daaruit maakte hij op dat dit zeilschip, voor hem, van bakboord naar stuurboord overliep. Om die reden veranderde hij, de schipper van de ARM 20, zijn koers naar bakboord. Dit zeilschip had echter zijn koers niet naar bakboord, maar naar stuurboord verlegd.
32. De feiten tonen echter aan dat de "Mohawk II" wel degelijk naar bakboord heeft gelegen. Dat heeft schipper M. niet alleen zelf waargenomen, maar dat blijkt ook uit de (eerder ontbrekende) radarplot met scaninterval 4 (productie B1). Hieruit blijkt dat de "Mohawk II" twee keer naar bakboord heeft gelegen.
33. Bovendien heeft ook Stuurman Marijs van de VLI 27 gezien én verklaard dat de "Mohawk II" achter de VLI 27 de rode kant is ingedoken en dus naar bakboord (productie B4).
34. Waarom hebben de verbalisanten dan toch geconcludeerd dat de "Mohawk II" niet naar bakboord lag? Kennelijk is dit gebaseerd op het rapport van LVBT gevoegd als bijlage 11 bij het proces-verbaal van aanvaring. De juistheid van dit rapport en de daarbij gevoegde tekeningen moet worden betwist. Het is duidelijk dat de tekeningen gemaakt door LVBT niet overeenkomen met de radarplot met scaninterval 4 (productie B1).
35. Bovendien verdient het opmerking dat de koers van de "Mohawk II" in de tekeningen van LVBT op een aantal momenten met een cirkel is weergegeven, dit omdat de koers niet met zekerheid zou zijn vast te stellen. In de radarplot is de koers op die momenten wel te zien, en is ook te zien dat de "Mohawk II" naar bakboord heeft gelegen.
36. De verdediging meent dat de radarbeelden meer waarde hebben dan de latere interpretatie van die beelden door LVBT in het rapport.
37. Ook met betrekking tot de in het proces-verbaal genoemde snelheden moet een opmerking worden gemaakt. Zo zou de snelheid van de ARM 20 over de grond ten tijde van de aanvaring 7½ knoop zijn geweest (zie de tabel op pagina 5 van het proces-verbaal van bevindingen) Gelet op de vloedstroom zou de snelheid door het water dan ongeveer 10 knopen zijn geweest, en dat is gewoon onmogelijk. Met een dergelijke snelheid had de AMR 20 namelijk de "Mohawk II" finaal doormidden gevaren. De schade aan de "Mohawk II" bewijst dat de snelheid van de ARM 20 aanzienlijk lager moet zijn geweest.
38. Tot zover de feiten tegen de achtergrond waarvan de verwijten moeten worden gezien.

**Verwijt I – Gebruik radar**

38. Schipper M. wordt verweten dat hij geen of onvoldoende gebruik heeft gemaakt van de radar waardoor hij schuld heeft aan de aanvaring.
39. Het is niet duidelijk waarop dit verwijt is gebaseerd. Schipper M. heeft in beide verklaringen uitgebreid verklaard dat hij gebruik heeft gemaakt van beide radars. Deze stonden beide ingesteld op een bereik van 1 ½ mijl.
40. Daar komt bij dat een radar uitdrukkelijk slechts een hulpmiddel is, en nimmer visuele waarneming mag vervangen. Dat is vaste rechtspraak van de Raad voor de Scheepvaart. Zie bijvoorbeeld uitspraak 37 van 1996 en uitspraak 6 van 1998.
41. Zie verder ook artikel 7 lid 3 SRW waarin de waarde van radarbeelden wordt gerelativeerd. Het is ook een feit van algemene bekendheid dat plotselinge koerswijzigingen het best visueel zijn te zien.
42. Bovendien was de "Mohawk II" zo dicht langs de eerste twee kotters gevaren dat ook nog eens het risico bestond van samensmelting van de echo's.
43. Voorzover er al onvoldoende gebruik zou zijn gemaakt van de radar dan staat dat niet in causaal verband tot de aanvaring.

**Verwijt II – Wijken naar bakboord**

44. Ten tweede wordt schipper M. verweten naar bakboord te zijn geweken en daardoor schuld heeft aan de aanvaring.
45. Aan de orde komt dan de vraag of schipper M. fout heeft gehandeld door te wijken naar bakboord. Onder normale omstandigheden moeten tegenliggers wijken naar stuurboord. Dat is de uitwijkregel ex artikel 14 SRW.
46. Daar staat echter tegenover de hoofdregel van de goede zeemanschap ex artikel 3 SRW. In het tweede lid daarvan staat uitdrukkelijk dat bij het uitleggen en naleven van dit reglement rekening moet worden gehouden met alle bijzondere omstandigheden die ter vermindering van onmiddellijk gevaar afwijking van het reglement noodzakelijk kunnen maken. Met andere woorden:
47. Als het niet gaat zoals het moet, dan moet het zoals het gaat!

Gelet op de bijzondere omstandigheden van dit geval,

- i. een tegenliggend jacht aan de verkeerde kant in de vaargeul,
  - ii. dat onbereikbaar was over de marifoon,
  - iii. dat rakelings langs de eerste twee kotters was gevaren,
  - iv. dat desondanks niet naar stuurboord ging, integendeel,
  - v. dat zelfs de rode kant in dook,
  - vi. dat dus naar bakboord lag, en
  - vii. dat niet gereageerde op geluid en lichtsignalen, meent de verdediging dat schipper M. niet slechts bevoegd was om te wijken naar bakboord, maar zelfs gehouden was om te wijken naar bakboord, zulks op basis van artikel 3 lid 2 SWR.
48. Het wijken naar bakboord was geen fout maar een plicht. In ieder geval kan schipper M. terzake geen verwijt worden gemaakt. Hij heeft op goede gronden en pas ná zorgvuldig afwegen van alle omstandigheden gekozen voor een manoeuvre naar bakboord.

**Verwijt III – Snelheid**

49. Voorts wordt schipper M. verweten dat hij met te hoge snelheid is blijven varen. Dit verwijt komt niet overeen met de feiten zoals die blijken uit de bijlagen bij het proces-verbaal van aanvaring.
50. De ARM 20 voer als derde kotter in konvooi met vier kotters. Bij het naderen van de "Mohawk II" heeft schipper M. snelheid teruggenomen en heeft dat onmiddellijk gemeld over het daartoe bestemde marifoonkanaal 14 aan de vlak achter hem varende ARM 22. Zie het bandverslag van blokkanaal 14 om 00:56:37 en om 00:56:47.
51. Ook uit de radargegevens blijkt dat de ARM 20 snelheid heeft teruggenomen. Is er desalniettemin te hard gevaren? Nee.
52. Bij beoordeling van die vraag moet bedacht worden dat de ARM 20 voer op een stromende rivier en dus snelheid moest behouden om te kunnen blijven manoeuvreren.
53. Bovendien had de ARM 20 niet alleen te maken met de "Mohawk II" maar ook met de achterop komende ARM 22.
54. Schipper M. heeft naar beste kunnen gemanoeuvreerd en de omstandigheden in aanmerking nemende zijn snelheid teruggenomen tot een – in zijn ogen – verantwoord niveau en vervolgens aangestuurd op de groen op groen passage.
55. In ieder geval is er geen causaal verband tussen de snelheid van de ARM 20 en de aanvaring. Zelfs wanneer wél meer snelheid was teruggenomen had een aanvaring niet kunnen worden voorkomen omdat de "Mohawk II" immers pas op het allerlaatste moment plotseling en onverwacht stuurboord uit is gekomen.

**Omstandigheden**

56. Voor het geval uw Raad – anders dan de verdediging – mocht oordelen dat schipper M. wél een verwijt kan worden gemaakt, dan verzoekt de verdediging rekening te houden met de volgende persoonlijke omstandigheden van schipper M..
57. Schipper M. heeft na de aanvaring al het mogelijke gedaan om met hulp van andere kotters de drenkelingen van de "Mohawk II" zo snel mogelijk in veiligheid te brengen. Schipper M. is vanzelfsprekend zwaar aangegrepen door het hele incident.
58. Schipper M. heeft onmiddellijk na de aanvaring in alle openheid meegewerkt aan het onderzoek door de KLPD.
59. Schipper M. was goed uitgerust en had niet gedronken.
60. Schipper M. is 25 jaar oud en pas ten tijde van de aanvaring één jaar schipper. Als hij al een inschattingsfout zou hebben gemaakt, dan moet daarbij worden bedacht dat hij nog niet kon teruggrijpen op tientallen jaren ervaring, zoals bijvoorbeeld schipper Daler van de "Mohawk II" met zijn tientallen jaren ervaring dat wel had kunnen en moeten doen.
61. In verband met de voorbereiding en het bijwonen van de strafzaak is schipper M. al twee weken niet naar zee kunnen gaan met alle financiële gevolgen van dien.
62. Tot slot verzoekt de verdediging uitdrukkelijk rekening te houden met het feit dat schipper M. door de Rechtbank Middelburg in de strafzaak extreem zwaar is gestraft, en zelfs aanzienlijk zwaarder dan de Officier van Justitie had geëist.

6. *Het oordeel van de Raad*

**Toedracht**

De "Geertruid Adriana" ARM 20 vertrok op 19 juli 2004 uit de 2e Binnenhaven van Vlissingen naar zee. Om 00.30 uur was men door de sluis en voer men richting het Oostgat.

De schipper was ten tijde van de ramp in het bezit van de diploma's SW5 en Marcom A.

Hij had het vaarbevoegdheidsbewijs voor vaargebied 1. Voor de vaarbevoegdheid voor vaargebied 2 ontbrak nog de cursus voor radarnavigator.

De schipper was in 2000 van school gekomen en voer sinds 2003 als schipper. Hij is zeer goed bekend met het te varen traject van Vlissingen naar de visgronden op de Noordzee.

De bemanning van de ARM 20 bestond uit zes personen. Het weerbericht van 00.50 uur gaf goed zicht en een zuidwesten wind met een kracht van 3 Bft. De stroom was ZZO met een stroomsnelheid van circa 3 knopen.

De ARM 20 was tegelijk met nog drie collega's, de ARM 7, de VLI 27 en de ARM 22, uit de sluis vertrokken, alle met bestemming de Noordzee via het Oostgat. Zij voeren ook in deze volgorde waarbij de ARM 20 het derde schip was en de ARM 22 als laatste de sluis verliet. Bij het uitvaren van de sluis meldde de schipper van de ARM 20 zich, via kanaal 14, bij de verkeersdienst 'Centrale Vlissingen' en gaf daarbij duidelijk aan dat hij het derde schip van de groep was. De verkeersdienst Vlissingen, onderdeel van de 'Schelde Radarketen' en VTS Scheldemonden, bevestigde zijn oproep en meldde dat er geen bijzonderheden waren.

Tijdens de vaart naar zee lagen de tuigen aan dek en stonden de gieken bijgebokt, dat wil zeggen dat ze nagenoeg rechtop staan en het zicht naar voren zo min mogelijk door de gieken beperkt wordt. Aangezien het weer en het zicht goed waren stond de schipper alleen op de brug. De schipper stuurde het schip op de automaat. Er stonden drie marifoons op de brug bij op de respectievelijke kanalen 14, 16 en 18. Het volume van de marifoon die op kanaal 16 stond was niet vol opgedraaid. De beide radars, twee 10 cm radars met Arpa-functie, stonden ingesteld op een bereik van 1,5 mijl. Een groter bereik had, in de Sardijngeul en het Oostgat, volgens de schipper geen zin door storing van de wal. De schipper navigeerde op een elektronische kaart en de AIS-ontvanger stond bij. De AIS-ontvanger is gekoppeld aan de radar. De ARM 20 was pas een half jaar oud en alle apparatuur aan boord werkte naar behoren.

Na het verlaten van de sluis ging de bemanning naar de kombuis. De dekverlichting was uit en het schip voerde alleen de navigatielichten. De afstand tot de beide vissersschepen voor de ARM 20 bedroeg circa 0,6 mijl en de ARM 22 zat op een afstand van 0,2 mijl achter hen.

De ARM 7 die in de eerste positie voer meldde, om 00.55 uur ter hoogte van de SG 2 boei, aan de 'Centrale Vlissingen' dat er een jacht aan de verkeerde zijde van het vaarwater voer. De verkeerscentrale probeerde via kanaal 14 contact met het jacht te krijgen maar dit lukte niet. Het was bij de Centrale bekend dat er een zeiljacht binnenvarend was. Oproepen op kanaal 16 was niet mogelijk omdat de Centrale, ten

tijde van de ramp, niet over deze frequentie beschikte. Nadat de ARM 7 het jacht, dwars van 'De Nolle' en stijf aan de rode zijde, op zeer korte afstand aan bakboord gepasseerd was, ging men hard bakboorduit om weer naar het vaarwater terug te keren. Om 00.56.30 uur passeerde de VLI 27 het jacht tussen de SG 2 boei en 'De Nolle'. Ook de VLI 27 had het jacht aan bakboord tijdens de passage maar wel op een grotere afstand. Gedurende het passeren van de ARM 7 en de VLI 27 en ook daarna ging het jacht, volgens het radarbandverslag van de 'Schelde Radarketen' een koers over de grond op van 125°.

De ARM 20 passeerde om 00.54 uur het 'Leugenaarshoofd'. Bij het uitvaren van de sluis voerde de schipper de vaart op naar volle kracht, circa 11 knopen. Over de grond liep men, volgens de plotter, een vaart van ongeveer 10 knopen. De schipper nam het jacht eerst waar op zijn radar toen het jacht nabij de OG 16 zat. Het jacht zat toen aan de rode zijde van het vaarwater. Hij plote het jacht niet. Toen het jacht, om 00.56.30 uur de VLI 27 passeerde zag hij het jacht ook visueel. Dit was op een afstand van circa een halve mijl. Hij zag eerst even het rode boordlicht en direct daarna tot vlak voor de aanvaring het groene boordlicht en het toplicht. Men lag op dat moment, volgens de schipper van de ARM 20, groen op groen voor. De positie van de ARM 20 was op dat moment dwars van de SG 4 boei. Toen hij het jacht zag nam hij de vaart terug naar 8 knopen. Hij meldde het minderen van de vaart aan de ARM 22, die vlak achter hen voer. De beelden van het radarbandverslag geven echter aan dat de ARM 20 om 00.57 uur nog een vaart liep van 11 knopen en een koers op ging van 299°. De ARM 22 liep op dat moment een vaart van 11,5 knoop en ging een koers op van 306°. De afstand tot de ARM 20 was circa 400 meter. Volgens deze radarbeelden voer de ARM 20 bij het 'Leugenaarshoofd' aan stuurboordzijde van het vaarwater. Daarna in de Sardijngeul verdaagde het schip meer en meer naar het midden van het vaarwater. Om het jacht meer ruimte te geven ging de schipper wat bakboorduit. Veel ruimte aan stuurboord was er volgens de schipper niet en meer vaart terugnemen was, met de ARM 22 vlak achter hem, ook niet mogelijk. Om het jacht te alarmeren ontstak hij enkele keren de dekverlichting en blies hij flink op de scheepsfluit. Hierdoor gealarmeerd verscheen de gehele bemanning van de ARM 20 aan dek. Plotseling zag de schipper, op een afstand van circa 60 meter, het rode boordlicht van het jacht verschijnen en probeerde hij met hard bakboordroer en vol achteruit met de machine de aanvaring nog te voorkomen. Bij een dergelijke manoeuvre ligt het schip in minder dan twee scheeps lengtes stil. Een aanvaring was echter niet meer te vermijden. De schipper hoorde op dat moment dat het jacht op kanaal 16 een mayday oproep deed. Daarvoor heeft hij geen oproepen van het jacht gehoord, noch op kanaal 16, noch op kanaal 14. De aanvaring vond plaats om 00.58 uur in de Sardijngeul dwars van de SG 2 boei, precies op de lichtenlijn van 117° (Leugenaarshoofd). De aanvaring vond dus plaats aan de groene zijde van het vaarwater. Het jacht werd door de ARM 20 aan bakboord in de midscheeps geraakt.

Na de aanvaring gingen de opvarenden van het zeiljacht, dat de Noorse "Mohawk II" bleek te zijn, in vlotten en werden opgepikt door de ARM 22 en de loodsboot "Discovery". De reddingboot was later ook ter plaatse en nam de opvarenden van het jacht van de ARM 22 over. Het jacht had in totaal 20 personen aan boord. Drie leden van de bemanning en 17 passagiers, over het algemeen

## U 15

jongeren. Iedereen werd gered maar het zeiljacht ging verloren. De ARM 20 stoomde na de aanvaring op naar de buitenhaven van Vlissingen om de schade op te nemen en om ten overstaan van de KLPD een verklaring af te leggen.

De "Mohawk 2" was een tweemast zeilschip, onderweg van Noorwegen naar Engeland.

Het schip was op 18 juli 2004 om 09.00 uur uit IJmuiden vertrokken met bestemming Dover. Tot aan de Eurogeul werd op de motor gevaren omdat er weinig wind stond. Daarna wakkerde de wind aan en konden de zeilen gehesen worden. Omstreeks 16.10 uur werd de Eurogeul gepasseerd. Omdat de wind toe zou kunnen nemen tot een windkracht 6 Bft werd om 22.00 uur, ter hoogte van de 'Schouwenbank' boei, besloten om Breskens aan te lopen. Usance was dat er boven windkracht 6 Bft niet meer gevaren werd. De motor werd gestart en onder de voortstuwing van de motor en de zeilen zette men koers naar Westkapelle om vandaar via het Oostgat naar Breskens te varen. De kapitein nam contact op met de haven van Breskens en vroeg toestemming om binnen te lopen. De kapitein wist niet of hij op dit traject met verkeerscentrales in contact moest treden om zich te melden of uit moest luisteren. Hij heeft dit ook niet aan Breskens gevraagd. Men had geen deugdelijke zeekaart van de Westerschelde aan boord en er werd hoofdzakelijk op het zicht genavigeerd. De bemanning bestond uit een kapitein en twee stuurlieden. Het schip vervoerde 17 jongeren van een Noorse scoutinggroep als passagiers. Het schip was uitgerust met radar, marifoon en GPS. Men navigeerde op zeekaart C 30, 'Harwich to Hoek van Holland and Dover Strait', gedateerd juni 2003. Tevens had men de Pilot van het betrokken gebied aan boord. Het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 was niet aan boord. Op de zeekaart waren in het Oostgat en de Sardijngeul alleen de posities van de kardinale boeien weergegeven en waren er detailkaartjes afgedrukt van Vlissingen en Breskens. Op het kaartje van Vlissingen waren alleen de marifoonkanalen van de sluis en de haven vermeld.

De kapitein bevond zich gedurende de navigatie in het Oostgat op het voordek en gaf aanwijzingen aan de tweede stuurman die aan het roer stond. De eerste stuurman hield door middel van de GPS, voor zover mogelijk, de positie in de zeekaart bij. De radar gebruikte hij niet. De stuurman raadpleegde de Pilot over bijzonderheden voor het betrokken gebied maar kon niets vinden over de in gebruik zijnde marifoonkanalen in de aanloop naar en op de Westerschelde. Bij de Steenbank is men als jacht verplicht uit te luisteren op VHF-kanaal 64 (Traffic Centre Steenbank) en in het zuidelijk deel van het Oostgat, waaronder ook de Sardijngeul valt, op het blokkanaal 14 (Centrale Vlissingen). Bij het ontbreken van deze informatie luisterde men op de "Mohawk II" alleen uit op kanaal 16. De verkeersleiders van zowel "Traffic Centre Steenbank" als van 'Centrale Vlissingen' hadden het zeiljacht opgemerkt maar konden geen contact met het schip leggen omdat ze geen van beiden over kanaal 16 beschikten.

Het jacht voer zowel op de zeilen als de motor en moet dus als werktuiglijk voortbewogen vaartuig beschouwd worden en dient zelf ook als zodanig te handelen. Vanaf Westkapelle volgde het jacht de groene boeien van het Oostgat. Men zat goed aan de groene kant van het vaarwater. Tijdens de vaart door het Oostgat werden 4

tegenkomers aan de goede kant gepasseerd. Bij de OG 15 werden zij gepasseerd door een gele loodsboot die een zoeklicht op hen richtte. Contact via de VHF was er tussen beide schepen niet. Na het passeren van de OG-DL boei stuurde het jacht naar de rode OG 14 boei. Deze boei werd om 00.45 uur aan stuurboord gepasseerd, dus buiten de rode boeien van het vaarwater. Om 00.51 uur passeerde men de OG 16 boei op korte afstand aan bakboord. Vandaar werd koers gezet naar de SG-W boei. Volgens het radarbandverslag van de 'Schelde Radarketen' voer jacht aan de rode zijde van de vaargeul. De plots wijzen uit dat het schip een zodanige koers over de grond op ging ( gemiddeld 125°) die het schip uiteindelijk ter hoogte van de boei SG-W aan de stuurboordzijde van het vaarwater gebracht zou hebben. Om 00.56 uur passeerde men de ARM 7, ter hoogte van 'De Nolle', op zeer korte afstand aan bakboord. Om 00.56.30 passeerde men de VLI 27 tussen de Nolle en de SG 2 boei. De VLI 27 werd ruimer gepasseerd dan de ARM 7. Het jacht ging volgens de radarbeelden nog steeds een grondkoers op van circa 125°. Er is tussen het jacht en de beide vissersschepen geen contact geweest via de VHF. Men had aan boord van de "Mohawk II" de lichten van de uitgaande vissersschepen vroegtijdig gezien. De eerste twee vissersschepen passeerde men op korte afstand aan bakboord. Met het derde schip, de ARM 20, stuurde men eerst tegengestelde koersen en veranderde de kapitein iets naar stuurboord van koers maar de ander kwam nog steeds naar hem toe. De kapitein veranderde daarna nog eens 10 tot 20 graden van koers naar stuurboord. Er was tussen beide schepen geen contact via de VHF. Om de aanvaring nog te voorkomen gaf de kapitein nog meer stuurboordroer en meer vermogen op de machine. Het vissersvaartuig raakte hen echter met hoge snelheid in de midscheeps. Even voor de aanvaring hoorde de kapitein de fluitsignalen van de ARM 20. De kapitein sloeg alarm door de stuurlieden toe te schreeuwen om iedereen te roepen. Ook zond hij nog een mayday bericht uit op kanaal 16. Enkele ogenblikken na de aanvaring begon het jacht te zinken. Men ging de in vloten en alle opvarenden werden gered. Volgens de kapitein is het niet mogelijk dat de schipper van de ARM 20 het groene boordlicht van het jacht heeft gezien. Vlak voor de aanvaring zag de kapitein dat de ARM 20 naar bakboord van koers veranderde.

### **Beschouwing**

#### *De "Mohawk II"*

Omdat de wind zou toenemen en het aan boord van de "Mohawk II" usance was dat men boven windkracht 6 Bft niet meer voer, besloot de kapitein om Breskens aan te lopen.

Hij nam contact op met de jachthaven van Breskens en kreeg toestemming om binnen te lopen. De Raad is van oordeel dat de kapitein tevens inlichtingen had moeten inwinnen bij deze instantie over bijzonderheden ten aanzien van verkeersregelingen in het betrokken gebied. Men had slechts de beschikking over een overzeiler van het gebied en niet van de detailkaarten omdat Vlissingen en Breskens niet in de planning zaten. Dientengevolge was ook het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 niet aan boord. De kapitein wist ook niet dat hij in de omgeving

## U 15

van de Steenbank diende uit te luisteren op VHF-kanaal 64 en in het Oostgat op kanaal 14.

Tijdens zijn vaart naar Westkapelle en in het Oostgat werd het jacht op de radar opgemerkt door "Traffic Centre Steenbank" en later door "Centrale Vlissingen". Op het radarbandverslag ziet men dat de "Mohawk II" tijdens de vaart door het Oostgat aangemerkt wordt als zeiljacht. Het jacht voer toen nog netjes aan de groene zijde van het vaarwater en passeerde volgens de regels enkele uitgaande schepen.

Na de OG-DL boei kwam daar verandering in. In de Galgeput werd de OG-14 boei aan de verkeerde kant gepasseerd en de OG-16 werd, om 00.51 uur, krap aan bakboord genomen.

De kapitein, die voorop het jacht stond te navigeren, gaf zijn tweede stuurman de opdracht om vanaf de OG-16 naar de SG-W boei te sturen. Dit is een koers van 125° rw. Het jacht voer zowel op de zeilen als op de motor en diende dus te handelen als een 'werktuiglijk voortbewogen' vaartuig.

Op het radarbandverslag is te zien dat het jacht tot kort voor de aanvaring gemiddeld een koers over de grond op gaat van circa 125°. Uiteindelijk zou deze koers het jacht aan de goede zijde van het vaarwater gebracht hebben. Om 00.56 uur passeert men 'De Nolle' en tevens de het vissersschip ARM 7. Ondanks dat men nog steeds aan de rode kant van het vaarwater zat werd de passage met de ARM 7, het eerste vissersschip uit een reeks van vier, toch nog correct uitgevoerd, zij het dat het vissersvaartuig gevaarlijk dicht onder 'De Nolle' verdaagde. Het passeren gebeurde op een tiental meters en ging maar net goed. De ARM 7 moest daarna met hard bakboord het vaarwater weer opzoeken. Dit had voor de kapitein aanleiding moeten zijn om zo snel mogelijk naar de groene zijde te sturen, temeer omdat hij zag dat er nog drie schepen volgden. De passage met de VLI 27, het tweede vissersschip, werd iets ruimer uitgevoerd. Er stond in de Sardijneul op dat moment een stroom van circa 3 mijl in een zuidzuidoostelijke richting en het jacht verdaagde meer en meer naar het midden van het vaarwater. Met het derde schip, de ARM 20 voer men volgens de kapitein praktisch tegengestelde koersen en daarom veranderde de kapitein zijn koers iets naar stuurboord. Volgens de radarbeelden is dat vlak voor de aanvaring. Deze koersverandering naar stuurboord werd echter, in eerste instantie, niet ruim en duidelijk uitgevoerd.

De kapitein van de "Mohawk II" beweert dat de schipper van de ARM 20 nooit het groene boordlicht heeft kunnen zien. De Raad is het hiermee niet eens. Als men een koers over de grond op gaat van 125° met een vaart van 5.5 knoop, wat de radarbeelden uitwijzen, en men rekent voor de stroom 2 knopen (in werkelijkheid misschien zelfs 3 knopen, maar volgens de gegevens van de radarbeelden en uit de verklaring van de schipper van de ARM 20 dichter bij de 2 knopen) in een richting van 160° dan stuurt men in werkelijkheid een koers van 110°.

De ARM 20 ging volgens de radarbeelden een grondkoers op van 299° met een vaart van 11 knopen en zal ongeveer 305° gestuurd hebben. In dit geval ziet men vanaf de ARM 20 het groene boordlicht van de ander. Dit wil echter niets zeggen over de aanvaringssituatie.

De Raad is van oordeel dat de kapitein van de "Mohawk II", in grote mate, medeschuld heeft aan de aanvaring. Hij heeft door niet de goede kant van het vaarwater aan te houden en niet uit te luisteren op kanaal 14 meegeholpen aan het creëren van de aanvaringssituatie.



Volgens het Scheepvaartreglement Westerschelde Art. 9 dient men de rand van een vaargeul aan zijn stuurboordzijde te houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is. Ook Internationaal wordt dit in het algemeen voorgeschreven. In het voorzorgsgebied rond Vlissingen, waartoe ook de Sardijngeul behoort, mag men, volgens Art. 43, hier van afwijken indien de naleving tot onpraktische en/of gevaarlijke situaties zou kunnen leiden. Men moet hierbij denken aan het wisselen van loodsen en het samenkomen van verkeersstromen. In de onderhavige ramp was hiervan echter geen sprake en waren er voor de kapitein van de "Mohawk II" geen belemmeringen aanwezig om als goed zeeman de stuurboordzijde van het vaarwater aan te houden, zoals hij dat in het Oostgat wel gedaan had. De kapitein was verantwoordelijk voor de veiligheid van zijn bemanning en de 17 jongeren die hij als passagiers aan boord had. Het is naar het oordeel van de Raad onverantwoordelijk om zonder goede hulpmiddelen, zoals een goede zeekaart, de Scheldemonding binnen te varen. Het moet de kapitein bekend zijn dat alle grote havengebieden in Europa zich bedienen van VTS-systemen. Hij had hierover inlichtingen moeten inwinnen. De vaarroute van Westkapelle naar Vlissingen is uitstekend beboeid en het zicht was goed. Er was voor de kapitein dus geen enkele reden om niet constant de groene zijde van het vaarwater aan te houden. Als dit voor de kapitein niet volledig duidelijk en uitvoerbaar was, had hij een loods moeten nemen. De kapitein verzuimde ook om met de vissers via de VHF contact op te nemen.

#### *De ARM 20*

Na het verlaten van de sluis meldde de schipper van de ARM 20 zich bij de verkeersdienst 'Centrale Vlissingen'. Er werden hem geen bijzonderheden gemeld. Hij voer als derde schip in een groep van vier vissersschepen die op weg waren naar de Noordzee, via het Oostgat. De schipper was goed bekend met het vaarwater. Om 00.54 uur passeerde de ARM 20 het 'Leugenaarshoofd'. De VLI 27 zat op dat moment ongeveer 0,6 mijl voor hem. De ARM 22 zat circa 0,2 mijl achter hem. Volgens de radarbeelden van de verkeerscentrale zat de ARM 20 bij het passeren van het 'Leugenaarshoofd' aan de rode zijde van het vaarwater maar verdaagde daarna langzaam naar het midden van het vaarwater. Voordat de schipper het jacht visueel waarnam had hij het jacht al op de radar. Zijn radar stond ingesteld op een bereik van 1,5 mijl en was voorzien van een ARPA. De schipper heeft het jacht niet geplot, noch een peilingslijn over de echo gezet. Het jacht bevond zich toen aan de rode zijde van het vaarwater. Toen het jacht de VLI 27 passeerde zag hij het jacht visueel. Hij zag eerst even het rode boordlicht en daarna heeft hij, tot vlak voor de aanvaring, alleen maar het groene boordlicht gezien. Dat hij eerst even het rode boordlicht zag komt waarschijnlijk door de bewegingen die het jacht maakte op de hekgolven van de VLI 27. Volgens de schipper van de VLI 27 slingerde en stampte het jacht flink na de passage. Zoals al eerder is vastgesteld ging het jacht volgens de radarbeelden van de verkeerscentrale een koers over de grond op van circa 125° met een vaart van 5,5 knoop. Op dat moment stond er een stroom om de zuidzuidoost. Met een stroomsnelheid van 2 knopen stuurt het jacht dan een werkelijke koers van 110°. Na het passeren van het 'Leugenaarshoofd' ging de ARM 20, volgens de radarbeelden, een grondkoers op van 299°. Gezien zijn vaart over de grond van 10 knopen heeft

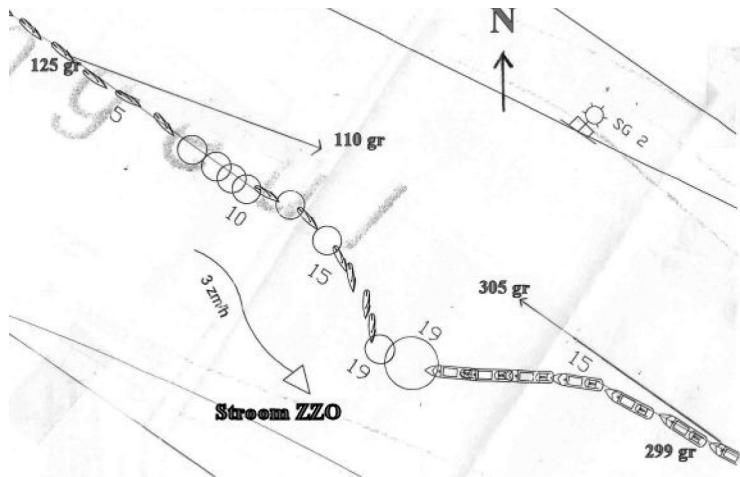
## U 15

het vissersschip een koers gestuurd van circa 305°. Vanaf het vissersschip gezien ziet men dan het groene boordlicht van het jacht.

Om 00.57 uur ging de ARM 20 een koers over de grond op van 299°. De ARM 22 ging daarentegen een grondkoers op van 306°. De lijn Leugenaarshoofd-SG 04 boei is 316° en de lijn Leugenaarshoofd-SG 02 bedraagt 304°. De beide schepen die voor de ARM 20 zaten zijn na het 'Leugenaarshoofd' naar de groene kant van het vaarwater gevaren en moeten daarbij rekening gehouden hebben met de zuidgaande stroom. Ook de ARM 22 moet daarmee rekening gehouden hebben want die ging na het 'Leugenaarshoofd' een koers over de grond op van 306°. De ARM 20 verdaagde echter naar het midden van het vaarwater en heeft dus onvoldoende rekening met de stroom gehouden.

Reconstructie van de radarbeelden, gemaakt door de KLPD.

De koersen over grond van de "Mohawk II" en de ARM 20 zijn respectievelijk; 125° en 299°. De gestuurde koersen; 110° en 305°.



Door nog wat bakboorduit te gaan kwam de ARM 20 zelfs aan de groene kant te zitten. De Raad is van oordeel dat de schipper van de ARM 20 vanaf het 'Leugenaarshoofd' de stuurboordkant van het vaarwater had moeten aanhouden en daarbij rekening had moeten houden met de zuidgaande stroom. Hij had het jacht moeten peilen of plotten en had dan gezien dat het jacht om de zuid werd weggezet. Nu is de ARM 20, in een situatie waarbij gevaar voor aanvaring ontstond en beide schepen bijna recht tegen elkaar invoeren, bakboorduit gegaan in plaats van naar stuurboord zoals is voorgeschreven in zowel de Internationale voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee, als de voorschriften die gelden

volgens het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990. In beide reglementen wordt dit voorgeschreven in art.14.

Het excuus van de schipper van de ARM 20, dat hij aan stuurboord geen ruimte had gaat niet op. De aanvaring vond plaats precies op lichtenlijn naar het 'Leugenaars-hoofd', dwars van de SG 2 boei. De afstand aan stuurboord tot de boei is 1 kabel. De schipper verklaarde dat hij op zijn plotter twee groene lijnen had staan die de vaargeul weergaven. Hierop voer hij. Het zicht was goed en er was er dus geen enkele reden om niet op de boeien zelf te varen. Tijdens de vaart door de Sardijngeul stond de schipper alleen op de brug en stuurde op de automaat. De Raad heeft in zijn uitspraken meerdere malen aangegeven dat voor een veilige vaart tijdens aankomst en vertrek van havens een tweede man op de brug vereist is. Voorbeeld mag zijn de VLI 27 waar de schipper de navigatie voerde en de stuurman tijdens de passage met het jacht aan het roer stond. Anticiperen op calamiteiten kan met twee man sneller en in samenspraak gebeuren.

De Raad is van oordeel dat de schipper van de ARM 20 medeschuld heeft aan deze aanvaring, die voor de opvarenden van het zeiljacht fataal had kunnen aflopen. De schipper heeft niet voldoende de stuurboordkant van het vaarwater gehouden, heeft de ander onvoldoende gevolgd en heeft door bakboorduit te gaan, terwijl beide schepen bijna recht tegen elkaar invoeren een klassieke fout begaan. Hij heeft tevens verzuimd voortijdig voldoende vaart te minderen. Hij heeft ook niet geprobeerd om met het jacht in contact te komen. Een maatregel van tucht is naar het oordeel van de Raad daarom gepast en geboden. Bij het bepalen van de strafmaat heeft de Raad zwaar laten meewegen dat de schipper voor deze aanvaring reeds veroordeeld is door de Rechtbank Middelburg.

#### *De verkeersdienst*

Het verbaast de Raad dat de Verkeersdienst Vlissingen ten tijde van de ramp niet beschikte over VHF-kanaal 16. Het gebied wordt, zeker in de zomer, bezocht door een variëteit van jachten, die niet alle over geavanceerde radio apparatuur beschikken. Over kanaal 16 beschikt iedere zeezeiler wel. Tijdens de vaart door het Oostgat was de "Mohawk II" al aangemerkt als zij (zeiljacht). De melding dat het jacht stijf aan de rode zijde van het vaarwater zat moest echter van de ARM 7 komen. Naar aanleiding van deze ramp is de verkeerscentrale weer uitgerust met VHF-kanaal 16, zij het, volgens de Assistent Districtshoofd Waterdistrict Westerschelde de heer E. Adan, met beperkt bereik. Volgens de heer Adan zou de verkeerscentrale, in het onderhavige geval, zeker van kanaal 16 gebruik gemaakt hebben, als de frequentie voorhanden was geweest.

#### *Conclusie van de Raad*

De Raad concludeert dat de kapitein van de "Mohawk II", door zich niet te houden aan het voorschrift om de stuurboordzijde van het vaarwater aan te houden, medeschuld heeft aan de aanvaring. De kapitein heeft tevens, zoals eerder is vermeld, op een onverantwoordelijke wijze de reis van zee naar Vlissingen gemaakt. Hem waren wel 17 jongeren toevertrouwd.

## U 15

De schipper van de ARM 20 was goed bekend met het vaarwater en de gebruikers ervan.

Het moet hem dus bekend zijn dat kleine vaartuigen niet altijd volgens de regels, om wat voor reden ook, navigeren. Bij deze ramp heeft de schipper niet voldoende vastgesteld of er gevaar voor aanvaring bestond. Hij had hiervoor twee goede radars tot zijn beschikking. Hij heeft niet geprobeerd met de ander via de VHF in contact te komen. Hij heeft zijn, verkeerde, beslissing om naar bakboord uit te wijken op basis van summiere gegevens genomen. Het aspect van het zien van het groene boordlicht is, in het onderhavige geval, niet doorslaggevend. Er waren naar het oordeel van de Raad geen bijzondere omstandigheden aanwezig om van de normale uitwijkregels af te wijken. Toen er twijfel bestond over de intenties van het zeiljacht heeft de schipper onvoldoende de vaart uit zijn schip gehaald. Dat de ARM 22 achter hem zat kan niet als excuus aangevoerd worden. Er was goed contact tussen beide schepen en de ARM 22 had hierop voldoende kunnen anticiperen.

Ook is de Raad van oordeel dat de schipper vanaf het 'Leugenaarshoofd' niet voldoende de stuurboordkant van het vaarwater heeft aangehouden. Hij heeft op de tracks op zijn radar genavigeerd en niet op de boeien zelf. Tevens heeft hij onvoldoende rekening gehouden met de stroom.

### **Beslissing**

De Raad straft schipper K.H. M., geboren 22 januari 1981 te Middelburg, wegens zijn medeschuld aan de aanvaring, door hem de bevoegdheid om als schipper op vissersvaartuigen te varen te ontnemen voor de periode van 2 (twee) weken.

Aldus gedaan door de heer P. Neleman, (plv.) voorzitter, R.M. Heezius, J.L. Schot, J.L.A. Van Aalst, J.F. Jongbloed leden, in tegenwoordigheid van 's Raads fungerend secretaris A.J. Both en uitgesproken door de (plv.) voorzitter P. Neleman, ter openbare zitting van de Raad van 14 april 2006.

P. Neleman, voorzitter (plv.)  
A.J. Both, fungerend secretaris

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet:  
[www.overheid.nl](http://www.overheid.nl) > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart.