

Laat, maar boeiend verslag van een al even boeiende zitting van de Onderzoeksraad

## De aanvaring tussen de N.36 'Donia' en de O.137 'Twilight'

Het HVB was reeds ter perse toen de Onderzoeksraad uitspraak deed op 28 februari '90 in deze zaak waar er juridisch wel wat aan te kluiwen was.

Op 20 december '89 had de Rijkskommissaris in zijn vordering een schorsing van vijf weken gevraagd voor schipper Donald Vantorre van de N.36, terwijl schipper Marcel Desaever van de O.137 buiten zaak werd gesteld.

De aanvaring is gebeurd op 5 december '87 toen beide vaartuigen aan het vissen waren op de grens van de twaalfmijlszone van de Britse territoriale wateren. Tijdens het vissen zou het ene vaartuig (?) het andere vaartuig (?) gedwongen hebben binnen de territoriale wateren te varen. Na herhaalde intimidaties tussen beide schepen is het dan tot een aanvaring gekomen waarbij O.137 schade opliep.

Op 31 januari '90 kwam meester Lino Verbeke, de verdediger van D. Vantorre, vragen de debatten te heropenen en de ganse bemanning van de N.36 op te roepen als getuigen. Volgens de raadsman had men in het onderzoek niet alle mogelijke middelen aangewend om de waarheid te achterhalen. De Raad kon niet voorbijgaan aan het goed recht van de advocaat en besliste dat de gevraagde getuigenissen zouden afgenomen worden door de Zeevaartpolitie.

Met dit manoeuvre had de verdediger ook kennelijk de bedoeling tijd te winnen zodanig dat de zaak voor zijn cliënt zou verjaren.

Op 21 februari '90 was de bemanning van de N.36 op zee zodat de opgeroepen getuigen Quintens P, Bovenister P, Preem E, De Backer P, Vandeveld A, en Vantorre P, er niet waren. Raadsman L. Verbeke nam geen genoegen met de verklaringen die aan de Zeevaartpolitie

werden afgelegd en eiste dat de bemanning van de N.36 door de Raad zelf zou gehoord worden, zoals dat gebruikelijk is. Dit was een tweede manoeuvre om de verjaring in het zicht te krijgen.

De Rijkskommissaris bleef op 21 februari bij zijn eis van vijf weken schorsing voor D. Vantorre en het arrest zou een week later volgen.

Ter gelegenheid van de konfrontatie van schipper M. Desaever met meester L. Verbeke werd er gewag gemaakt van een zekere naijver tussen beide schippers. M. Desaever was eertijds schipper van de N.36 en tevens voor een gedeelte eigenaar van het vaartuig. Meester Verbeke wilde laten uitschrijven dat Desaever het niet neemt dat Vantorre nu schipper is in zijn plaats. Desaever replikeerde daarop dat dit een aparte zaak is en de Raad ging niet in op wat eventueel de "background" zou kunnen vormen voor een letterlijk treffen tussen beide schepen.

Op 28 februari '90 kwam meester Michel Baranydi, tweede verdediger van D. Vantorre aandragen met de Franse tekst van de Wet van 30 juli 1926 tot instelling van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart. Daarbij haalde hij artikel 46 aan dat zegt: "*Aucun décision ne peut être rendue plus de deux ans après que l'enquête aur été ouverte par la convocation du conseil*".

De Nederlandse wettekst zegt, "Generlei uitspraak mag meer dan twee jaar nadat het onderzoek door de bijeenroeping van de Raad werd ingesteld, gewezen worden".

Meester M. Baranydi wist te vertellen dat de Rijkskommissaris op 26 februari 1988 de Raad bijeengeroepen had terwijl de Raad maar in de zitting van 4 maart '88 de zaak aanpakte. Aangezien de wet spreekt van de bijeenroeping en niet van

de eerste zitting stelde meester Baranydi dat de zaak op 28 februari '90 verjaard was en er geen straf meer kon toegepast worden. Dit was dus het derde manoeuvre (en het stokje achter de deur) van de verdediging om de vrijspraak te verkrijgen. Niemand in de Raad was in het bezit van de wettekst en de Voorzitter schorste de zitting om te beraadslagen over de spitsvondigheid van de advocaat. Na een half uur kwam de Raad terug in openbare zitting bijeen en het arrest werd door de Voorzitter voorgelezen. Daarin werd gesteld dat de verklaring van beide partijen totaal tegenstrijdig waren en er niet kon uitgemaakt worden wie de eigenlijke schuldige was. Beide schippers werden buiten zaak gesteld en dus vrij gesproken.

### Aanvaring

Wachtoverste Steven Savels van de Z.53 "Van Eyck" moest op 28 februari '90 komen uitleg verschaffen over de aanvaring met het Ierse vissersvaartuig SO.713 "QUHLOCHALLA". S. Savels had het vaartuig eerst opgemerkt als een werktuigelijk voortbewogen vaartuig en niet als een vissend vaartuig omdat het geen dagmerk droeg van vissend vaartuig. Tijdens het verhoor was er nog wel wat te doen om dat onderscheid. De tussenkomst van raadslid S. Savels was daarom ook gegrond, want in het reglement wordt geen vaartuig beschouwd in de omstandigheid waarin het zich bevindt. Het reglement spreekt niet van een vissersvaartuig maar wel over een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij. Het doel waarvoor het vaartuig is gebouwd is in het reglement niet het belangrijkste maar wel de situatie waarin het zich bevindt of de werkzaamheden die het op een bepaald ogenblik uitoefent. Zo kan een sleepboot vissen en een vissersvaartuig slepen. Tijdens dit verhoor werd verder niet veel verduidelijkt en het onderzoek zal worden verder gezet.

Robert Coelus

## C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

**Fortstraat 27, OOSTENDE**  
**Bruggelaan 12, BREDENE**

☎ (059) 32 31 80