

# Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

## Nr. 6/1998

### Verslag inzake schade aan het motortankschip 'RP Brussel' door het oplopen van het zeeschip 'Asian Reefer' op de Westerschelde op 25 maart 1997.

De Commissie Binnenvaartrampenwet heeft een onderzoek ingesteld naar de aard en de oorzaak van bovengenoemd ongeval.

#### 1. Het onderzoek

De Commissie kreeg de beschikking over een proces-verbaal met schetsen en foto's, opgemaakt door het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Afd. Delta, Groep Terneuzen, Eenheid Hansweert, houdende de verklaringen van:

- De kapitein en de derde stuurman van het zeeschip 'Asian Reefer'.
- De Belgische Rivierloods aan boord van de 'Asian Reefer'.
- De schipper van het m.t.s. 'RP Brussel'.

Het ongeval werd behandeld ter openbare zitting van de Commissie van 24 februari 1998 te Rotterdam.

Teneinde ter zake te worden gehoord waren uitgenodigd doch niet verschenen M.G.L. de Seck, schipper van het m.t.s. 'RP Brussel' en H. Hellemans, de Belgische rivierloods aan boord van de 'Asian Reefer'. Laatstgenoemde had van het Gewest West-Vlaanderen en van de heer J. Symoens, Chef Loodswezen te Antwerpen, advies gekregen de zitting van de Commissie niet bij te wonen.

Ter zitting waren aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden en J.J. van Ginkel en W. de Vries, beiden Brigadier van Politie van genoemde Groep en Eenheid.

Tijdens de zitting werd door de politie vermelde videoband vertoond, aan de hand waarvan de bij het proces-verbaal gevoegde plot is vervaardigd.

Voorts kreeg de Commissie nog de beschikking over het door de Inspecteur genoemde verslag 'Westerschelde', terwijl zij van Prof.dir.ir. J.A. Pinkster van de TU Delft (Onderdeel Laboratorium

Scheepshydraulica) ontving het z.g. projectvoorstel betrekende nader onderzoek naar hinder effecten van schepen op beperkt vaarwater.

#### 2. De toedracht

De 'Asian Reefer' is een zeeschip van 11.222 m<sup>3</sup>, lengte 144,35 m., breedte 24,20 m. De maximum snelheid van dit schip bedraagt 21.30 knots. De actuele diepgang bedroeg 8.10 m.

De 'RP Brussel' is een motortankschip. Nadere gegevens van dit schip zijn niet aan de Commissie bekend.

Het was ten tijde van het ongeval geladen met 3055 ton stookolie. Het schip heeft ook een certificaat om op zee te varen tot Zeebrugge en Oostende.

De 'Asian Reefer' voer op 25 maart 1997 omstreeks 21.00 uur op de Westerschelde ter hoogte van boei 54 binnen de Gemeente Hontenisse, in de richting Vlissingen. De loods voerde de navigatie, bediende zelf de radar en de marifoon en bepaalde de snelheid van dit schip. De kapitein bevond zich niet op de brug. De derde stuurman had de wacht, terwijl een matroos als roerganger fungeerde. Het was laag water te Hansweert te 22.13 uur. De snelheid van de 'Asian Reefer' bedroeg ongeveer 35 km. per uur.

Het m.t.s. 'RP Brussel' voer eveneens richting Vlissingen en werd opgelopen door de 'Asian Reefer'. De hekgolf van de 'Asian Reefer' sloeg geheel over de 'RP Brussel' waarbij aanzienlijke schade aan dit vaartuig ontstond.

#### 3. Standpunt van de inspecteur

Hinderlijk vaargedrag en de schade aan het motortankschip 'RP Brussel' veroorzaakt door dat gedrag was aanleiding de Commissie voor te stellen een onderzoek in te stellen.

Het ms 'RP Brussel' maakte een snelheid van circa 9 mijl/uur. Zij werd op korte afstand voorbij gelopen door het Griekse zeeschip 'Asian Reefer'. De 'Asian Reefer' liep bijna 20 mijl/uur. Bij die vaart veroorzaakte het schip zuiging en een hoge hekgolf. Volgens schipper De Seck spoelde kort na het oplopen een golf van 2 à 2½ meter over het ms 'RP Brussel' en veroorzaakte aanzienlijke schade. De gevolgen

hadden gemakkelijk ernstiger kunnen zijn. Op het ms 'Asian Reefer' was de kapitein niet op de brug; opmerkelijk is zijn verklaring 'bij een loods aan boord onder diens supervisie te staan'. De stuurman voerde slechts opdrachten van de loods uit. In feite werd het schip dus gevoerd door de Belgische loods Hellemans. Er was geen enkele sprake van Bridge Resource Management en/of controle op de navigatie. Het optreden van zuiging en hoge boeg- en/of hekgolven was loods Hellemans bekend. Zeer opmerkelijk is zijn reactie tegenover de Politie, 'het hoogst ongepast en onverantwoordelijk te vinden dat een geladen tanker met weinig vrijboord over de Schelde vaart'. Evenals de verbalisanten proef ik daaruit een onverschilligheid en normvervaging. Ik sluit niet uit dat loods Hellemans onvoldoende geïnformeerd was over de vaar-eigenschappen en het optreden van zuiging en een hekgolf op het ms 'Asian Reefer' en dat hij door de duisternis daarop onvoldoende inzicht had. Van een loods mag echter verwacht worden dat hij er rekening mee houdt dat binnenscheepvaart op de Westerschelde is toegestaan en daar mag varen met het minimale vrijboord. Bij de afdeling Onderzoek Ongevallen van de Scheepvaartinspectie zijn meerdere voorvallen van hinderlijk vaargedrag door zowel zee- als binnenvaartschepen bekend. Daarbij wordt melding gemaakt van schade aan schepen en kunstwerken, het deels of geheel leeg lopen door zuiging en vervolgens door golven overspoeld worden van sluiscomplexen en zijkanalen, en het te water raken van hengelaars. Uit een voorlopig onderzoek van hinderlijk vaargedrag op het Amsterdam-Rijnkanaal wordt dit gekenmerkt als een toenemend probleem met als oorzaken, 1. schaalvergroting in de binnenvaart, en 2. een soort normvervaging door sommige schippers. Dat dit vaargedrag naast schade, ook een bron is van ernstige ergernis blijkt uit het onderzoeksrapport 'Mens Erger Je Niet' opgesteld in opdracht van het Korps Landelijke Politiediensten, waarvan ik u een deekopie overhandig. Ook in het verslag 'Westerschelde' door twee studenten

van de faculteit Technische Bestuurskunde (TU) wordt geconstateerd dat schade door hoge golven veelvuldig voorkomt. Door het Korps Landelijke Politiediensten wordt naar aanleiding van klachten opgetreden. Het onderhavige voorval toont overduidelijk de gevolgen van hinderlijk vaargedrag. Indien, zoals door de verbalisanten aangegeven en ook in publicaties verwoord, er sprake is van een toenemend en ernstig probleem dienen passende maatregelen te worden genomen. Dit gedrag is in strijd met de normen van goed zeemanschap en kan niet getolereerd worden. Het verslag van de Commissie kan een bijdrage leveren aan meer onderling begrip door kapiteins, schippers en loods en het terugdringen van hinderlijk vaargedrag.

#### 4. Het oordeel van de Commissie

Artikel 3 Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (SRW) houdt onder meer in: niets in dit reglement onthefte een schip, zijn reder, kapitein of schipper of bemanning van de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van...verontachtzaming van enige voorzorgsmaatregel die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt geboden is (lid 1) en: bij het uitleggen en naleven van dit reglement moet goed rekening worden gehouden met alle gevaren voor de navigatie...en met bijzondere omstandigheden, waaronder de beperkingen van de betrokken schepen, die ter vermindering van onmiddellijk gevaar afwijken van dit reglement noodzakelijk kunnen maken (lid 2).

De (o)Y ciële Nota van Toelichting op het reglement – dat het resultaat is van gezamenlijk Belgisch-Nederlands overleg inzake de op de Westerschelde...te stellen voorschriften aan de scheepvaart, aldus die Nota – houdt ten aanzien van genoemd artikel 3 onder meer in: onder goede zeemanschap wordt bijvoorbeeld ook verstaan dat bij het ontbreken van voorschriften met betrekking tot maximum snelheden, steeds op zodanige wijze wordt gevaren dat geen hinder, schade of gevaar wordt veroorzaakt aan andere schepen...

Blijkens de ter zitting van de Commissie getoonde videoband en de door medewerkers van de Centrale Verkeersleiding te Vlissingen daarvan gemaakte plot, een en ander als nader door de verbalisanten toegelicht, heeft de RP Brussel ten tijde van het gebeur-

de nabij boei 54 aanvankelijk een snelheid gehad van ca. 17 km/u en is deze snelheid met ca. 1½ mijl vermeerderd tijdens het oplopen door de Asian Reefer, die steeds een snelheid van ca. 35 km/u aanhield. Tevens is uit de plot af te leiden dat de RP Brussel toen goed aan de stuurboordzijde van het vaarwater voer en de Asian Reefer haar op 80 tot 100 meter aan bakboord opliep. Daarbij hield de Asian Reefer niet het midden van het ongeveer 460 meter brede vaarwater, doch ongeveer 160 meter uit de stuurboordzijde. Hierbij dient nog in aanmerking te worden genomen dat de Asian Reefer een actuele diepgang had van 8.10 meter, terwijl de diepte van het vaarwater ter plaatse varieert van 11 tot 12 meter, herleid tot gemiddeld laagwatersprong. Het was tegen het laatste van de eb.

De mededeling van de loods van de Asian Reefer te hebben gehoord van de schipper RP Brussel dat de toegangsdeur naar de machinekamer van diens schip heeft opengestaan is door de verbalisanten nagetrokken en blijkt nergens op te berusten. Zij hebben te dien aanzien nog opgemerkt dat de hoeveelheid water in de RP Brussel gevonden ook niet op duidt dat die deur inderdaad niet gesloten zou zijn geweest. De Commissie acht dit mede niet aannemelijk gezien de bevinding van de verbalisanten dat een raam naast de deur van de machinekamer uit de sponning is gedrukt en dit ook het geval is ten aanzien van andere ramen bij de woning. Het voorgaande leidt tot de slotsom dat de Asian Reefer hoogst onzeemenschappelijk en dus ook in strijd met het SRW heeft gevaren. Aan de bewering van de loods dat de Asian Reefer bij halve kracht meer zwel geeft dan bij volle kracht hecht de Commissie – mét de verbalisanten – geen geloof. De bewering is overigens irrelevant, immers neemt niet weg dat de Asian Reefer de RP Brussel niet had mogen oplopen op de wijze als zij heeft gedaan. Het is de Commissie opgevallen dat op de Asian Reefer in wezen uitsluitend de loods zich met de navigatie inliet. De kapitein was niet op de brug; daar bevonden zich wel een derde stuurman en een matroos. De laatste is door de politie niet gehoord. Uit de verklaring van de stuurman is af te leiden dat deze niet op de vaart heeft gelet. Ter hoogte van Vlissingen heeft hij, evenals de loods en kapitein, immers pas vernomen dat schade aan de RP Brussel was

veroorzaakt. Een en ander brengt mee dat de loods naar luid van artikel 2 sub b. RSW ten tijde van de ramp als kapitein is aan te merken, immers hij was 'degene die over het schip...het gezag...in feite waarneemt'. Een hoogst ongewenste situatie, welke een goed loods zich niet dient te laten welgevalen. Hij moge vertrouwd zijn met het betrokken scheepstype, de eigen bemanning dient geacht te worden de specifieke eigenschappen van het schip te kennen. Bovendien is het onjuist dat slechts de loods op de vaart let, dit zeker op het onderhavige zeer drukke en moeilijke vaarwater.

Tijdens de zitting is de vraag aan de orde geweest of voorschriften nopens snelheidsbeperking gewenst, formuleerbaar en uitvoerbaar zouden zijn qua handhaving/sanctionering door de overheid. De Commissie is van de wenselijkheid wel overtuigd, doch bij formulering en uitvoerbaarheid moeten vraagtekens worden geplaatst. Noch het aan de Commissie ter kennis gekomen verslag over de veiligheid van de Westerschelde, opgesteld door twee studenten in het kader van hun derdejaars studieopdracht aan de TU Delft/Faculteit der Technische Bestuurskunde van oktober 1995 noch het bovenvermelde projectvoorstel van de TU Delft, Faculteit Werktuigbouwkunde en Maritieme Techniek, geven inzicht in of uitzicht op bedoeld specifiek vraagstuk betreffende snelheidsregulering op de Westerschelde.

De Commissie zou het toejuichen indien studies over veiligheid op de Schelde zouden worden voortgezet en uitgebreid in het bijzonder ten aanzien van snelheden, dit temeer nu uitdieping van het vaarwater de mogelijkheid voor steeds meer scheepvaartbewegingen stimuleren zal en het ook mogelijk blijkt snelheden in nieuwe scheepstypen op te voeren.

Ter zitting zijn slechts de verbalisanten verschenen. Zij hadden zich goed voorbereid en hebben nuttige informatie verschaft, waarvoor alle hulde en waardering. De schipper van de RP Brussel had een aanvaardbare reden om niet te verschijnen. Van de zijde van de loods is kort voor de zitting bericht binnengekomen dat hem het advies is gegeven de zitting niet bij te wonen. Dit heeft de Commissie verbaasd. In het verleden heeft zij veelal medewerking van loods en – ook van Belgische – ondervonden bij haar onderzoek. Het is duidelijk dat

indien bewust niet aan het onderzoek wordt meegewerkt het werk van de Commissie voor wat ongevallen in het bijzonder op de Westerschelde betreft, gefrustreerd zou kunnen worden. De Commissie vertrouwt dat de autoriteiten, die het aangaat, te dezen de vereiste stappen zullen ondernemen.

Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitters P.M.J. Kreuze en C.J. Padmos en Ir. H.L. de Beijer als secretaris.

8 mei 1998.

Mr. P.P. Vreede, voorzitter.

## Bijlage

### Ter zitting hebben verklaard:

*J.J. van Ginkel en W. de Vries, beiden Brigadier van Politie*

'Wij volhardten bij het proces-verbaal en merken op dat Art. 350 moet zijn 352 Wetboek van Strafrecht. In Scheepvaartreglement Westerschelde staat geen snelheidslimiet. Het zeeschip voer met een diepgang van 8.10 m. en de diepte ter plaatse is maar 11 m. Er ontstaat tengevolge van zuiging een krullende golfslag. Men krijgt een hekgolf achter het schip, die vele malen groter is, een volgstroom die bij het treven van de 'RP Brussel' wel 2,50 m. hoog was. Het was hoegenaamd laag water. De stroomsnelheid schatten wij op 1,50 mijl aan de hand van de stroomatlas. De snelheid van 35 km. per uur van het zeeschip komt van de plot. De loods was goed op de hoogte van de snelheid van het schip. Het is niet aannemelijk dat het schip bij volle kracht minder golfslag zal veroorzaken dan bij halve kracht, zeker niet op ondiep water. De golfslag op de Westerschelde is zeer actueel met de toenemende snelheid van de schepen met name op dat gedeelte van de Schelde. Het is al jaren een probleem. Er zijn regelmatig klachten over golven welke over de schepen slaan. Proces-verbaal opmaken is weinig vruchtbaar. Er is alleen het artikel 'goede zeemannschap'. Er is geen snelheidsbepaling op de Westerschelde. De golfstroom van de zeeschepen trekt de haven van Walsoorden leeg. Trossen van binnenschepen breken. De schepen lopen nu eenmaal harder dan vroeger. De snelheden zijn de laatste jaren hoger en komen zeker boven de 15 mijl. Ook de tonnage en de diepgang nemen toe. Een en ander kan behoorlijk op de radarposten geregistreerd worden. Wij zitten

sinds 1993 op de Westerschelde. Een snelheidsbeperking zou het risico voor de binnenvaart en voor de mensen op de wal terugdringen. De diepgang van de 'Asian Reefer' hebben wij niet kunnen controleren. Die heeft hij zelf opgegeven. De golfhoogte moet minstens 2,5 m. geweest zijn. Dit hebben wij aan boord van de 'RP Brussel' vastgesteld. De volgstroom van een zeeschip is vaak veel groter en kan de hekgolf inhalen, maar je kunt het niet meten of aangeven. Loodsen zouden zich moeten verzetten tegen een situatie waarbij het boordpersoneel zich volledig afzijdig houdt. Het is ons niet bekend of er een gedragscode voor loodsens bestaat. Is het terecht dat wij de loods als gezagvoerder aanspreken en alle verantwoordelijkheid op hem laden? De kapitein was helemaal niet op de brug. De loods heeft kennelijk ergens opgevangen dat aan boord van de 'RP Brussel' een deur open gestaan zou hebben. Wij hebben dat niet vastgesteld en er zou o.i. ook aanzienlijk meer water binnen gekomen zijn. Er is wel een raam naast de deur van de machinekamer uit de sponning gedrukt en ook andere ramen nl. bij de woning.'

**Het integrale verslag met bijlagen is kosteloos op te vragen bij het Directoraat-Generaal Goederenvervoer, mevr. P.M.E. Dap-van Meurs, tel. 070-3511302.**