

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 15/1998

Verslag inzake de aanvaring tussen het zeeschip 'Seinehaven' en het Zwitserse motortankschip 'RSK Tank 73' op de Nieuwe Maas ter hoogte van de Eemhaven op 3 januari 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 de politie Rotterdam-Rijnmond District 12, Rivierpolitie, Sector Stad, houdende de verklaringen van:

a. De loods en de kapitein van het zeeschip 'Seinehaven'.

b. De schipper/eigenaar en de matroos van het m.t.s. 'RSK Tank 73'.

Voorts over een videoband met radarbeelden van de verkeerspost Eemhaven en over een geluidsband met de opname van de gesprekken gevoerd op marifoonkanaal 63 van de sector Eemhaven op 3 januari 1997 vanaf 20.25 uur tot 20.40 uur.

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

Teneinde ter zake te worden gehoord waren uitgenodigd en verschenen: J.J. van der Vijver, loods aan boord van het zeeschip 'Seinehaven', vergezeld van zijn raadsman Mr G.Th.W. Smallegange, advocaat te Rotterdam en C.J. Bernouw, schipper/eigenaar van het m.t.s. 'RSK Tank 73', eveneens vergezeld van zijn raadsman Mr A.J. van Steenderen, advocaat te Rotterdam. Eveneens uitgenodigd doch niet verschenen waren R. Werther, ten tijde van de aanvaring kapitein van het zeeschip 'Seinehaven' en een van de verbaalsantennanten van de politie Rotterdam-Rijnmond. Ter zitting was aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart W. Koning.

2. De toedracht

De 'Seinehaven' is een zeeschip van

1602,00 dwt, lengte 88,50 m., breedte 13,80 m., diepgang 4,80 m.

De motor heeft een vermogen van 2800 kW..

De 'RSK Tank 73' is een Zwitsers motortankschip van 1601,115 ton, lengte 84,91 m., breedte 9,49 m., diepgang 2,35 m.

De motor heeft een vermogen van 777 kW. Het was ten tijde van de aanvaring geladen met 1201 ton gasolie.

De 'Seinehaven' voer op 3 januari 1997 omstreeks 20.35 uur in de Centrale geul van de Eemhaven met de bedoeling de Nieuwe Maas op te varen in de richting zee.

De 'RSK Tank 73' voer op de Nieuwe Maas in de richting van de stad Rotterdam en naderde de monding van de Eemhaven. Na contact met de Radarpost voer de 'Seinehaven' de rivier op. De Radarpost riep de 'RSK Tank 73' op, (doch niet met naam) maar dit schip reageerde niet en vervolgde haar koers en voer met het voorschip tegen de bakboordzijde van de 'Seinehaven' waardoor midscheeps een scheur in de huidbeplating ontstond met lengte 15 m. en een hoogte van 30 cm, ten gevolge waarvan de bakboord ballast-tank vol liep.

De 'RSK Tank 73' kreeg ernstige schade aan het voorschip en het bakboord anker.

Ter zitting hebben verklaard:

J.J. van der Vijver, Loods aan boord van het zeeschip 'Seinehaven':

'Het is 100% gebruikelijk dat de kapitein manoeuvreert. Onze snelheid bedroeg zes knopen, ongeveer 10 km. Ik had voor die 'RSK Tank' over willen lopen. Die manoeuvre was verantwoord. Van ijsgang wisten wij niets af. Door dit ijs is het schip afgestopt. Ik neem aan dat de Verkeerspost ons had moeten waarschuwen, maar daarover is geen informatie geweest. Als ik wel geweten had dat er ijsgang was hadden wij gestopt. Dat heeft ons de das omgedaan. Denkende dat er geen ijs was heb ik met de kapitein besproken dat het uitvaren makkelijk zou kunnen. Het schip stuurde ook niet meer door het ijs. Na het uitvaren van de Eemhaven

koersten wij naar bakboord. Een snelheid van 10 km. per uur is een normale snelheid om de Eemhaven uit te komen. 's Morgens was ik nog op de rivier geweest. In de Eemhaven was geen ijs. Ik had wel eigenlijk ijs kunnen verwachten. Ik heb het niet aan de Verkeerspost gevraagd. Ik ben er door overvallen. Als er zwaar ijs is begin je hier niet aan. Tot op het laatste moment waren er geen bijzonderheden en vond normaal verkeer met de Verkeerspost plaats. Onze mening, zowel van de kapitein als van mij, was dat wij voor die tanker over konden en dan ga ik niet stoppen. 500 à 600 m. voor de monding van de Eemhaven was er nog geen ijs. Dat er op een coaster nog een extra roerganger is komt hoogst zelden voor. Ik had nog niet eerder in zo zwaar ijs gevaren. Wij hebben niets gezien en op de radar al helemaal niet.' *j. Bernouw, schipper/eigenaar van het m.t.s. 'RSK Tank 73':*

'Ik heb mij niet met naam gemeld bij de Verkeerspost. Ik had niet vernomen dat er een schip uit de Eemhaven kwam. Er was veel lawaai tengevolge van ijsgang en het was druk op de beide marifoonkanalen. Ik moest de hoorn aan mijn oor houden als ik een gesprek moest voeren. Het was een heel grote verrassing dat er een schip uit de Eemhaven kwam met een grotere snelheid als die van mijzelf. De logische volgorde was om stuurboord op stuurboord te passeren en daarna heb ik direct volaan achteruit gedraaid. Doch dat duurt even n.l. 45 sec., wegens mijn direct omkeerbare motor. Ik heb de Verkeerspost mijn naam niet horen noemen. Ik heb twee marifoons bijstaan. Ik heb mij in de Petroleumhaven al gemeld op Kanaal 63. Ik voer 200 à 150 m. uit de oever. Ik zat in het midden van mijn stuurboordhelft van de rivier. Mijn snelheid was ongeveer 18 km. Die van het zeeschip was op het moment van de aanvaring hoger. Ik ben altijd aan de stuurboordzijde van de rivier geweest. Stuurboord op stuurboord had voorhanden gelegen op het moment dat ik de zeeboot zag. Met uitwijken zou ik best wel last van het ijs gehad hebben.'

3. Standpunt van de inspecteur

Als we bij deze aanvaring naar de voorschriften van het Binnenvaartpolitiereglement kijken, is het duidelijk dat beide schepen iets te verwijten valt. Artikel 6.16 lid 1 van het BPR wordt door de verbalisanten terecht aangehaald als overtreding van het brugteam van de Seinehaven. Lid 3 van hetzelfde artikel geeft houvast om ook de schipper van de RSK Tank 73 aan te wijzen als overtreder, doordat hij niet voldoende meewerkte bij de manoeuvres van de Seinehaven.

Het onderzoek geeft enig inzicht in de situatie ter plaatse. Het was donker, er was scheepvaartverkeer op de doorgaande route en als bijzondere omstandigheid veel ijsgang in de rivier, plaatselijk zelfs aangemerkt als zwaar. Dit was voor de schippers reden om zoveel mogelijk de geulen in het ijs te bevaren, ten einde de vaart er in te houden.

Deze winterse situatie bestond al enige tijd en de loods en de kapitein van de Seinehaven hadden hiervan op de hoogte moeten zijn. In de buurt van de Eemhaven zat het meeste drijfijz aan de zuidkant van de rivier, dit was echter niet gemeld door de verkeerspost.

De schipper van de RSK Tank 73 had zich bij het uitvaren uit de 2^e Petroleumhaven gemeld bij sector Eemhaven en sloot zich aan bij de doorgaande opvaart.

Op de Seinehaven is men na vertrek in de centrale geul van de Eemhaven richting Nieuwe Maas gevaren. Opmerkelijk is dat de kapitein her roer en de telegraaf bediende en de loods de communicatie onderhield en navigeerde, waardoor de loods feitelijk het schip voerde.

De kapitein van de Seinehaven ontnam zich als roerganger de mogelijkheid de loods te controleren bij zijn werkzaamheden.

Bij het uitvaren van de Eemhaven had men op de Seinehaven zicht op de RSK Tank 73, nadat al eerder door de post Eemhaven was gemeld dat er drie schepen in de opvaart waren op 1200 meter beneden de boei. Ondanks deze mededeling en ondanks de ijsgang besloot men om met een, voor die omstandigheden, hoge snelheid, voor de opvaart langs, de Nieuwe Maas op te draaien. Er werden geen afspraken gemaakt met de schipper van de RSK Tank 73. De loods en de kapitein waren van mening dat er voldoende ruimte was. Dit baseerde men op het al dan niet door-

zetten van het stuurboordslicht van de RSK Tank 73.

Het hoofdvaarwater maakt ter hoogte van de Eemhaven een flauwe bocht. De RSK Tank 73 volgde dit hoofdvaarwater en moest hierdoor, en vanwege het ijs, koers naar bakboord veranderen.

Op de Seinehaven is deze kleine koerswijziging waarschijnlijk niet opgemerkt. De snelheid van beide schepen was ongeveer 300 meter per minuut. Vanaf de eerste melding tot de aanvaring zijn nog geen 4 minuten verstreken. Op basis van summiere informatie werd in een tijdsbestek van twee minuten op de Seinehaven besloten om voor de opvaart langs te varen.

Ik moet concluderen dat het plotseling oversteken vanuit een nevenvaarwater een gebrek aan communicatie hier debet zijn aan het ongeval. Er zijn op voorhand pogingen gedaan om de opvaart te waarschuwen, maar voordat er een duidelijke passeerafspraak was, is op de Seinehaven reeds besloten door te varen.

Op de RSK Tank 73 is onvoldoende uitgeluisterd op het daarvoor bestemde kanaal. Dat het schip niet bij naam werd opgeroepen, maar slechts als 'binnenvaart opvarend bij de Eemhaven', kan daar een reden voor zijn geweest, mede gezien het aantal schepen ter plaatse dat voor die aanduiding in aanmerking kon komen.

Er is op beide schepen te weinig rekening gehouden met de bijzondere omstandigheden die er door het winterse weer heersten.

Met name de beperkingen in de manoeuvres die veroorzaakt kunnen worden door de heersende ijsgang hadden voor de loods, de kapitein en de schipper aanleiding moeten zijn om met enige omzichtigheid te navigeren. De basis van goede zeemanschap is juist het rekening houden met alle omstandigheden ten einde een veilige vaart te bewerkstelligen.

4. Het oordeel van de Commissie

Met betrekking tot de toedracht van de aanvaring bestaat weinig verschil van inzicht over en weer behoudens ten aanzien van de snelheid waarmee de Seinehaven de Eemhaven is uitgevaren. Volgens de loodsverklaring was dit 6 knopen, doch volgens de schipper van de RSK Tank 73 was deze ten tijde van de aanvaring nog iets hoger dan die van zijn schip – te weten plm. 18 km/u – terwijl volgens verbalisanten de beelden van de beeldband een snelheid van

9 knopen geven voor dat moment en bij het oversteken 10,4 knopen.

Het is de Commissie bij het vertonen van de videoband opgevallen dat daarop de betrokken schepen steeds ongeveer dezelfde snelheid hebben van het ogenblik van het in beeld komen tot de aanvaring. Met alle terughoudendheid welke ten aanzien van deze banden dient te worden betracht, kan de Commissie zich niet aan de indruk onttrekken dat de Seinehaven aanzienlijk sneller heeft gevaren dan de loods kennelijk heeft gemeend.

Dat de loods meende nog voor de naderende Seinehaven te kunnen oversteken en dat slechts het ijs zijn berekening heeft doorkruist, acht de Commissie hoogst merkwaardig. Vooreerst was de loods op de bewuste morgen al in functie geweest, zodat het vreemd is dat hem de ijsgang is ontgaan. Voorts duidt de videoband er veeleer op dat de schepen van het begin af aan op aanvaringskoers zijn geweest.

Tenslotte heeft het er alle schijn van dat de loods het BPR niet goed heeft gelezen. Art. 6.16, lid 3 legt aan het zich op het hoofdvaarwater bevindende schip uit een haven zonder gevaar te doen geschieden, doch deze bepaling gaat ervan uit – zie lid 2 van genoemd artikel – dat het de haven uitvarende schip zijn voornemen met geluidsseinen te kennen heeft gegeven.

Vast staat dat dit laatste niet is geschied, terwijl evenmin desbetreffende afspraken tussen de betrokken schepen zijn gemaakt op grond waarvan op de Seinehaven mocht worden aangenomen dat de RSK Tank 73 aan het uitvaren zou meewerken. De loods beroept zich nu ook nog wel op een onder de Noorderwal varend schip om het mislukken van zijn berekening te verklaren, doch niet aannemelijk is dat hij met dat schip niet al eerder rekening had kunnen houden. De loods is er kortom ten onrechte van uitgegaan dat de RSK Tank 73 wel naar stuurboord zou uitwijken om de Seinehaven het uitvaren mogelijk te maken.

Met betrekking tot de RSK Tank 73 heeft de Commissie zich niet aan de indruk kunnen onttrekken dat de schipper onvoldoende aandacht heeft besteed aan hetgeen over de marifoon is gezegd. Er moge veel lawaai door ijs zijn geweest en diens schip is niet bij name genoemd, doch de schipper had redelijkerwijs kunnen begrijpen dat met 'die opvaart' of 'die binnenvaart' en dergelijke niet geheel correcte termen

van de verkeerspost zijn schip was bedoeld. Bovendien had de schipper er goed aan gedaan zich nog eens uitdrukkelijk met de naam RSK Tank 73 te noemen, dit mede gezien de ijsgang welke toch extra problemen in zou kunnen houden.

De Commissie merkt in dit verband op de indruk te hebben dat over het algemeen de binnenvaart te weinig van de diensten van verkeersposten gebruik maakt.

Ook van de hier betrokken verkeerspost had de Commissie grotere activiteit verwacht. Een – wellicht herhaalde – waarschuwing voor ijsgang (of en zo ja wanneer die gegeven zou zijn geweest is niet geheel duidelijk) zou op haar plaats zijn geweest. Voorts betreurt de Commissie het dat de post niet duidelijker heeft gewaarschuwd in verband met het nagenoeg gelijk naderen van binnenvaart op de rivier en het de haven komen uitvaren van een zeeschip.

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.

24 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.