

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 7/1998

Verslag inzake de aanvaring van het passagiersschip 'J. Henry Dunant' met het motorschip 'Marbi' op de rivier de Maas op 21 augustus 1997.

De Commissie Binnenvaartrampenwet heeft een onderzoek ingesteld naar de aard en de oorzaak van bovengenoemde aanvaring.

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. Zuid-Oost, houdende de verklaringen van:

- De schipper en de bootsman van het passagiersschip 'J. Henry Dunant'.
- De schipper van het m.s. 'Marbi'.
- De schipper van het m.s. 'Obduro'.
- De schipper van het m.t.s. 'Vierverlaten'.

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

Teneinde ter zake te worden gehoord waren uitgenodigd en verschenen:

M.A.P. Joosten en A.M. IJsselstein, resp. schipper en bootsman van het passagiersschip 'J. Henry Dunant'. Eveneens uitgenodigd doch niet verschenen was C.W.A. de Groot, schipper van het m.s. 'Marbi'.

Ter zitting waren aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden en C. den Otter, Brigadier van Politie van de Afdeling Zuid-Oost.

2. De toedracht

De 'J. Henry Dunant' is een Rode Kruis passagiersschip, lengte 96,55 m., breedte 11,40 m. De beide motoren hebben een vermogen van totaal 638.00 kW. Ten tijde van de aanvaring waren aan boord 120 passagiers, t.w. 68 zieken en 52 verzorgers/vrijwilligers. De bemanning bestond uit 13 personen. De diepgang van het vaartuig bedroeg 1,71 m.

De 'Marbi' is een motorvrachtschip van 872.07 ton, lengte 65.39 m., breedte

7,25 m. De motor heeft een vermogen van 510.00 kW. Het vaartuig was geladen met 820 ton zand. De diepgang bedroeg 2,80 m.

De 'J. Henry Dunant' voer op 21 augustus 1997 omstreeks 12.00 uur afvarend op de rivier de Maas, bovenstrooms van de uitvaart van het Leukermeer binnen de gemeente Bergen. Het m.s. 'Marbi' wilde vanuit het toeleidingskanaal van het Leukermeer de Maas opvaren. Er vond marifoonverkeer plaats tussen beide schepen en het achter de 'J. Henry Dunant' varende m.t.s. 'Vier Verlaten', maar daarbij ontstond begripsverwarring.

Toen de 'Marbi' het toeleidingskanaal uitvoer zonder een uitkijk op het voorschip te hebben geplaatst was de 'J. Henry Dunant' zo dicht genaderd dat ondanks een uitwijkmanoeuvre van dit schip een aanvaring met de 'Marbi' niet meer te voorkomen was. Het voorschip van de 'Marbi' voer in de stuurboordzijde van de 'J. Henry Dunant'. Persoonlijke ongevallen deden zich niet voor.

3. Standpunt van de inspecteur

Omdat de aanvaring tussen het passagiersschip 'J. Henry Dunant' en het motorbeunschip 'Marbi' ernstige gevolgen had kunnen hebben, werd dit aan de Commissie voorgelegd. Er waren 120 passagiers aan boord, waaronder circa 50 rolstoelgebonden patiënten. Het ms 'J. Henry Dunant' was afvarend; zij werd bestuurd door bootsman IJsselstein. Uit het onderzoek blijkt dat bootsman IJsselstein voldoende gekwalificeerd was om als stuurman op te treden. De positie werd bijgehouden aan de hand van het elektronische plot-systeem. Toen stuurman IJsselstein een voormast in het zijkanaal zag, verwachtte hij dat het schip zou wachten; dit ondanks dat er geen direct marifooncontact was geweest. Hij gaf geen geluidsein; de marifoon werd in een te laat stadium gebruikt. De vaart kon niet direct worden teruggenomen vanwege naderende opvaart. Stuurman IJsselstein was bekend met de term 'het zandgat van Bergen'.

De met zand beladen 'Marbi' kwam van het toeleidingskanaal van 't Leuken naar de Maas. Schipper De Groot was zeer bekend met de verkeerssituatie en wist dat er vanaf het toeleidingskanaal geen goed uitzicht was op de Maas. Ter aankondiging van de uitvaart meldde hij zich op de marifoon met de oproep 'Marbi wil het zandgat van Bergen uit en gaat in de opvaart', en verder nogmaals met de vraag of er nog op- of afvaart was tussen Wanssum en Bergen. Als enige reactie antwoordde de schipper van het ms. 'Vierverlaten', dat een tanker en een passagiersschip in de afvaart waren. Schipper De Groot wist niet waar deze schepen zich bevonden en had het gevoel dat deze oproep niet voor hem bedoeld was. Er was geen uitkijk op de bak. Pas bij het uitvaren van het toeleidingskanaal zag hij vanuit zijn stuurhuis het ms 'J. Henry Dunant'; maatregelen om de aanvaring te voorkomen hadden geen succes meer. Gezien de schade was de vaart van het ms 'Marbi' mijns inziens hoger dan 'drijfsnelheid', ik concludeer dat de snelheid circa 5 kilometer/uur is geweest; ook de volachteruit manoeuvre moet later zijn ingezet dan opgegeven.

Met de verbalisanten ben ik van mening dat de aanvaring kon ontstaan omdat er onvoldoende uitkijk werd gehouden bij het passeren van onoverzichtelijke situaties en er geen geluidsseinen werden gegeven. Als onderliggende factor voor het ontstaan van de aanvaring acht ik gebrek aan communicatie door alle partijen. Opmerkelijk is dat de naderende opvaart kennelijk ook niet heeft gereageerd op de marifoon-oproep van de 'Marbi'.

Het onderzoek toont aan dat men niet alleen kan afgaan op informatie via de marifoon, het belang van het gebruik van eenduidige plaatsnamen en dat het een slechte gewoonte is geen uitkijk op de bak te plaatsen bij onoverzichtelijke situaties.

Uit het onderzoek is gebleken dat de veiligheid van de opvarenden van het Rode-Kruis-schip niet in gevaar is

geweest en dat er aan de procedures voor ontschepping goede aandacht is besteed.

4. Het oordeel van de Commissie

De Commissie kan zich vinden in het standpunt van de Inspecteur.

Het is verontrustend dat ondanks de – terecht – in alle reglementen gehandhaafde bepalingen nopens het geven van geluidssignalen op Nederlandse binnenwateren (en trouwens ook wel elders) welhaast blindelings wordt vertrouwd op en ook geheel afgegaan op meldingen per marifoon, zodat zelfs het plaatsen van een uitkijk wordt nagelaten.

In het hier behandelde geval is er door de schipper van de Marbi kennelijk in het geheel niet aan gedacht dat bijvoorbeeld een op de Maas afvarig jachtje, goed stuurboord houdend, de uitvaart van 't Leuken zou kunnen zijn gendard. Plaatselijke begroeiing belemmert het uitzicht niet onaanzienlijk, zodat een dergelijk vaartuig tot op het laatst onzichtbaar zou zijn.

Ook een uitkijk was niet geplaatst; buitenlanders zijn blijkens informatie van de politie kennelijk wijzer door voor zo'n uitkijk wél te zorgen.

Een en ander klemde hier te meer nu de uitvaart, bestemd om stroomopwaarts te gaan varen kennelijk niet de gewoonte heeft om eerst even een eindweegs met de stroom mee naar beneden te varen om vervolgens wanneer de overige vaart het toelaat op te draaien. De hier door de Marbi gevolgde weg van kop voor naar boven uitvaren, kan in wezen slechts veilig geschieden wanneer de rivier geheel vrij is, immers een schip als de Marbi heeft voor die manoeuvre praktisch de hele rivierbreedte nodig.

Ook het optreden van de bootsman van de J. Henry Dunant acht de Commissie weinig gelukkig. Het was vooreerst niet verstandig geheel af te gaan op de melding van een ander hem volgend schip. De J. Henry Dunant is niet zo maar een binnenschip, maar voer met een aanzienlijk aantal en bovendien kwetsbare passagiers zodat de eigen verantwoordelijkheid zwaar weegt en niet zo maar erop vertrouwd mag worden dat een boodschap van een ander schip goed begrepen is.

Voorts vraagt de Commissie zich af of de bootsman niet dadelijk een waarschuwing aan de passagiers/opvarenden had kunnen laten uitgaan. Niet voor niets is de kapitein van de J. Henry

Dunant dadelijk naar boven gegaan toen hij de Marbi zag. Enige handelingen ter beperking van het gevaar voor aanvaring waren gezien de ingreep van de kapitein kennelijk nog wel mogelijk, zonder dat de Commissie hiermee wil beweren dat de aanvaring realiter nog te voorkomen was geweest. De primaire oorzaak van de aanvaring is bij de Marbi te zoeken.

Het is ook de Commissie opgevallen dat het opvarende schip, waar getuigen melding van maken, niet heeft gereageerd op de melding van de Marbi dat zij zou uitvaren. Gezien de reeds gesignaleerde omstandigheid dat uitvaart naar boven nagenoeg de gehele rivier nodig heeft en die manoeuvre kopvoor pleegt uit te voeren, was een reactie over de marifoon van dat opvarende schip op zijn plaats geweest. Tenslotte verdient opmerking dat dit geval weer leert dat het beter is een kmr. te noemen dan de naam van dorp, streek e.d., (tenzij wellicht het een oY cieel en zeer bekend veer betreft). Misverstanden zoals hier worden aldus allicht voorkomen.

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

8 mei 1998.

Mr. P.P. Vreede, voorzitter.

Bijlage

Ter zitting hebben verklaard:

A.M. IJsselstein, bootsman van het passagiersschip 'J. Henry Dunant':

'Ik vaar al dertien jaar op de 'J. Henry Dunant' en al zestien jaar in de binnenvaart. Er was niet veel stroom. Ik was de 'Vierverlaten' opgelopen. Voorbij Wansum hoorde ik de marifoon van de 'Vierverlaten' voor de tweede maal. Bij de eerste keer, voor Wansum, waren wij er nog kilometers vandaan. Als de 'Marbi' toen het kanaal uitgekomen was, was er niets gebeurd.

Ik dacht: 'Hij komt er nu gelijk uit of hij wacht.' Na de tweede maal roepen was het even stil. Anderhalve bocht verder zie ik zijn mast nog in de geul zitten en riep ik hem op om te zeggen dat wij nog vijfhonderd meter weg waren. Ik dacht nog steeds dat hij zou wachten en toen antwoordde hij dat hij niet meer kon stoppen. Ik kon ook niet meer stoppen.

De kapitein kon niets meer doen dan ik. Ik heb Groot Vaarbewijs en Radar-diploma 1 en 2, en Marifoocertificaat.

Toen ik de mast zag heb ik overwogen om achteruit te draaien, maar je weet niet waar je dan blijft. Er was een tanker achter mij en bovendien opvaart en we voeren in een bocht. Volgens mij heeft de opvaart zich niet gemeld. Inschakelen van de boegschroef had geen zin meer. Het zandgat was mij bekend en ook dat er een schip uit kon komen. Als hij achteruit had geslagen in de geul met dat geladen schip had hij toch direct stil gelegen. Je komt toch niet volaan die geul uit, tenzij hij er nog voor langs wilde. En als hij mee had gaan liggen was het waarschijnlijk ook goed gegaan.'

M.A.P. Joosten, kapitein van de 'J. Henry Dunant':

'De buitenbesturing bevindt zich geheel aan de zijkant van het schip en die nam ik meteen bij het bovenkomen over om te proberen het achterschip nog weg te draaien. De 'Marbi' vaart bijna altijd op de Maas. De schepen melden zich over de marifoon en dan komen zij de haven of het gat uit. Mijn bootsman is een goed varensman. Als je zo'n onoverzichtelijke haven uitvaart moet je goede communicatie houden en als er geen vaart is op de Maas kom je er kopvoor uit. Je moet er eerst helemaal uit zijn voordat je het achterschip bij kunt varen. De schipper van de 'Marbi' was m.i. alleen met zijn vrouw aan boord. Als de 'Marbi' stroomafwaarts was gaan varen zou het gevaar veel minder geweest zijn. Als hij mee had gaan liggen was er waarschijnlijk geen aanvaring geweest. Om stroomopwaarts het toeleidingskanaal uit te varen mag er in het geheel geen opvaart of afvaart op de Maas zijn. Ik kan vier waterdichte deuren bedienen vanuit de stuurhut. De 'J. Henry Dunant' is een tweecompartimenten schip. Er was gemeld dat er geen water binnen kwam. Dus ik heb de waterdichte deuren niet gesloten. In geval de waterdichte deuren gesloten worden gaat er een alarm en is er altijd een trap naar boven vanuit de compartimenten. Vrijwilligers krijgen alle veiligheidsinstructies. Het schip is gebouwd onder een artikel van de Schepenwet dat nu niet meer geldt. Een keer is er met gehandicapte patiënten geoefend volgens de veiligheidsinstructies en dat gaf paniek.'

C. den Otter, Brigadier van Politie:

'In de praktijk komen de schepen er kopvoor uitgevaren. Geluidssignalen worden in de praktijk niet meer gegeven.

Marifoonverkeer is gebruikelijk. Frans-
taligen willen nog wel eens een uitkijk
plaatsen omdat zij soms geen antwoord
krijgen of niet begrijpen.’

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