

# Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 14/1998

## Verslag inzake de aanvaring tussen de motortankschepen 'Kelly' en 'Susann' op het Hollandsch Diep op 12 november 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 opgemaakt door het Korps Landelijke Politiediensten, Afd. Rivieren, Groep Willemstad, houdende de verklaringen van:

- De schipper en de eigenaar van het m.t.s. 'Kelly'.
- De schipper van het m.t.s. 'Susann'.
- De schipper en de stuurman van het m.t.s. 'Brigitte'.
- Een parlevinker van het m.s. 'Willemstad'.

De aanvaring werd behandeld ter openbare zitting van de Commissie van 8 september 1998 te Rotterdam.

Teneinde ter zake te worden gehoord waren uitgenodigd, doch niet verschenen:

- W.F. Aaldenberg, schipper van het m.t.s. 'Kelly' en  
E. Hellwig, schipper van het m.t.s. 'Susann'.

Namens laatstgenoemde was wel aanwezig Mr J.E. Bienfait, advocaat te Rotterdam.

Ter zitting waren aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart W. Koning en C.W. Brouwer, Brigadier van Politie van genoemde Afdeling en Groep van het K.L.P.D.

### 2. De toedracht

De 'Kelly' is een motortankschip van 1157,326 ton, lengte 81,90 m., breedte 8,20 m., diepgang 2,62 m. De motor heeft een vermogen van 750 pk. Het vaartuig is uitgerust met een boegschroefinstallatie, vermogen 300 pk. Het was ten tijde van de aanvaring geladen met Jet A 1 fuel.

De 'Susann' is een motortankschip van 2332 ton, lengte 109,96 m., breedte 9,50

m. De motor heeft een vermogen van 1140 pk. Het is eveneens voorzien van een boegschroefinstallatie, vermogen 350 pk. Het vaartuig was ledig van naphta, niet ontgast.

De 'Kelly' voer op 12 november 1997 omstreeks 11.45 uur in dichte mist vanuit de Noordvoorhaven van de Volkeraksluizen in de richting van het Hollandsch Diep.

De 'Susann' voer op het Hollandsch Diep in de richting van de Noordvoorhaven in een gestrekte koers aan stuurboordzijde van het vaarwater. De 'Kelly' veranderde plotseling van koers naar bakboord en begon het vaarwater over te steken. De 'Susann' kon een aanvaring met de 'Kelly' niet meer voorkomen.

### Ter zitting heeft verklaard:

*C.W. Brouwer, brigadier van Politie:*

Ik volhard bij het proces-verbaal. Wij bevonden ons achter het m.t.s. Brigitte' aan de Noordvoorhaven om controle uit te oefenen op radarpapieren, een goede gelegenheid omdat het mistig was. De rest van de dag is het verder heel mistig gebleven. Op het moment van de aanvaring was het zicht amper 100 meter. De 'Kelly' had een oude radarinstallatie en had de stuurhut half geblindeerd. Er was wat uitvaart en wat binnen komende vaart, maar het was niet uitzonderlijk druk. Het komt meer voor dat naphta-schepen niet ontgast voorbij komen. Er is geen voorschrift dat je moet ontgassen. Onder bepaalde omstandigheden mag men onder de vaart ontgassen. Er stond heel weinig stroom. De 'Susann' is langzaam de voorhaven ingevaren. Die zat echt goed aan haar stuurboordwal. Bij de laatste rode gasboei heeft zij haar koers verlegd naar de groene lichtopstand van de voorhaven. Ik weet niet of de 'Kelly' eenmansbediening heeft. Ze waren met zijn tweeën aan boord. In principe zou het mogelijk zijn dat zij op de ankerplaats ging liggen, maar dat weet ik niet. In het proces-verbaal staat: 'Aaldenberg heeft patent Koblenz tot Mannheim'. Daarmee is vermoedelijk een aantekening op het patent bedoeld.'

### 3. Standpunt van de inspecteur

De Commissie is gevraagd een onderzoek te doen naar dit ongeval, omdat er onder iets andere condities een ernstige scheepsramp had kunnen gebeuren met mogelijke slachtoffers en grote schade voor het milieu.

De schipper van de Kelly heeft zijn verantwoordelijkheid niet onderkend toen hij in dichte mist de reis vanuit de Volkeraksluizen heeft voortgezet. De schipper had de brug gedeeltelijk geblindeerd, waardoor van een goede radarwaarneming geen sprake kon zijn. De verbalisant typeerde de beeldkwaliteit van de radar zelfs als matig. Daarnaast was de schipper niet in het bezit van een radarpatent.

Bij het uitvaren van de Noorder Voorhaven hield de Kelly nog goed stuurboordswal, aldus de waarnemingen van getuigen. Bij het passeren van de rode lichtopstand moest een scherpe draai naar stuurboord worden uitgevoerd. De schipper van de Kelly was hier meermalen geweest en op de hoogte van de situatie ter plaatse. Mogelijk door het verkeerd interpreteren van het radarbeeld is de schipper te laat gaan bochten en aan bakboordzijde van het vaarwater verdaagd. De waarnemingen van de getuigen wijzen ook in die richting. Men heeft de Kelly koers zien houden richting ankerplaats op de rede van Willemstad. Van een mogelijk mankement van de stuurinrichting is uit het onderzoek niet gebleken. De schipper van de Kelly verklaarde tevens dat hij de Susann pas op het allerlaatste moment op de radar zag, een aanvaring zou niet meer te vermijden zijn. Dit laatste is opmerkelijk want beide schippers hebben via de marifoon gewaarschuwd dat ze zich ter hoogte van de Noorder Voorhaven bevonden. In dichte mist zouden aanpassing van de vaart en het geven van mistseinen de eerste stap geweest moeten zijn. Maar zelfs toen men aan boord van beide schepen zag dat er een gevaarlijke situatie ontstond is er geen vaart verminderd en zijn er geen geluidsseinen gegeven. Van de Kelly zou de keerkoppeling hebben geweigerd. Op de Susann heeft de schipper in een ultieme poging de aanvaring te vermijden, hard

stuurboord en volle kracht gegeven. Uiteraard een begrijpelijke manoeuvre, maar gezien de niet ontgaste tanks had een kop op kop aanvaring met volle kracht achteruit zeer waarschijnlijk minder risico's met zich meegebracht. Nu had men nog het geluk dat de tanks onder de waterlijn opengereten werden, waardoor een mogelijke ontstekingsbron geen kans kreeg. Dat hiermee een ernstige ramp is voorkomen staat wel vast. Belangrijk is dat men in de beroepsvaart inziet dat dergelijke rampen kunnen gebeuren als men zich niet conformeert aan de geldende bepalingen. Niet alle schippers realiseren zich dat hun verantwoordelijkheid verder strekt dan het eigen schip. Voor een veilige beroepsvaart is dat, naast de noodzakelijke papieren, wel een vereiste.

#### **4. Het oordeel van de Commissie**

Over de toedracht van de aanvaring lijkt weinig verschil van inzicht denkbaar nu van twee achter de uitvarende Kelly zich bevindende vaartuigen de bij de aanvaring betrokken schepen reeds in een betrekkelijk vroeg stadium zijn waargenomen op radar. De schippers van de Kelly en de Susann hebben overigens in een niet al te laat stadium met elkaar contact gehad over kanaal 10, zodat niet aanstonds duidelijk is waarom het tot een aanvaring moest komen.

Op de Susann behoefde er niet te worden uitgegaan dat de Kelly de koersafwijking naar bakboord zou doorzetten, nu geen enkele melding van een dergelijk voornemen met geluidsseinen dan wel over marifoon was gedaan. Terecht heeft de Susann zich niet laten verleiden ook bakboord uit te gaan doch heeft zij, aanvankelijk, koers en vaart behouden. Hierbij speelde voor de schipper ongetwijfeld een rol dat hij van de Kelly de melding hoorde dat dit schip – zoals ook reglementair was te verwachten – alsnog stuurboord uit zou gaan. Nadat de schipper had geconstateerd dat de Kelly niettemin in haar koers naar bakboord bleef volharden, heeft hij eerst de machine op stationair laten lopen en vervolgens volgde stuurboord roer gegeven.

De Commissie kan zich voorstellen dat de schipper tot deze manoeuvre heeft besloten en geen poging heeft gedaan met de Kelly kop op kop te gaan liggen, immers gezien de meldingen van de Kelly over de marifoon was het niet uitgesloten dat dit schip alsnog stuur-

boord uit zou gaan. Art. 6.0.3, lid 4 geeft de Susann hier de vrijheid te handelen gelijk is geschied, immers de Susann had het recht haar koers te vervolgen, doch zij mocht die maatregelen nemen die het beste zouden bijdragen om een aanvaring te vermijden nu de schepen elkaar reeds zo dicht waren genaderd dat de Kelly, die in beginsel had moeten wijken, alléén de aanvaring niet meer kon voorkomen.

Nu er over de marifoon contact is geweest vóór de aanvaring kan niet gezegd worden dat geluidsseinen te dezen de situatie zou hebben verduidelijkt. Opmerking verdiend wel dat de Kelly zich ten onrechte niet met name gemeld heeft.

De Commissie heeft zich ernstig afgevraagd of de eigenaar van de Kelly wel voldoende aandacht heeft besteed aan de omstandigheid dat het schip voer met minst genomen één schipper, die geen radarpatent had en, naar de Commissie heeft kunnen nagaan, zowel in 1992 als in 1993 voor de desbetreffende examens was afgewezen.

Gezien de omstandigheid dat de Kelly regelmatig met gevaarlijke lading voer en op het bewuste dikwijls bevaren traject serieus met mistsituaties is te rekenen, was de enkele instructie van de eigenaar dat de schipper bij slecht zicht of 's nachts niet mocht varen en de enkele belofte van de schipper aan de eigenaar – wanneer gedaan zegt die eigenaar er niet bij – naar het oordeel van de Commissie onvoldoende. Aanemelijk is gezien het tijdsverloop tussen de mislukte examens en deze aanvaring dat de schipper wel vaker ten onrechte op radar heeft gevaren, hetgeen de eigenaar niet kan zijn ontgaan bij zorgvuldige controle van vaartijden. Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitters J. de Raad en C.J. Padmos en Ir. H.L. de Beijer als secretaris.

*23 oktober 1998.*

*Mr. P.P. Vreede, 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.**