



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 7 JUNI  
2019 IN DE ZAAK 2018.V10 – JAN SENIOR ARM 7 (NR. 1 VAN 2019)**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Milieu, thans Infrastructuur en Waterstaat,  
te Den Haag,

**verzoeker,**

gemachtigde : ing. K. van der Wal,  
inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht,

tegen

J. S.,

**betrokkene,**

raadslieden: mr. J.S. Bilgi en mr. R.R. Crince le Roy.

**1. Het verloop van de procedure**

Op 9 juli 2018 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart, gericht tegen betrokkene J. S. als schipper van het Nederlandse zeevissersvaartuig Jan Senior. Bij het verzoekschrift zijn 21 bijlagen gevoegd.

Nadat betrokkene door het Tuchtcollege op de hoogte was gesteld van het tegen hem gerichte verzoek hebben zich als zijn gemachtigden gesteld: mrs. J.S. Bilgi en R.R. Crince le Roy. Deze advocaten hebben namens hem een verweerschrift (met bijlage), gedateerd 21 september 2018, ingediend. De inspecteur heeft bij brief van 14 december 2018 (met bijlagen) gerepliceerd, waarna namens betrokkene bij brief van 22 januari 2018 (met bijlagen) is gedupliceerd.



De zitting heeft plaatsgevonden op 5 april 2019. Voor verzoeker is toen verschenen de inspecteur voor de scheepvaart, ing. K. van der Wal, vergezeld van inspecteur S.E. Bakker. Betrokkene is in persoon verschenen, bijgestaan door zijn voornoemde raadslieden, die het woord hebben gevoerd overeenkomstig door hen overgelegde pleitnotities. Er is ook een door hen meegebrachte beeldopname getoond. Als getuigen zijn ter zitting gehoord: verbalisant G. d. M., visserij-inspecteur bij de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (hierna: NVWA) en K.J. v.d. G., ten tijde van het gebeuren bemanningslid op het vissersvaartuig.

Aan het einde van de zitting is in overleg met betrokkene en de inspecteur de datum van de uitspraak bepaald op heden.

## **2. Het verzoek**

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

In de nacht van maandag 28 op dinsdag 29 augustus 2017 waren inspecteurs van de NVWA voornemens om een visserij-inspectie uit te voeren aan boord van het onder Nederlandse vlag varende zeevissersvaartuig ‘Jan Senior’, visserijnummer ARM 7. Betrokkene was schipper, tevens wachtdoend officier op dit schip (hierna: de ARM 7), dat toen in territoriale wateren van Frankrijk voer. Hem wordt onder meer verweten dat hij zich, althans de ARM 7, aan deze inspectie heeft willen onttrekken en daarbij een gevaarlijke situatie heeft laten ontstaan. Dat laatste door de netten boven/binnen te halen en door te varen terwijl een RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat), waarmee de inspecteurs aan boord van de ARM 7 werden/zouden worden gebracht, zich langs zij van de ARM 7 bevond, waardoor de RHIB met haar schroef in de netten verstrikt raakte, daardoor een draaiende beweging maakte en, met toen nog de twee bemanningsleden en één van de inspecteurs aan boord, deels onder water, achterstevoren door de ARM 7 werd meegetrokken. Het handelen en nalaten van betrokkene is naar het oordeel van de inspecteur in



strijd met het bepaalde in artikel 4 lid 4, in verbinding met artikel 55a, van de Wet zeevarenden (eisen van goed zeemanschap).

### **3. Het standpunt van betrokkene**

Betrokkene is het niet eens met de aan hem gemaakte verwijten, waarvoor naar zijn mening bewijs ontbreekt. De kern van zijn verweer is dat hij de RHIB en de opvarenden niet of pas in een laat stadium heeft opgemerkt, zonder dat dit aan hem kan worden verweten. Volgens betrokkene heeft hij de RHIB en de inspecteurs eerst gezien nadat de inspecteurs aan boord van de ARM 7 waren verschenen. Het binnenhalen van de netten, dat reeds gaande was, kon toen niet zomaar worden stopgezet, aldus betrokkene.

### **4. De beoordeling**

#### *bijlagen bij het verzoekschrift*

4.1 Hieronder (A tot en met O) worden eerst enkele onderdelen uit de bij het verzoekschrift gevoegde bijlagen aangehaald die in meerdere of mindere mate redengevend zijn voor het onder punt 5 weergegeven oordeel. Daarbij is niet gestreefd naar volledigheid. Dat andere onderdelen niet zijn vermeld betekent niet dat die in dat verband irrelevant zijn en/of buiten beschouwing zijn gelaten. Ook voor zover aan die andere en aangehaalde onderdelen bewijs ten voordele van betrokkene valt te ontleen, is daar acht op geslagen en heeft dat in de beoordeling meegewogen.

A. Over de scheepsgegevens van de ARM 7 is onder meer het volgende bekend.

De ARM 7 is een in Nederland geregistreerd vissersschip uit 1987, met een lengte van 45,68 m en een breedte van 9.02 meter, een bruto tonnage van 560 en een motorvermogen van (2000 pk) 1492 kW.

Als officieren dienen aan boord te zijn: een schipper, een plaatsvervangend schipper en een stuurman/machinist.



B. Een bij het verzoek gevoegd proces-verbaal, gedateerd 30 augustus 2017, naar waarheid opgemaakt door G. d. M. en R.F. D., ambtenaren van de NVWA, tevens beëdigd buitengewoon opsporingsambtenaren domein milieu, welzijn en infrastructuur, (bijlage 5, p. 16 e.v.), houdt als relaas van deze verbalisanten onder meer het volgende in, vrij weergegeven:

Op maandag 28 augustus 2017 bevonden beide verbalisanten zich, samen met o.a. hun collega A.C. F., aan boord van het patrouillevaartuig Barend Biesheuvel; G. d. M. en A.C. F. als visserij-inspecteurs en R.F. D. als visserij-inspecteur, tevens 'mission commander'. Omstreeks 18:15 uur heeft de Barend Biesheuvel de haven van Scheveningen verlaten om visserijcontroles uit te oefenen op de Noordzee. Op basis van een risicoanalyse was besloten om de ARM 7 te controleren. Uit het VMS bleek dat de ARM 7 zich in Franse wateren bevond. De ARM 7 zond geen AIS-sigitaal uit. Van de Franse autoriteiten werd toestemming verkregen voor het uitvoeren van de controle. Vanaf de Barend Biesheuvel zou met een RHIB (de AID-5) naar de ARM 7 worden gevaren. In Scheveningen is de apparatuur van deze RHIB, zoals de radar en de marifoon, getest en in orde bevonden. Om ca. 19:45 uur zijn de verbalisanten, samen met collega A.C. F., in de RHIB te water gelaten. De bemanning van de RHIB bestond uit W.A. v.d. P. en P.M.P. O. Omstreeks 23:50 uur werden vanaf de RHIB twee schepen waargenomen. De RHIB is, met ontstoken navigatieverlichting, op volle snelheid naar een van de schepen, naar bleek de ARM 7, gevaren en is vervolgens naast de ARM 7 mee gaan varen. De dek-verlichting van de ARM 7 was niet ontstoken; wel het licht in de brug. Ook brandde er licht onder de ruimte bij de boeg. In die boegruimte, waar de vangst wordt gesorteerd, schoongemaakt en verwerkt, liep een aantal personen druk heen en weer. Zij hadden T-shirts aan en droegen dus geen waterafstotende, makkelijk schoon te maken kleding. Met één van die personen was oogcontact. Verbalisant R.F. D. heeft de ARM 7 meermalen via marifoonkanaal 16 opgeroepen. Die oproepen werden echter niet beantwoord. De ARM 7 bleef met een snelheid van 5 à 6 mijl doorvaren. Door W.A. v.d. P. werd met een schijnwerper vanaf de RHIB op de brug van de ARM 7 geschenen, om zo de aandacht van de schipper van de ARM 7 te



trekken. Toen een reactie van de schipper uitbleef heeft verbalisant R.F. D., in zijn hoedanigheid van 'mission commander', opdracht gegeven om de RHIB langs zij tegen de ARM 7 te plaatsen, teneinde te kunnen overstappen op de ARM 7. De RHIB is vervolgens – omstreeks 23:58 uur – tegen de bakboordzijde van de ARM 7 geplaatst, waarna verbalisant G. d. M. als eerste aan boord van de ARM 7 is gegaan, gevolgd door verbalisant R.F. D. Aan boord van de ARM 7 gekomen zag verbalisant G. d. M. de hem bekende schipper S. op de brug staan, achter het, geopende, middelste raam aan de voorzijde van de brug. Hij hoorde een toename van het motorgeluid van de ARM 7. Verbalisant R.F. D. zag op het moment van overstappen dat de gieken van de ARM 7 omhoog gingen. De RHIB bevond zich tussen de bakboordzijde van de boeg van de ARM 7 en de opgehaalde netten. Verbalisant R.F. D. hoorde W.A. v.d. P. hard roepen: 'Gieken naar beneden, gieken naar beneden' en, richting P.M.P. O.: 'Zet de motor in neutraal'.

Verbalisant R.F. D. zag daarop de RHIB, ten opzichte van de ARM 7, achterwaarts drijven. Ook hoorde en zag hij dat de ARM 7 snelheid vermeerde. Hij zag dat iemand van de ARM 7 met de pikhaak het kuiltouw (een verbinding tussen de pulswing en het uiteinde van het net) aanpikte, maar dat het niet lukte om het kuiltouw om de winch te binden. Vanaf de bakboordzijde van het achterdek zag verbalisant R.F. D. dat de RHIB achterstevoren door de ARM 7 door het water werd getrokken, waarbij de achterspiegel van de RHIB regelmatig onder water verdween waardoor de RHIB water maakte. De opvarenden van de RHIB – A.C. F., W.A. v.d. P. en P.M.P. O. – waren op de punt van de RHIB gaan zitten. Verbalisant R.F. D., die hoorde dat verbalisant G. d. M. op luide toon vorderde dat de schipper de ARM 7 tot stilstand zou brengen, is naar de brug gegaan en heeft naar de schipper geschreeuwd dat de kracht van de motor moest, waaraan door de schipper werd voldaan. Verbalisant G. d. M. had ook daarvoor al meermalen naar de schipper geschreeuwd dat de ARM 7 tot stilstand moest worden gebracht. Ook hij heeft gezien dat de bomen van de ARM 7, waaraan de netten zitten, aan weerszijden omhoog werden gebracht. Hij heeft verbalisant A.C. F. vanaf de RHIB horen schreeuwen: 'stoppen, alstublieft stoppen, dit gaat fout. Haal mij eraf.' Toen de ARM 7 uiteindelijk tot stilstand



kwam zijn de verbalisanten naar de dekverschansing aan bakboordzijde gelopen. Daar zagen zij dat de RHIB met een kuiltouw aan de ARM 7 was verbonden. De RHIB stond vol water. A.C. F., W.A. v.d. P. en P.M.P. O. waren erg geëmotioneerd. Inspecteur A.C. F. is aan boord van de ARM 7 gekomen. Verbalisant R.F. D. heeft tegen de schipper en de overige bemanning van de ARM 7 gezegd dat er niet meer gevestigd mocht worden, met het oog op de veiligheid van de RHIB-bestuurders. De bemanning van de ARM 7 gedroeg zich agressief en bezigde dreigende taal. Nadat de schipper daarop was aangesproken stopte die dreiging. Verbalisant G. d. M. heeft tegen de schipper gezegd dat pas gehaald mocht worden als de Barend Biesheuvel langs zij was gekomen en de kapotte RHIB was geborgen. Op de brugapparatuur heeft verbalisant G. d. M. als positie van de ARM 7 waargenomen: 51.13.599 N en 002.06.952 O, zijnde Frans territoriaal zeegebied. In de ruimte onder de boeg (de zgn. bak) van de ARM 7 zag verbalisant G. d. M., samen met inspecteur A.C. F., dat daar veel vis op de grond lag. Ook lagen er, willekeurig verspreid, lege viskisten en was in de stortkoker ondermaatse tong aanwezig. Op dinsdag 29 augustus 2017 omstreeks 03:45 uur kwam de Barend Biesheuvel langs zij. Met behulp van een tweede RHIB werd de kapotte RHIB naar de Barend Biesheuvel gesleept. Vervolgens heeft verbalisant R.F. D. aan de schipper verzocht om te gaan halen (het aan boord brengen van de visnetten). De verbalisanten namen daarop waar dat in beide kuilen verboden netvoorzieningen (binnenkuilen met mazen van 4 a 5 cm) aanwezig waren. Bij het nadien weer overboord zetten van de netten maakte een bemanningslid een snijbeweging. Toen de netten daarna weer werden binnengehaald, bleken de binnenkuilen eruit te zijn verdwenen. Omstreeks 04:45 uur is verbalisant R.F. D. met een reserve RHIB vanaf de ARM 7 naar de Barend Biesheuvel gevaren. Verbalisant G. d. M. en inspecteur A.C. F. zijn achtergebleven op de ARM 7 en hebben plaatsgenomen in het bemanningsverblijf. Soms zijn zij ook een tijdje naar de brug gegaan. De ARM 7 is in opdracht van de officier van justitie naar Scheveningen gestoomd. Nadat de ARM 7 daar had gelost heeft de politie de bemanning aangehouden. A.C. F., W.A. v.d. P. en P.M.P. O. hebben aangifte gedaan van een jegens hen gepleegde poging doodslag.



C. Een bij het verzoek gevoegd proces-verbaal van bevindingen, gedateerd 30 augustus 2017, op ambtseed opgemaakt door G. d. M. voornoemd (bijlage 6, p. 36 e.v.), houdt als relaas van deze verbalisant o.a. in, naast een herhaling van wat hiervoor uit het onder B bedoelde proces-verbaal is aangehaald:

‘Eén van [de onder de boegruimte druk in de weer zijnde] personen zag ik naar de RHIB kijken [...] [Ik] had [...] oogcontact met hem. Ik herkende die persoon als J.J. G. en ik schat hem tussen de 25 en 30 jaar. [...] Ik weet niet precies in wat voor een tijdsbestek alles heeft plaatsgevonden. Het leek een eeuwigheid te duren maar uiteindelijk was er een tijdsbestek van 2 a 3 minuten tussen opstappen aan boord van de ARM 7 en vaart verminderen van de ARM 7. [...] In juli 2016 is de ARM 7 ook geverbaliseerd door verbalisant vanwege het vissen met verboden netvoorzieningen.’

D. Een bij het verzoek gevoegd proces-verbaal van verhoor getuige, gedateerd 29 augustus 2017, opgemaakt op ambtsbelofte door een hoofdagent van politie, Landelijke Eenheid (bijlage 7, p. 35 e.v.), houdt als getuigenverklaring van R.F. D. voornoemd in (naast wat van hem al is aangehaald uit het onder B bedoelde proces-verbaal), o.a.:

‘Omstreeks middernacht kwamen wij met de RHIB aan bij de ARM 7. Ik zag dat deze kennelijk op vissnelheid voer, ongeveer 5 knopen. Ik zag dat aan dek geen verlichting brandde, de navigatieverlichting was wel aan, net als de verlichting op de brug. Ik heb via marifoonkanaal 16 de ARM 7 meerdere malen opgeroepen. Wij voeren toen gelijk met hem op ongeveer 30 meter vanaf de bakboordszijde. [...] De marifoon was bij vertrek nog getest [...]. Omdat ik geen antwoord kreeg hebben we met onze schijnwerper naar de brug [...] geschenen om de schipper te laten weten dat we er waren. Ik zag met die schijnwerper niemand op de brug. Hierna heb ik weer meerdere malen via kanaal 16 de ARM 7 aangeropen en ons bekendgemaakt. Omdat ik weer geen antwoord kreeg heb ik de RHIB-bestuurder opdracht gegeven



om langs zij de ARM 7 te gaan. [...] Terwijl wij daar voeren zag ik dat er op het voorschip 4 man liepen. Ik zag dat zij niet gekleed waren in oliepakken en laarzen. [...] Collega G. d. M. is [...] via de punt van de RHIB over de verschansing van de ARM 7 geklommen en is aan boord gegaan. Ik zag toen dat de bakboord giek omhoog ging. [...] Terwijl ik naar voren liep zag ik dat de pulswing met de netten naar boven kwam. Ik ben toen aan boord van de ARM 7 gegaan. Ik hoorde de navigator van onze RHIB tegen de schipper van de RHIB roepen dat hij de schroef in zijn vrij moest zetten. Ik zag toen de bemanning van de ARM 7 met oliegoed en laarzen uit de kleedruimte onder de brug komen. Ik zag dat één van de mannen, die later W. genaamd bleek te zijn, met een pikhaak het kuiltouw pakken. Ik zag toen dat twee mannen dat touw en een lier aansloegen. Hierna zag ik dat zij daarmee het kuiltouw begonnen binnen te halen. Toen de aanpikhaak aan de ophaallier werd bevestigd en gevierd moest worden zag ik dat de RHIB kennelijk vastzat door de spanning in het kuiltouw. Het verbaasde mij dat [...] tijdens het halen van de netten [...] de snelheid werd verhoogd. Ik zag dat de RHIB kennelijk meegetrokken werd door het vissersschip. Terwijl ik [...] richting de brug onderweg was zag ik dat de drie opvarenden van de RHIB op de boeg zaten en dat de achterzijde van de RHIB water maakte. Ook zag ik dat de RHIB omgedraaid mee getrokken werd. [...]

E. Een bij het verzoek gevoegd proces-verbaal van bevindingen, gedateerd 30 augustus 2017, op ambtseed opgemaakt door A.C. F. voornoemd (bijlage 8, p. 38 e.v.), houdt als relaas van deze verbalisant o.a. in:

‘Hieropvolgend heeft P.M.P. O., als bestuurder van de RHIB, de RHIB op volle snelheid naar de ARM 7 gevaren. Ik zag op dat moment dat ook de verlichting van de RHIB was ontstoken. [...] [Ik] zag [...] dat W.A. v.d. P. met een schijnwerper op de boeg dan wel de brug scheen. Ik zag door het schijnen van de schijnwerper dat het vissersvaartuig inderdaad de ARM 7 betrof. Conform de regelgeving is de RHIB naast de ARM 7 mee gaan varen. Ik hoorde collega R.F. D. via [...] kanaal 16 de schipper van de ARM 7





aanroepen. [...] Tevens werd door W.A. v.d. P. voornoemd met een schijnwerper vanaf de RHIB geschoten op de boeg en [...] brug van de ARM 7 teneinde de aandacht te krijgen van de schipper. Ik zag dat de dekverlichting van de ARM 7 niet was ontstoken. Ik zag dat alleen het licht in de brug alsmede zwak licht onder de ruimte bij de boeg was ontstoken. [...] Omstreeks 00:00 uur hoorde en zag ik dat de ARM 7 vaart maakte. Ik hoorde namelijk aan de motor van de ARM 7 dat de snelheid werd opgevoerd. Ik zag dat wij achterwaarts werden getrokken. [...] Ik heb zeker 10 keer lopen schreeuwen “stoppen de schipper moet stoppen, dit gaat fout. Haal mij eraf”. [...] Ik ben naar de voorkant van de RHIB gelopen en ben daar op de voorzijde gaan zitten. [...] Ik zag dat P.M.P. O. aan de rechterkant van mij ging zitten. Ik zag dat W.A. v.d. P. meerdere malen bleef oproepen, op kanaal 16 [...]. Ik zag dat op dat moment W.A. v.d. P. al met zijn middel in het water stond. Ik zag dat W.A. v.d. P. de mobilfoon liet vallen en aan de linkerkant naast mij ging zitten. Ik zag dat de RHIB al voor 2/3 onder water stond. Ik zag dat wij op de RHIB nog 1,5 m hadden. Ik dacht op dat moment dat wij in het water zouden belanden. Ik was bang, ik voelde angst! Vervolgens hoorde ik dat de motor [...] van de ARM 7 sterk terugliep. Ik zag dat de RHIB langzaam boven water kwam. Ik zag dat de RHIB vol met water stond. [...] Omstreeks 00:11 uur zag ik dat de RHIB tot stilstand kwam, aan bakboordzijde ter hoogte van het vistuig. [...] Omstreeks 00:23 uur zag ik dat één van de bemanning(sleden) een touw gooide met daaraan wat zwaars. Hierdoor konden wij de RHIB tegen bakboordzijde aan krijgen van de ARM 7. [...] Ik ben toen uit de RHIB geklommen en aan boord gesprongen van de ARM 7. [...] Door mij en collega G. d. M. is [in] afwachting van de komst van het inspectievaartuig de ruimte onder de boeg (de zgn. bak) bekeken. Wij zagen dat er veel vis op de grond lag in die ruimte. [E]r lagen, zoals ik zag, diverse lege viskisten willekeurig op de vloer van die ruimte onder de boeg. [...]. Ik, alsmede collega G. d. M., zagen vervolgens dat er in een stortkoker [...] ondermaatse tongen lagen. [...] Op dinsdag 29 augustus omstreeks 03:45 zag ik het inspectievaartuig [...] langszij komen liggen. [...] Hieropvolgend werd door R.F. D. verzocht om te gaan halen. [...] Bij het aan boord komen van de



kuilen aan bak- en stuurboordzijde zag ik dat er verboden netvoorzieningen in beide kuilen aanwezig waren. [..]'

F. Een bij het verzoek gevoegd proces-verbaal van verhoor aangever, gedateerd 29 augustus 2017, opgemaakt op ambtsbelofte/-eed door hoofdagenten van politie, Landelijke Eenheid (bijlage 9, p. 43 e.v.), houdt als verklaring van W.A. v.d. P. voornoemd in, o.a.:

'[..] Ik ben sinds 1 april 2010 [..] RHIB-bestuurder. [..] Op 28 augustus 2017 omstreeks 20:00 uur zijn we vertrokken met de RHIB. [..] Ik had met mijn collega de afspraak gemaakt dat ik zou navigeren en hij zou varen. Buiten mij en mijn collega waren er 3 mensen van de NVWA. [..] Omstreeks 23:50 uur naderden we een vissersschip. Door middel van een schijnwerper zagen we dat het de ARM 7 was. [..] Vervolgens riep een medewerker van de NVWA middels marifoonkanaal 16 de ARM 7 op. [..] Terwijl dit werd geroepen schenen we met de schijnwerper op de stuurhut van de ARM 7 om aandacht te trekken. [..] De afstand van ons met de ARM 7 was ongeveer 30 meter. We zagen mensen aan dek van de ARM 7 lopen die voor naar de bak van het schip liepen. [..] Het schip was alleen verlicht onder de bak van het schip. Ik zag dat het schip navigatieverlichting aan had. [..]. Mijn collega gaf aan dat we langszij de ARM 7 konden komen [..]. Vervolgens kwamen [we] aan bakboord, ter hoogte van de roef, langszij de ARM 7. Dit is voor ons een normale procedure. [..] Vervolgens stapte één medewerker over. Toen de 2<sup>e</sup> medewerker wilde overstappen en aan de verschansing van de ARM 7 hing zag ik dat de hefbomen [..] werden opgetopt [..]. Ik riep direct op marifoonkanaal 16 naar de ARM 7 dat hij moest ophouden met halen van de netten [..] Er werd echter niet op mijn oproep gereageerd. [..] Op het moment dat we de RHIB naar achteren lieten zakken zag ik dat het kuiltouw werd opgehaald. Dit touw zit vanaf de kor naar de verdeelstrop van het net en zit onder water. Dit touw kwam hierdoor in de schroef van de RHIB terecht waardoor we naar bakboord scheef werden getrokken en in omgedraaide richting werden voortgetrokken aan het staartstuk van de RHIB. Ik heb vervolgens minimaal 8 keer op marifoonkanaal 16 de ARM 7 opgeroepen en



geëist dat hij moest stoppen met varen omdat [...] er een levensgevaarlijke situatie ontstond. [...] Er werd [...] geheel niet gereageerd op mijn oproep aan de ARM 7. [...] De RHIB werd vol getrokken met water doordat het achterstevoren werd meegesleept [...]. Ten tijde van het langsijz komen voeren we ongeveer 5 à 6 mijl. Ik had het idee dat ten tijde van het voortgeslepen worden van de RHIB de snelheid verhoogd was. [...] Ik kwam achter de RHIB tot borsthoogte onder water te staan en had geen controle meer over de RHIB en kwam in een zeer gevaarlijke situatie terecht. [...]. Vervolgens merkte ik dat de ARM 7 stopte met varen. Het moment van slepen heeft ongeveer 1,5 minuut geduurd. [...] Ik zag [...] diverse personen aan dek van de ARM 7 lopen [...] Ik hoorde één van deze personen zeggen “snij dat kuiltouw door want we willen vissen.” [...] Er werd [...] door woorden fel en agressief [...] gereageerd. Ik voelde me hierdoor bedreigd en de sfeer kwam heel dreigend over. [...] Tot de Barend Biesheuvel arriveerde omstreeks 03:45 uur bleef ik met mijn collega aan boord van de RHIB. [...] Ten tijde van het oproepen ter controle en vervolgens het [...] langsijz komen bij de ARM 7 moet de schipper en mogelijk andere bemanningsleden dit gemerkt hebben. Dit omdat de schipper meerdere keren is opgeroepen op marifoonkanaal 16, de schijnwerper van de RHIB op de stuurhut is gericht en omdat ik ten tijde van het aanroepen diverse personen aan dek zag komen en naar het voorschip van de ARM 7 zag lopen. [...] Toen [...] het kuiltouw in de schroef raakte moet het bemanningslid die het kuiltouw bediende dit gemerkt hebben door het gewicht van de RHIB, dit is 4,5 ton in het water. [...]

G. Een bij het verzoek gevoegd proces-verbaal van aangifte, gedateerd 29 augustus 2017, opgemaakt op ambtseed door een hoofdagent van politie, Landelijke Eenheid (bijlage 10, p. 47 e.v.), houdt als verklaring van P.M.P. O. voornoemd in, o.a.:

‘[...] Op maandag 28 augustus 2017 omstreeks 23.45 uur zag ik dat we de [...] ARM 7 waren genaderd. Ik zag [...] de contouren van het schip en hierop beschenen wij het vaartuig met onze lampen. [...] Ik ging volgens onze vaste procedure aan bakboordzijde langsijz varen. Vanaf dat moment hield ik



dezelfde snelheid als de ARM 7. Daarvoor hadden wij als bemanning al meerdere keren via de gebruikelijke radiofrequentie nummer 16, oproepen geplaatst naar de bemanning van de ARM 7 [...] Deze frequentie is verplicht voor alle vaartuigen. Op alle, ten minste 7 tot 9, oproepen volgde steeds geen respons. Wij hebben met de aan boord aanwezige schijnwerpers en zaklampen meerdere keren de stuurhut van de ARM 7 beschenen, maar ook daarop volgde steeds geen respons. Ik heb toen de RHIB naast de vissersboot gelegd en ik hield als plaats ongeveer twee-derde van de lengte van de ARM 7 aan. [...] Terwijl we daar al voeren zag ik tenminste 5 of 6 bemanningsleden van de ARM 7 lopen. Gezien het feit dat wij alle lichten aan hadden, weet ik zeker dat ze ons gezien moeten hebben. [...] De zee was rustig en het zicht was circa 10 tot 15 meter maar het was helder. Onze schijnwerpers zorgden ervoor dat ik goed kon zien waar we waren maar ook dat de bemanning van de ARM7 ons kon zien. [...] ik zag plots dat de gieken van de ARM 7 omhoog gingen [...] Ik had geen enkele kans om de RHIB nog weg te sturen van de ARM 7. Op dat moment had[...] ik [...] oogcontact met de bemanningsleden van de ARM 7 die aan dek stonden. Wij riepen meerdere keren zo hard mogelijk dat ze de gieken moesten laten zakken. [...] Ik besloot om de motor op neutraal te zetten [...] Ik zag en voelde dat we inmiddels werden meegesleurd en deels opgehesen door de netten van de ARM 7. Ik had geen enkele controle meer over de RHIB. Ik zag en voelde dat we draaiden en dat de RHIB onder water kwam te staan. [...] Ik zag en voelde dat de ARM 7 met nog steeds dezelfde snelheid bleef doorvaren. [...] Op dat moment beseftte ik dat ik, A.C. F. en W.A. v.d. P. in levensnood [waren] beland. [...] Onderwijl bleven we gillen: "Stoppen, stoppen!". [...] Ik zag en voelde dat de vaart van de ARM 7 verminderde en na enige tijd stil kwam te liggen. Op dat moment hingen de gieken ook stil maar die waren inmiddels al opgehesen. Ik zag en voelde dat wij weer horizontaal kwamen te liggen [...]. Ik had mondeling [...] contact met enkele bemanningsleden van de ARM 7. Ik hoorde dat zij wilden dat wij de RHIB zouden lossnijden omdat ze verder wilden gaan met vissen. [...]'



H. Een bij het verzoek gevoegd proces-verbaal van aangifte, op ambtsbelofte opgemaakt en ondertekend op 29 augustus 2017 door een hoofdagent van politie, Landelijke Eenheid, behelst als verklaring van A.C. F. voornoemd o.a.:

‘Ik denk dat wij ongeveer 10 minuten zijn meegetrokken.’

I. Uit een bij het verzoek gevoegd proces-verbaal van verhoor verdachte, op ambtseed opgemaakt en ondertekend op 29 augustus 2017 door een inspecteur van politie, Eenheid Zeeland-West Brabant (bijlage 14, p. 70 e.v.), blijkt dat P. G. zich naar aanleiding van inhoudelijke vragen over het incident op zijn zwijgrecht heeft beroepen. Dat was ook zo bij zijn verhoor een dag later door een hoofdagent en brigadier van politie Landelijke Eenheid, zo blijkt uit een door hen toen daarvan op ambtsbelofte opgemaakt proces-verbaal (bijlage 14A, p. 73 e.v.). Wel heeft hij o.a. verklaard dat hij machinist is en dat werk al 37 jaar doet.

J. Een bij het verzoek gevoegd proces-verbaal van het verhoor op 29 augustus 2017 (bijlage 19, p. 97 e.v.) van de betrokkene door twee ambtenaren van de NVWA, tevens buitengewoon opsporingsambtenaren, houdt o.a. in dat de schipper geen antwoord wilde geven op de toen aan hem voorgelegde vragen waarom hij geen AIS en geen VMS had aan staan en waarom door hem niet was gereageerd op oproepen op marifoonkanaal 16. Desgevraagd verklaarde hij wel dat hij op een boomkorschip met pulstuig vaart. Een bij het verzoek gevoegd proces-verbaal van verhoor van verdachte op 30 augustus 2017, op ambtseed/-belofte die dag opgemaakt en ondertekend door twee hoofdagenten van politie, Landelijke Eenheid (bijlage 19A, p. 101 e.v.) houdt als zijn (de schipper's) reactie op aan hem voorgelegde vragen in, o.a. (V = vraag; A = antwoord):

‘V: Wat is je functie op [de] [...] ARM 7?

A: Ik ben kapitein. Ik heb ook de gezagvoering op het schip.

V: Hoe lang werk je al op de ARM 7?



A: Ik denk ongeveer 12 jaar en daarvoor ook al een hele periode.

[..]

V: Waar was jij in de nacht van maandag 29 augustus op dinsdag 30 augustus 2017 tussen 23:45 en 00:45?

A: Ik was op de brug van de ARM 7.

V: Wat was de locatie van de ARM 7 in bovengenoemde tijdspanne?

A: Binnen de Sandettie bank. Dit ligt tussen Frankrijk en Engeland [..] iets hoger dan de lijn Calais Dover.

[..]

V: Met welke werkzaamheden was je bezig in de bovengenoemde tijdspanne [..]?

A: Ik was de netten aan het ophalen.

V: [Vanaf] [..] de snelle motorboot [is] [..] diverse malen via de marifoon geroepen naar de ARM 7 [..]

A: Ik had niets gehoord. Ik was de netten aan het ophalen. Hiervoor moet ik naar de bediening die voor aan op de brug staat. Ik zit dan niet in de stoel waar ik de navigatie voer. Als ik de gieken wil bedienen dan moet ik uit de navigatiestoel naar voren lopen om de gieken te bedienen. Ik kan dan het dek overzien.

V: Dus als u met de giek bezig bent hoor je geen marifoon communicatie?

A: Nee want je hebt te veel geluid van de vislier.

V: De bemanning van de snelle motorboot heeft met schijnwerpers de ARM 7 beschenen om contact te forceren met ARM 7. Waarom werd er niet gereageerd?

A: Ik was de netten aan het ophalen. Die waren bijna boven water.

V: Maar je hebt geen lichtschijsel gezien?

A: Ik heb zijdelings van achter wel lichtschijsel gezien maar als ik de vislieren aan het bedienen ben kan ik geen andere werkzaamheden doen. Ik moet mijn ogen op het dek houden. Omdat hier mijn bemanningsleden rondlopen. Ik moet zelf de hendels stoppen [..]

V: [..] Waarom reageerde de bemanning die op het dek stond[..] niet op de [..] signalen van de controleurs?



A: Die waren ook bezig om de netten binnen te halen. Eén van mijn bemanningsleden, J.J. G., die had het touw vast om de staart van het visnet binnen te halen. Hier was hij al mee bezig. De zodiac kwam met de schroef in het touw en hierdoor trok het touw strak waardoor het touw tegen zijn arm aan kwam. [..]

V: Hoe lang duurt het voordat de netten boven zijn?

A: Dit duurt ongeveer 6 tot 8 minuten.

V: Wie bedient de gieken waar de visnetten aan hangen?

A: Dat ben ik zelf.

[..]

V: Waarom werd de snelheid van de ARM 7 verhoogd terwijl de snelle motorboot verstrikt kwam te zitten in de visnetten?

A: Op het moment dat de visnetten uit het water komen dan loopt het schip automatisch meer op. [..]

V: Door het ophalen van het staarttouw en het verhogen van de snelheid van de ARM 7 werd de snelle motorboot 180 graden gedraaid en schepte de achterzijde van de snelle motorboot water. Wat was jouw waarneming hiervan?

A: Dat kan ik niet zien van waar ik sta om de visnetten te bedienen. Ik kijk dan tegen de zijkant van het houtwerk van de burg aan als ik naar beneden kijk.

V: En de bemanning ziet die dan niets?

A: Er zei wel iemand dat er iets in het staarttouw vast zat.

[..]

A: Ik heb zelf gevraagd wat ik hier nu mee moest. Ik zei: "de kracht er afhaken zeker". Hij wist zelf niet wat hij ermee aan moest. Wij hebben zelf ook een touw gegooid naar de zodiac. Ik dacht K.J. v.d. G. Ik heb hem opdracht gegeven om een touw te gooien naar de zodiac [..]

V: Heb je gezien dat er een touw gegooid is?

A: Ja dat heb ik gezien?

V: Toen de controleur in de stuurhut stond [..]



A: De controleur stond nog niet in de stuurhut. Daar waren ze nog niet geweest. De controleur stond aan de bakboord kant en die deur is op slot. Er werd gewoon gepraat.

[..]

V: Heb je AIS aan boord [..]?

A: Ja dat heb ik [..].'

K. Een door twee hoofdagenten van politie, Landelijke Eenheid, op ambtseed/

-belofte opgemaakt proces-verbaal d.d. 31 augustus 2017 van verhoor van verdachte K.J. v.d. G. (bijlage 13, p. 64 e.v.) houdt in als diens verklaring op hem voorgelegde vragen, o.a.:

'V: Waar was jij in de nacht van maandag 28 augustus op 29 augustus 2017 tussen 23:45 en 00:45?

A: Aan boord van de ARM 7 [..] Ik lag op bed [..]

[..]

V: Wat heb jij meegekregen van het voorval met de snelle motorboot?

A: Ik werd gewekt.

V: Door wie?

A: J.A. v. H.

V: Waarom werd jij gewekt.

A: Hij zei: "K. er is controle aan boord"

[..]

V: Kun je [..] vertellen wat er gebeurd is?

A: Ik kwam uit bed. Ik heb eerst een bakkie koffie en een shaggie gepakt. Ik ben naar buiten naar dek gegaan. [..] Ik zag daar een snelle motorboot naast ons schip liggen. Met 2 man en een vrouw erin. Ik vroeg wat is er aan de hand. En die lagen met een touw in de schroef van ons net. Wij hebben een touw gegooid naar de zodiac zodat die langs zij kon komen. Ik heb het touw gegooid.

V: Heb je het touw zelfstandig gegooid of had je daar opdracht voor gekregen?





A: Ik heb dit zelfstandig gedaan.  
[..].’

L. Een als bijlage 17, p. 88 e.v. bij het verzoekschrift gevoegd proces-  
verbaal van verhoor verdachte d.d. 30 augustus 2017, opgemaakt op  
ambtsbelofte door een hoofdagent en brigadier van politie, Landelijke  
Eenheid, houdt in als verklaring van J.J. G., o.a.:

‘V: Waar was jij in de nacht van maandag 28 augustus op 29 augustus 2017  
tussen 23:45 en 00:45?

A: Onder de bak. [..]  
[..]

V: Met welke werkzaamheden was je bezig [..]

A: Vis strippen [..]

V: Volgens de controleurs op de snelle motorboot zagen zij de bemanning  
van de ARM 7 op het dek staan. Waarom reageerde jij en de rest van de  
bemanning niet [..]

A: Daar weet ik niks van, wij kwamen naar dek omdat hij ging halen. Ik heb  
geen snelle motorboot of schijnwerper gezien [..]  
[...]

V: Wil je zelf nog zaken verklaren [..]?

A: Wij waren aan het halen. Ik was samen met mijn maat het staarttouw aan  
het binnen halen. Ik zag dat de Zodiac achter de ARM 7 zat [..]

V: Heb jij gezien dat de Zodiac ronddraaide [..]?

A: Nee [..] alleen dat hij waarschijnlijk vast zat. Ik hoorde dat iemand van de  
controleurs aan dek zei: “wat moet er nu gebeuren?” Hij riep dit naar de  
bemanning van de Zodiac. Die riepen terug dat ze het ook niet wisten. Toen  
riep een van de controleurs naar de bemanning op de Zodiac: “Probeer even  
een kanaaltje naar de schipper”. Toen zei de controleur aan dek: “Stoppen”.  
Wij, de bemanning van de ARM 7, riepen ook: “Stoppen”, naar de schipper  
van de ARM 7. Vervolgens is het schip gestopt.



M.1 Een als bijlage 12 (pag. 55 e.v.) bij het verzoekschrift gevoegd verslag van het horen op 29 augustus 2017 van A. v. B., matroos aan boord van de ARM 7 houdt o.a. in als diens reactie op de hem gestelde vragen:

'V: Wanneer en hoe zag u de RHIB [...] voor het eerst?

A: Voor het eerst toen die langszij dreef [...]

V: Maakte het schip toen nog vaart?

A: Nee toen lagen wij stil.

[..]

V: Wanneer zag u voor het eerst dat de RHIB [...] vast zat?

A: ongeveer 10 minuten nadat ik uit bed kwam.

[..]

V: Op een gegeven moment is er gevorderd om de vaart uit het schip te halen. Heeft u deze vordering gehoord?

A: Geen commentaar.

V: U reageerde hier niet op. Waarom niet?

A: geen antwoord. [...]

M.2 Een als bijlage 12A (pag. 59 e.v.) bij het verzoekschrift gevoegd ambtsedig opgemaakt proces-verbaal van verhoor verdachte d.d. 31 augustus 2017 houdt in als verklaring van A. v. B. voornoemd, o.a.:

'V: Hoe lang werk je al op de ARM 7?

A: 3 jaar.

[..]

V: Om middernacht 24:00 uur op maandag 28 augustus 2017 had de snelle motorboot van de kustwacht Barend Biesheuvel de ARM 7 via [...] marifoonkanaal 16 opgeroepen dat de controleurs aan boord wilden komen voor een controle op de visserijwet. Wat kun je daarover vertellen?

A: Niks [...] Omdat ik lag te slapen.

[..]

V: Wat weet jij je te herinneren toen je wakker werd en aan dek kwam. [...]



A: Ik kom aan stuurboord aan dek. Omdat aan stuurboord mijn plekje is. Iedereen heeft zijn eigen plek aan boord. Ik wilde beginnen met de netten ophalen maar ik zag dat het tuig nog gedeeltelijk in het water hing. [...] Ik heb nog 5 minuten gewacht en toen ben ik aan bakboord gaan kijken. Ik zag daar de snelle motorboot drijven. [...] toen riep J.A. v. H. de schipper dat er een touwtje heen gegooid moest worden. Ik heb toen een touw gehaald en K.J. v.d. G. wierp dat touw naar die RHIB [...].

[..]

V: Wat kun jij mij vertellen over de snelheid van het schip als het tuig en de netten op gehaald worden?

A: Als ze bijna boven zijn dan mindert de snelheid van het schip. [...]'

N. Een als bijlage 15 (pag. 78 e.v.) bij het verzoekschrift gevoegd proces-verbaal van verhoor verdachte d.d. 31 augustus 2017, op ambtseed/-belofte opgemaakt door twee hoofdagenten van politie, Landelijke Eenheid, houdt in als verklaring van J.A. v. H., o.a.:

'V: Hoe lang werk je al op de ARM 7?

A: Vanaf 2007 [...]

V: Waar was jij in de nacht van maandag 28 op 29 augustus 2017 tussen 23:45 en 00:45 ?

A: Toen was ik aan dek.

[..]

V: Met welke werkzaamheden was je bezig in de bovengenoemde tijdspanne op de ARM 7?

A: Ik was op dat moment nog met de visverwerking bezig en bijna klaar.

[..]

V: Volgens de controleurs op de snelle motorboot zagen zij de bemanning van de ARM 7 op het dek staan. Waarom reageerde jij en de rest van de bemanning niet op de [...] signalen van de controleurs?

A: Wij waren de netten aan het ophalen en die waren bijna boven en dan kun je niet zomaar stoppen [...]'



O. Een bij het verzoek gevoegd ambtsedig proces-verbaal van aangifte (bijl. 20, p. 111 e.v.) houdt in als verklaring van J.W. G., senior-adviseur of vloot manager van de Rijksrederij, o.a.:

‘Ik [...] doe namens Rijkswaterstaat [...] aangifte van vernieling en schade aan de motor en verdere inventaris van de RHIB genaamd “AID 5”. [...] De motor, de elektrische bedrading en de complete inventaris van de RHIB “AID 5” zijn onder water geweest en zijn vernield. De RHIB “AID 5” is total loss [...].’

*uit de ter zitting afgelegde verklaringen en het getoond videofragment*

4.2.1 Ter zitting van het Tuchtcollege heeft G. d. M. voornoemd als getuige de juistheid bevestigd van het (in de bijlagen bij het verzoekschrift opgenomen) relaas van zijn bevindingen. Hij heeft ontkend dat – zoals één van de bemanningsleden heeft verklaard – door hem, of zijn collega R.F. D., vanaf de ARM 7 aan de bemanning van de RHIB is gevraagd wat er moest gebeuren. Wat er moest gebeuren was volstrekt helder: de kracht moest eraf. Het aanhalen van het kieltoew is volgens hem ‘de boosdoener’ geweest; was dit niet gebeurd, dan was de RHIB de situatie de baas gebleven. De AIS stond niet aan op de ARM 7, maar dat was eerder op de avond al geconstateerd.

4.2.2 Getuige K.J. v.d. G. heeft ter zitting o.a. verklaard dat vanaf de plek waar de schipper stond de zich langszij/achter de ARM 7 bevindende RHIP niet te zien is. Ook is het volgens hem vanaf die plek niet mogelijk om de motor van de ARM 7 te bedienen.

4.3 Betrokkene heeft ter zitting o.a. bevestigd dat hij ten tijde van het incident schipper was op de ARM 7 en de wacht had. Hij heeft de netten opgehaald en de gieken bediend. Dat maakt herrie. Daardoor heeft hij niets gehoord. Toen hij inspecteur G. d. M. zag, zat de RHIB al vast, aldus de betrokkene.



4.4 Het ter zitting getoonde videofragment, gemaakt vanaf de RHIB, laat o.a. zien dat (een deel van) het net reeds boven water is. De RHIB vaart dan naast de ARM 7. Het net/kuiltouw is op dat moment nog niet in de schroef getrokken.

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

5.1 Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken, de verklaringen van betrokkene en het (verder) verhandelde ter zitting is in deze zaak – met een voldoende mate van zekerheid – onder meer het navolgende gebleken.

In de nacht van maandag 28 op dinsdag 29 augustus 2017 waren inspecteurs van de NVWA – G. d. M., A.C. F. en mission commander R.F. D. – voornemens om een visserij-inspectie uit te voeren aan boord van de ARM 7, een onder Nederlandse vlag varende vissersvaartuig, dat toen in de territoriale wateren van Frankrijk voer, bij de Sandettie-bank. Omstreeks 23:50 uur zijn zij door W.A. v.d. P. en P.M.P. O. in een RHIB (de AID 5, lengte ruim 8 meter) naar de ARM 7 gevaren. De zee was rustig en het zicht helder. De ARM 7 had de navigatieverlichting aan. Ook brandde het licht op de brug en was er schijnsel in de (visverwerking)ruimte bij/onder de boeg. De vaarsnelheid van de ca. 45.5 meter lange ARM 7 was 5 a 6 mijl per uur. Bij de ARM 7 aangekomen, is de RHIB eerst gaan op-/meevaren met dit schip. Dat gebeurde op een dwarsafstand van 30 meter vanaf de bakboordzijde van de ARM 7. Vanuit die, samen optrekkende, vaarpositie (en ook daarvoor al) zijn vanaf de verlichte RHIB, via marifoonkanaal 16, herhaalde oproepen aan de ARM 7 gedaan. Omdat die oproepen onbeantwoord bleven, is een schijnwerper op de (brug van de) ARM 7 gericht. Ook dat leidde niet tot contact. Vanaf de RHIB werd gezien dat meerdere personen (in T-shirts) bezig waren in de boegruimte. De RHIB is vervolgens – omstreeks 23:58 uur – tegen de bakboordzijde van de ARM 7 geplaatst, waarna inspecteur G. d. M. als eerste aan boord van de ARM 7 is geklommen, gevolgd door inspecteur R.F. D. Op de brug van de ARM 7 – achter het geopende middelste



raam aan de voorzijde – stond de schipper. Inspecteur G. d. M. heeft naar hem geroepen dat de ARM 7 tot stilstand moest worden gebracht. Op de RHIB werd geconstateerd dat de gieken/hefbomen van de ARM 7 omhoog werden gebracht. Vanaf de RHIB is daarom via marifoonkanaal 16 meermaals opgeroepen om te stoppen met het halen van de netten. Ook G. d. M. heeft, staande op het dek van de ARM 7, nog herhaaldelijk naar de schipper geroepen dat moest worden gestopt. R.F. D. is naar boven naar de brug gegaan en heeft daar naar de schipper geschreeuwd dat de kracht van de motor moest worden gehaald, waaraan vervolgens gehoor werd gegeven. De RHIB was toen echter al in de netten verstrikt geraakt; terwijl P.M.P. O. en W.A. v.d. P. de RHIB, met de motor in de neutraalstand, achterwaarts (ten opzichte van de ARM 7) lieten zakken, werd vanaf de ARM 7 het kuiltouw opgehaald, dat daarbij in de schroef van de RHIB terechtkwam. De RHIB werd daardoor eerst naar bakboord getrokken, vervolgens gedraaid, en zo, achterstevoren meegetrokken door de doorvarende ARM 7. De achterspiegel van de RHIB kwam daarbij regelmatig onder water, waardoor de RHIB vol liep. Voor de drie opvarenden van de RHIB ontstond daardoor een levensbedreigende situatie; zij verkeerden in doodsangst. Nadat de ARM 7 uiteindelijk was gestopt kwam de RHIB weer langzaam in een horizontale positie. Vanaf de ARM 7 is daarop een hulplijn naar de RHIB geworpen. Daarna is ook inspecteur A.C. F., vanaf de RHIB, aan boord van de ARM 7 gekomen. Nadat vervolgens de netten van de ARM 7 waren binnengehaald zagen de inspecteurs dat daarin verboden netvoorzieningen waren aangebracht. Die binnenkuilen zijn er door een bemanningslid van de ARM 7 (vlug) uitgesneden toen de netten weer in het water werden gebracht. De door het voorval zwaar beschadigde RHIB is door een andere RHIB naar het ter plaatse verschenen patrouillevaartuig Barend Biesheuvel gesleept. De ARM 7 is naar Scheveningen gevaren, waar de bemanning door de politie werd opgewacht.

5.2.1 Wat betrokkene betreft staat vast dat hij ten tijde van het gebeuren (i) de schipper/kapitein was van de ARM en (ii) de wacht hield op dit vissersvaartuig (een boomkorschip met pulstuig). Hij was als enige op de



brug aanwezig. Als verklaring waarom hij niet op de herhaalde marifoonoproepen heeft gereageerd heeft hij tegenover de politie verklaard dat hij geen oproepen heeft gehoord, met als toevoeging dat hij de gieken bediende en dat er dan te veel geluid van de vislier is om (ook nog) het marifoonverkeer te kunnen verstaan. En op de vraag waarom hij niet heeft gereageerd toen er een schijnwerper op de ARM 7 werd gericht luidde zijn antwoord: 'Ik was de netten aan het ophalen. Die waren bijna boven water.' Hij heeft wel een lichtschijnsel gezien, maar, als hij de vislieren bedient, kan hij geen andere werkzaamheden doen, aldus betrokkene in zijn politieverklaring.

5.2.2 Ook indien wordt uitgegaan van de juistheid van wat betrokkene aldus heeft verklaard, betekent dit niet dat hem tuchtrechtelijk geen verwijt treft. Hij heeft dan geen goede invulling gegeven aan zijn wachtdienst en niet gezorgd voor een voldoende uitkijk. Ook dat wordt hem tegengeworpen. Als – waar zijn standpunt op neerkomt – betrokkene niet tegelijk de netten kan halen en rekening houden met wat er rondom het schip gebeurt – waardoor hij, tijdens dat halen van de netten, onbereikbaar is voor oproepen, en lichtsignalen vanaf andere schepen mist – is het aan hem om, ofwel op andere wijze te voorzien in een goede uitkijk en een goede bereikbaarheid, ofwel af te zien van het op-/binnenhalen van de netten, aangezien de zorg voor voldoende veiligheid nu eenmaal voorgeat. Gedurende het halen van de netten kan er immers iets gebeuren waardoor dit proces moet worden uitgesteld of stopgezet. Ook in het kader van het – volgens betrokkene zo'n 6 tot 8 minuten durende – proces van op-/binnenhalen van de netten dient daarom te worden gezorgd voor een veilige navigatie en een daarbij horende goede uitkijk. Daaraan heeft het hier ontbroken. Doordat de schipper – herhaalde oproepen en lichtsignalen ten spijt – onverstoorbaar doorging met het halen van de netten kon het gebeuren dat zich op de RHIB bijna een ramp voltrok. Dat die bijna-ramp ook voorkomen had kunnen worden indien op de RHIB besloten was om af te zien van het inspecteren van de – geen gehoor gevende – ARM 7 doet niet af aan de verantwoordelijkheid van de schipper om te zorgen voor een goede uitkijk en een veilige navigatie als onderdeel



van zijn wacht. Bij die veilige navigatie hoort, dat goed in de gaten wordt gehouden wat er rondom het schip gebeurt. Daarbij dient acht te worden geslagen op oproepen door en signalen vanaf andere schepen en moet rekening worden gehouden met mogelijke posities en gedragingen van die andere schepen. Vergelijk voor het voeren van een veilige navigatie en houden van voldoende uitkijk de daarop betrekking hebbende voorschriften uit het Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 en het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972. Die voorschriften laten bovendien onverlet de plicht om (andere) voorzorgsmaatregelen te nemen die volgens goed zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt geboden zijn.

Overigens valt het gedrag van de ARM 7 – het doorvaren en zich onbereikbaar tonen – beter, althans ook goed te verklaren vanuit de gedachte dat men op de ARM 7 nu juist wel in de gaten heeft gehad dat sprake was van een voorgenomen viscontrole. Ook al omdat men bezig was met illegale visactiviteiten zal vanaf de ARM 7 de omgeving eerder wel, dan niet scherp in de gaten zijn gehouden, maar dit terzijde.

5.3 Naar aanleiding van de gevoerde verweren wordt het volgende overwogen. Dat op de ARM 7, in verband met het op-/binnenhalen van de netten, de dekverlichting volop brandde toen de RHIB op afstand naast haar voer en langs zij kwam volgt niet uit het getoonde videofragment en is ook anderszins niet aannemelijk geworden. Evenmin is aannemelijk geworden dat de marifoon van de RHIB het niet deed en dat dit de reden is geweest waarom de schipper niet op de herhaalde oproepen heeft gereageerd. In dit verband wordt er nogmaals op gewezen dat zijn politieverklaring inhoudt dat vanwege de herrie van de vislier het marifoonverkeer niet was te verstaan. Bovendien heeft hij – in lijn met het niet reageren op de marifoonoproepen – ook niet gereageerd op de beschijning met een schijnwerper vanaf de RHIB. Dat – anders dan door de kustwacht en/of op het inspectievaartuig Barend Biesheuvel is geconstateerd – de ARM 7 de AIS wel in werking heeft gehad,





volgt niet reeds uit de door de verdediging overgelegde printscreens en evenmin uit de omstandigheid dat de schipper dit in tweede instantie zo heeft verklaard. Al deze en andere verweren worden daarom als onvoldoende onderbouwd gepasseerd. Overigens doen deze verweren niet af aan het tuchtrechtelijke verwijt dat de schipper wordt gemaakt van het niet goed de wacht houden en het niet voorzien in een voldoende uitkijk. Dit geldt trouwens ook voor het al dan niet verhogen van de snelheid van de ARM 7; ook indien de ARM 7 – anders dan volgens de waarnemingen van o.a. G. d. M., R.F. D. en W.A. v.d. P., die het motorvermogen, bij het tot stilstand komen van de ARM 7, ook weer hebben horen afnemen – niet meer motorvermogen zou hebben gegeven toen de RHIB langs zij kwam en inspecteur G. d. M. op de ARM 7 verscheen, blijft bedoeld tuchtrechtelijk verwijt overeind.

## **6. De tuchtmaatregel**

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein/schipper van de ARM 7. Uitgaande van zijn eigen lezing heeft hij niet gezorgd voor een voldoende uitkijk en voor een veilige navigatie. Daardoor heeft het kunnen gebeuren dat aan boord van de RHIB een zeer gevaarlijke situatie is ontstaan, waarbij de opvarenden van de RHIB voor hun leven hebben moeten vrezen. Zijn handelen en nalaten leveren o.a. 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 handelen of nalaten aan boord in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van onder meer het andere scheepvaartverkeer.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is ten aanzien van hem een deels voorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. Dat is een minder zware maatregel dan door de inspecteur is geëist. Die eis was echter mede gebaseerd op verwijten waarvan de gegrondheid niet is komen vast te staan. Wat er aan verwijten overblijft – ten aanzien waarvan dus wel is voldaan aan de maatstaf dat de gegrondheid



ervan met een voldoende mate van zekerheid is gebleken – rechtvaardigt de na te noemen maatregel.

Dat er ook nog een strafrechtelijk procedure loopt en er andere sancties zijn of kunnen worden opgelegd, bijvoorbeeld in verband met de aanwezigheid van de binnenkuilen, geeft geen aanleiding om af te zien van een tuchtmaatregel of te kiezen voor een (nog) mildere variant van afdoening.

## **7. De beslissing**

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor vermeld onder 5 en 6;
- legt betrokkene daarvoor een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van zes (6) maanden;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van twee (2) maanden niet ten uitvoer zal worden gelegd, tenzij het Tuchtcollege bij een latere beslissing anders zal bepalen op grond van het feit dat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, welke het Tuchtcollege bepaalt op twee jaar, wederom heeft gedragen in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer;
- bepaalt dat de proeftijd van de schorsing ingaat op de dag, 6 weken na de dag van verzending van deze uitspraak;
- verklaart de bezwaren voor het overige ongegrond.



Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, plv. voorzitter, en S. Kramer, P.L. van Slooten, H.J. Ijpma en H. Schaap, (plv.) leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. J.M. van der Klooster ter openbare zitting van 7 juni 2019.

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.