

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 4/1998

Verslag inzake de aanvaring van het m.t.s. 'Vlaardingen' met het m.t.s. 'Fides' ter hoogte van Lopik op 29 december 1996.

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 opgemaakt door het KLPD., Divisie Mobiliteit, Politie te Water, Afdeling Rivieren, Groep Dordrecht, houdende de verklaringen van:

a. De schipper en de stuurman van het m.t.s. 'Vlaardingen'.

b. De schipper, de matroos en een opvarende van het m.t.s. 'Fides'.

Het ongeval werd behandeld ter openbare zitting van de Commissie van 10 februari 1998 te Rotterdam.

Teneinde ter zake te worden gehoord was uitgenodigd en verschenen:

E.Chr.P. Koel, schipper van het m.t.s. 'Vlaardingen'.

Eveneens uitgenodigd doch niet verschenen was D. Ooms, schipper van het m.t.s. 'Fides'.

Ter zitting waren aanwezig:

de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden en F.L.E. Vlamming en C. Rijken resp. Hoofdagent en agent van Politie te Water Dordrecht, alsmede W. van Putten namens de rederij van het m.t.s. 'Vlaardingen'.

2. Het onderzoek

De 'Vlaardingen' is een motortankschip van 2561,000 ton, lengte 101,08 m., breedte 11,20 m. De beide motoren hebben elk een vermogen van 500 kW. De diepgang bedroeg ten tijde van de aanvaring 1,50 m. De 'Fides' is een motortankschip van 1048,347 ton., lengte 79,92 m., breedte 7,52 m. Het vaartuig was geladen met 987 ton vliegtuigbenzine, diepgang voor 250 cm., achter 245 cm.

Het m.t.s. 'Vlaardingen' was op 29 december 1996 omstreeks 20.30 uur afvarend op de rivier de Lek toen zij

ter hoogte van Lopik in de rechteroever voer en vervolgens een achterwaartse manoeuvre moest maken om gestrekt in de rivier te komen.

Opvarend naderde het m.t.s. 'Fides' en afgesproken werd via de marifoon om stuurboord op stuurboord te passeren. Het kwam echter tot een aanvaring. De 'Fides' voer met stuurboordvoorschip tegen het bakboordachterschip van de 'Vlaardingen'.

3. Standpunt van de inspecteur

Niet de schade als gevolg van de aanvaring tussen de twee motortankschepen 'Vlaardingen' en 'Fides' was aanleiding de Commissie voor te stellen een onderzoek te doen, maar de potentie voor een veel ernstiger afloop; het ms 'Fides' was beladen met 987 ton vliegtuigbenzine. Schipper Koel bracht niet alleen zijn eigen leven in gevaar, maar ook dat van de bemanningen van beide schepen en de omgeving.

Schipper Koel van het ms 'Vlaardingen' had om 19.00 uur de navigatie overgenomen. Zo'n 15 minuten later zat zijn schip aan de grond; volgens zijn verklaring 'omdat hij zich had vergist'. Tijdens het manoeuvreren om los te komen, maakte hij een passeer-afpraak met de naderende 'Fides'.

Toch ontstond kort daarop de aanvaring.

De verbalisanten constateerden terecht het inwendig gebruik van alcohol door schipper Koel; 3½ uur na de aanvaring en alleen na gebruik van koYe werd 465 UG/L vastgesteld, dat is circa 1% alcohol in het bloed. Bij een gemiddelde afbraak van 0,15%/uur, moet schipper Koel op het moment van overname van de wacht een promillage van circa 1,4 hebben gehad. Tegenover de politie had hij meerdere malen verklaard geen alcohol te hebben gebruikt. Omdat de surveillerende politieboot niet was uitgerust met ademanalyse apparatuur en door extreme weersomstandigheden, kon de ademtest pas zo laat worden gehouden. De schipper kreeg een vaarverbod van 4 uur opgelegd.

Dat schipper Koel daarbij 'met een onsamenhangende taal' sprak bij het maken van de passeer-afpraak, had

voor schipper Ooms een aanwijzing moeten zijn. Nu vervolgde hij zijn weg, volgens zijn verklaring met verminderde vaart.

Ook dit onderzoek toont wederom aan dat het gebruik van alcohol tijdens de vaart niet kan en ten eerste moet worden afgekeurd. Van de van wacht gaande schipper had een zodanig verantwoordelijkheidsgevoel mogen worden verwacht onder die omstandigheden de wacht niet over te geven en ook de matroos had zeker het stuurhuis niet mogen verlaten.

Van schippers en reders mag een verantwoordelijk gebruik van de vaarweg en vervoermiddelen worden verwacht, gezien de verkeersintensiteit en de aanwezigheid van schepen met voor de omgeving en het milieu gevaarlijke ladingen.

Berichten in de scheepvaartmedia geven de indruk dat het gebruik van alcohol voorafgaand aan en tijdens de vaart toeneemt en met name door schippers van tankschepen met brand- en milieu gevaarlijke stoffen. Dit zou een zeer kwalijke ontwikkeling zijn en vraagt om snel, adequaat en preventief optreden door controlerende ambtenaren. Helaas is 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' gedateerd 20 mei 1997, waarbij een promillage alcohol boven 0,8 in het bloed strafbaar wordt gesteld, nog niet in werking getreden; de verwachting is dat dit medio 1998 zal worden. Reeds in meerdere verslagen vestigde de Commissie de aandacht op de gevolgen van het gebruik van alcohol.

4. Het oordeel van de Commissie

Met betrekking tot de toedracht van de aanvaring heeft de schipper van de Vlaardingen ter zitting opgemerkt dat de Fides gewoon is doorgevaren en dat als de Fides was uitgeweken er niets zou zijn gebeurd. Hij voegde hier nog aan toe dat hij bekend heeft gemaakt dat hij moeilijk kon manoeuvreren.

Al aangenomen dat het laatste waar is – uit de andere door de politie opgenomen verklaringen blijkt van dat bekend

maken niets – verdient opmerking dat een dergelijke mededeling weinig informatie verschaft. Naar het oordeel van de Commissie ware het beter geweest te melden dat de Vlaardingen in de rechter oever was gevaren en dat ter hoogte van welke kmr. De enkele afspraak stuurboord op stuurboord voorbij te varen nadat de Fides zich had gemeld, verschaft in wezen geen enkele duidelijkheid voor dit laatste schip. Terecht heeft haar schipper vaart verminderd. Dat dit in nog sterkere mate had moeten geschieden dan die schipper deed dan wel dat hij (verder) had kunnen uitwijken ter voorkoming van aanvaring, staat voor de Commissie niet zonder meer vast. Helaas kon de schipper niet ter zitting verschijnen.

Dat de schipper van de Vlaardingen bij zijn vaargedrag beïnvloed is door excessief drankgebruik, is zeer aannemelijk gezien de getuigenverklaringen en de – door omstandigheden pas vele uren later – toegepaste adem-analyse. De omstandigheid dat de schipper ten tijde van het gebeurde nog maar kort het schip manoeuvreerde en even tevoren een eveneens moeilijke bocht kennelijk zonder al te opvallende problemen was doorgevaren, doet er niet aan af dat het drankgebruik de wat de schipper van de Vlaardingen noemt 'vergissing...(als) een gevolg van een beoordelingsfout' kan hebben bevorderd. Terecht is van de zijde van de politie erop gewezen dat bij alcoholgebruik het inschatten van de breedte van het vaarwater bij het door een bocht varen moeilijkheden kan opleveren.

De Commissie acht het nuttig er andermaal op te wijzen dat alcoholgebruik en verantwoord vaargedrag zich niet laten combineren. De individuele schippers dienen hiervan doordrongen te zijn, maar ook degenen, die zich verder aan boord bevinden en constateren dat er met drank dreigt te worden gevaren, hebben de taak – niet in de laatste plaats ook voor hun eigen veiligheid – te voorkomen dat een dergelijke situatie zich voordoet. De stuurman van de Vlaardingen was beneden, toen het schip in de wal voer. Het lijkt weinig aannemelijk dat het hem op een eerder tijdstip die dag was ontgaan dat de schipper alcohol had gebruikt. De Commissie realiseert zich dat de positie van de stuurman tegenover zijn schipper in een situatie als de onderhavige geen eenvoudige is. Niettemin zou het aanbeveling verdienen indien opvarenden van schepen ervan doordrongen

werden dat ook hun eigen veiligheid hier in het geding is, afgezien van die van vele andere mogelijke slachtoffers. Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitters J. de Raad en Jhr. F.Th. Laman Trip en Ir. H.L. de Beijer als secretaris.

14 mei 1998.

Mr. P.P. Vreede, voorzitter.

Bijlage

Ter zitting hebben verklaard:

E.Chr.P. Koel, schipper van het m.t.s. 'Vlaardingen':

'Mijn vergissing was een gevolg van een beoordelingsfout. Ik was op dat moment niet helemaal bij de les. Het schip kwam uit Amsterdam, waar wij om ongeveer 14.00 uur zijn vertrokken. Wij hebben continu doorgevaren. De andere man kwam tegelijk met mij aan boord. Ik had voordien drie á vier uur geslapen. Ik weet niet meer precies hoe het tij was. Ik lag dwars in de rivier met het voorschip nog naar de wal. Het schip heeft Schottelnavigators. Toen de 'Fides' zich meldde hebben wij de afspraak gemaakt stuurboord op stuurboord, precies op het moment dat het schip volaan uit de kant schoot, een katapult effect en dus juist voordat ik weer gestrekt in de rivier lag. Het ging allemaal ontzettend snel. De 'Vlaardingen' werd geraakt net voor de brug. Als hij uitgeweken was was er niets gebeurd, maar hij is gewoon doorgevaren. Ik heb bekend gemaakt dat ik moeilijk kon manoeuvreren. Ik heb gekozen om met het voorschip in de wal te varen om te vermijden dat ik met het achterschip zou raken. De boegschroef heeft niet veel capaciteit, slechts 70 pk. Ik heb de 'Fides' wel op de radar gezien. De stuurman is direct naar voren gegaan om te zien of er lekage was. Hij zag de opvaart al op het moment dat ik vrij kwam en hij waarschuwde mij nog via de intercom. Ik heb bij Vianen de wacht overgenomen. Het alcohol-percentages is het gevolg van een verlaat kerstdiner. De 'Fides' heeft zijn snelheid niet aangepast. Hij is er bij mij ingevaren en niet andersom.'

F.L.E. Vlaming, Hoofdagent van Politie:

'Het RPR is ter plaatse van toepassing. Daar staat als maximum alcoholpercentage in: 0,8 pro mille. Dat was niet direct te controleren. Het was volop aan het ijzelen. Er waren tal van aanrijdingen. De dijk langs de rivier was

levensgevaarlijk, dus de Politie kon niet komen om een alcoholtest af te nemen. Het schip stilleggen was omdat wij er bij waren en de schipper bereid was in Rotterdam te blazen niet direct nodig. Bovendien was er nog een man met de vereiste papieren aan boord. In Rotterdam bleek dus pas dat de schipper toch alcohol gebruikt had en toen is een vaarverbod opgelegd. Bij het door een bocht varen wat toch al moeilijk is blijkt het inschatten van de breedte bij het gebruik van alcohol moeilijk te zijn. Ik kom terugrekenend tot op het moment van de aanvaring op een percentage van 1,4 pro mille in het gunstigste geval aan de hand van de ons bekende gegevens. Bij 1 pro mille wordt al niet goed meer waargenomen wat links en rechts gebeurt, het z.g. 'tunnelzien'.'

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.