

# Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 8/1998

## Verslag inzake het aan de grond lopen van het motortankschip 'Daniël' op de Dordtsche Kil op 15 mei 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 opgemaakt door het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Afdeling Rivieren, Groep Willemstad, houdende de verklaring van de schipper/eigenaar van het m.t.s. 'Daniël'.

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

Teneinde ter zake te worden gehoord was uitgenodigd en verschenen: H.

Haupt, schipper/eigenaar van het m.t.s. 'Daniël'.

Ter zitting waren aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden en B. van der Stelt, Brigadier van Politie van genoemde Afdeling en Groep.

### 2. De toedracht

De 'Daniël' is een motortankschip met lengte 79,90 m., breedte 8,20 m., dat, geladen met 1105 ton benzine op reis van Antwerpen naar Duitsland bij goed zicht ongeveer 50 à 60 m. ten Noordwesten van de lichtboei D 7-HD 48, vastgevaren is op een droogte binnen de Gemeente Strijen op 15 mei 1997 te ongeveer 19.00 uur. Na het vrijkomen van de droogte is het schip via de Dordtsche Kil naar de Tweede Merwedehaven in Dordrecht gevaren en aldaar afgemeerd. Het vermoeden bestond dat de schipper onder invloed van alcohol verkeerde.

### 3. Standpunt van de inspecteur

Het vaargedrag van de schipper Haupt van het Duitse motortankschip 'Daniël' op 15 mei 1997 en het daarbij geconstateerde gebruik van alcohol in combinatie met medicijnen was aanleiding het

onderzoek aan de Commissie voor te leggen.

Door attente observatie van de Verkeerscentrale te Dordrecht werd vastgesteld dat het ms 'Daniël' nabij de lichtboei D7-HD48 aan de grond zat. De verkeersleider aan boord van de gewaarschuwde surveillanceboot 'RWS 17' stelde een onderzoek in. Volgens schipper Haupt was de oorzaak een lekke hydrauliek slang van de stuurinrichting. Bij onderzoek in de machinekamer bleek dat die verklaring niet waar was, wel werd het gebruik van alcohol door zowel de schipper als de 2e schipper vermoed. Terecht werd de Politie te Water geïnformeerd. Toen het schip vervolgens op eigen kracht vrij kwam en zigzaggend haar weg vervolgde, leek het de verkeersleider raadzam het schip te begeleiden; tenslotte achtte hij het nodig daadwerkelijk in te grijpen. Dat dit optreden zeer terecht was, bleek wel uit het later door de Politie vastgestelde alcoholpromillage van 2,36. Artikel 8 (WVW 1994) vermeldt dat 'een gemiddelde persoon bij 2‰ onbekwaam is en onder andere hulp nodig heeft bij het lopen' en dat 'bij 3‰ de mogelijkheid van bewusteloos raken aanwezig is'. Het ms 'Daniël' was op 18 augustus 1997 betrokken bij een aanvaring; de verbalisanten besteedden toen extra aandacht aan 'beweringen over de marifoon als zou de schipper dan wel de stuurman alcoholhoudende drank hebben gebruikt'; onderzoek wees uit dat daar geen sprake van was. Dat deze bewering echter niet geheel onverwacht was, blijkt mijns inziens uit het artikel van de Schuttevaer van 14 juni 1997 onder de kop 'Politie haalt stuurman met 'dodelijk' alcoholpromillage van benzinetanker Daniël'. Omdat de betrouwbare 2e schipper plotseling is overleden kon de Commissie niet beschikken over dat onderzoek. De schipper was dezelfde persoon als de 2e schipper op 15 mei 1997; deze voerde het schip.

Verder verklaarde schipper Haupt dat hij problemen met zijn hart had en daarvoor medicijnen gebruikte. Omdat bekend is dat het gebruik van sommige medicijnen en alcohol elkaar niet verdragen, werd de Medisch Adviseur van

de Scheepvaartsinspectie, drs. H. Locht om advies gevraagd. Deze kwam tot de conclusie dat er sterke vermoedens zijn dat de schipper lijdt aan een chronisch alcoholprobleem. Van gewoonte drinken is in dit onderzoek niet vastgesteld. Het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 onder artikel 4.03 voorziet in de mogelijkheid van een tussentijdse keuring door de bevoegde autoriteit bij het vermoeden van chronisch alcoholprobleem. In tegenstelling tot het wegvervoer kan de Politie het Rijnpatent niet intrekken.

Het onderzoek toont het belang dat controlerende ambtenaren de mogelijkheid krijgen preventief op te treden bij vermoedens van alcoholgebruik en misbruik.

De 'Wet van 10 april 1997 tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met de wijziging van de bepalingen met betrekking tot het varen onder invloed' zal op 1 april 1998 in werking treden.

Ik sluit mij volledig aan bij de visie van de Politie-verbalisanten, dat schipper Haupt 'eens anders veiligheid bedreigde door onder invloed van alcohol en medicijnen te varen op een met 1370 ton Benzine beladen tankschip. Schipper Haupt was bekend met de alcohol & drugs policy van het bevrachtingskantoor Gesellschaft für Oeltransporte GEFO mbH. In een algemeen gesprek werd de schipper door GEFO gewezen op zijn verplichtingen. Van schippers, eigenaren en bevrachters mag gezien de verkeersintensiteit en de aanwezigheid van schepen met voor de omgeving en het milieu gevaarlijke ladingen een verantwoordelijk gebruik van de vaarweg worden verwacht.

In meerdere verslagen wees de Commissie op de gevolgen van het gebruik van alcohol. Het gebruik van alcohol naast medicijnen moet ten eerste worden afgekeurd.

Namens het hoofd van de Scheepvaartsinspectie betuig ik mijn medeleven aan de nabestaanden van de overleden 2e schipper; ten aanzien van schipper Haupt spreek ik de wens uit voor een zo volledig mogelijk herstel.

#### 4. Oordeel van de commissie

Op 15 mei 1997 is het motortankschip Daniël, met als opvarenden schipper/eigenaar Haupt en stuurman Reising, geladen met benzine, varende in de richting van Dordrecht via het Hollandsch Diep, komend uit westelijke richting aan bakboordzijde gestrand op de splitsing Hollandsch Diep/Dordtse Kil en vervolgens op eigen kracht weer losgekomen. Geconstateerd is dat de Daniël daarvandaan een onzekere koers voer door het vaarwater richting Dordrecht. Op verzoek van een hoofdagent van politie, afdeling Rivieren van de Divisie Mobiliteit, groep Willemstad, heeft de Riviermeester de schipper van de Daniël een verkeersaanwijzing gegeven en op de dichtstbijzijnde veilige plaats zijnde de 2de Merwehaven te Dordrecht, laten afmeren. Aldaar rees het vermoeden van alcoholgebruik door beide opvarenden. Van de stuurman kon dit niet nader worden nagegaan omdat hij met de noorderzon vertrok. Schipper Haupt bleek na onderzoek 2,36 mg alcohol in het bloed te hebben gehad.

Uit het onderzoek ter zitting van de commissie, waarbij schipper Haupt en verbalisant Van der Stelt gehoord zijn, is het volgende aannemelijk geworden. De stranding is veroorzaakt door een manoeuvre van de stuurman. De schipper was op dat moment in de keuken. De stuurman heeft volkomen onnodig de bakboordbocht te kort genomen. Van een defect in de stuurinrichting was geen sprake, wel zou volgens de schipper, die na het loskomen het roer heeft overgenomen, het stuurgedrag negatief zijn beïnvloed door het gebruik van te dikke olie in de bewegende delen. Dat zou een verklaring kunnen zijn voor de vervolgens geconstateerde onzekere koers van het schip. Voorts had de schipper inderdaad van te voren alcohol gebruikt, maar omdat hij als hartpatiënt op voorschrift van zijn arts medicijnen (marcoumar, digitoxine en captopril) gebruikt is het gemeten alcoholgehalte in zijn bloed vermoedelijk niet betrouwbaar. Verder is gebleken dat schipper Haupt zich reeds in 1994 door ondertekening van de 'Richtlijn betreffend Alcohol- en Drogenkonsum', afkomstig van Gefo Gesellschaft für Oeltransporte accoord heeft verklaard met volledige onthouding van alcohol tijdens het werk.

Dit een en ander leidt de Commissie tot het volgende oordeel. Gelijk schipper Haupt ook zelf volmon-

dig heeft erkend valt hem te verwijten dat hij heeft gevaren na het gebruik van alcohol. Ook valt hem te verwijten dat hij onderbemand voer en dat zijn enige medeopvarende ook teveel alcohol had gebruikt. Of de stranding door het alcoholmisbruik is veroorzaakt is niet vast te tellen. Evenmin is vast te stellen of de onzekere koers van het schip (mede) door de alcohol kwam. De commissie acht het aan de schipper te maken verwijt, dat hij alcohol had gebruikt, niettemin ernstig. Daarbij kan in het midden blijven of het alcoholpromillage inderdaad de gemeten hoogte had en of de gebruikte olie de besturing in enig opzicht nadelig beïnvloedde. Het is immers algemeen bekend dat alcoholgebruik in het verkeer te water een verhoogde gevaarzettende invloed heeft. Het is ook niet voor niets dat de schipper zich verbond in het geheel geen alcohol te gebruiken. Door die regel te schenden heeft de schipper een onverantwoord groot risico genomen. Dit geldt temeer nu hij medicijnen gebruikte zonder zich af te vragen of alcoholgebruik in combinatie met die medicijnen verantwoord was. Het mag een geluk heten dat er geen ramp voor mens en milieu is gebeurd. De rivieren ter plaatse behoren tot de drukst bevaren vaarroutes in Europa, de Daniël was vol beladen met benzine, het is daar een dicht bevolkt gebied, er is veel petrochemische industrie, er zijn belangrijke tunnels en bruggen. Het is aan de alertheid van de plaatselijke politiediensten te danken geweest dat de verdere reis van de Daniël tijdig kon worden gestopt. De commissie heeft het overigens gewaardeerd dat de schipper vanuit Duitsland ter zitting zijn toelichting heeft willen geven en daarbij heeft getoond inzicht te hebben in het foute van zijn handelen.

De inspecteur van Scheepvaartinspectie heeft het alcoholmisbruik gehekeld. De commissie is het daarmee eens. Daaraan voegt zij het volgende toe. Zij herhaalt als conclusie haar reeds vaker geuite oordeel dat het gebruik van alcohol in het verkeer te water vanwege de verhoogde gevaarzetting te grote risico's met zich brengt en daarom volledig verboden zou dienen te worden. De inmiddels in wettelijke regelingen opgenomen en met ingang van 1 april 1998 van kracht geworden grens voor het alcoholgebruik van 0,8 mg alcohol in het bloed komt onvoldoende tegemoet aan wat wenselijk zou zijn. De gegeven grens is overigens wel een

belangrijke verbetering ten opzichte van de vroegere situatie, toen voor (het merendeel van) de Nederlandse wateren nog geen wettelijk afdwingbare grens gold. De consequentie van die regelingen dient vervolgens te zijn, wil de veiligheid op het water bewaakt worden, dat overtreding dient te worden vervolgd en zo nodig bestraft.

Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitters J. de Raad en Ir. D.J.E.M. Touw en Ir. H.L. de Beijer als secretaris.

1 mei 1998.

Jhr. Mr. B.C. de Savornin Lohman, plv. voorzitter.

**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.**