

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 5/1998

Verslag inzake de aanvaring van het Duitse motorvrachtschip 'Patrick' met het Duitse motortankschip 'Brigitte' op de rivier de Waal, km 907.500 binnen de gemeente Druten op 24 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 schets en foto's opgemaakt door KLPD, Divisie Mobiliteit, Afd. Rivieren, Groep Tiel, houdende de verklaringen van:

- De schipper/roerganger van het m.s. 'Patrick' en van zijn echtgenote.
- De matroos van het m.s. 'Patrick'.
- De schipper/eigenaar van het m.s. 'Rehoboth'.
- De schipper van het m.t.s. 'Calidris'.

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:

K.D. Link, schipper van het m.s. 'Patrick', vergezeld van zijn raadsman Mr. E.J. Versteeg, advocaat te Rotterdam.

Schipper K.D. Wilm van het m.t.s. 'Brigitte' bleek met onbekende bestemming van zijn aan de politie opgegeven adres vertrokken te zijn.

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

Enkele dagen na de zitting werd aan de Commissie medegedeeld dat er geen banden met radarbeelden meer waren, dit naar aanleiding van de mededeling ter zitting van genoemde Brigadier dat zulke banden wellicht nog zijn bewaard. Wel is een aantal kleurenfoto's van die banden bij het proces-verbaal gevoegd.

2. De toedracht

De 'Brigitte' is een Duits motortankschip van 1239 ton, lengte 83,83 m.,

breedte 8,22 m. De motor heeft een vermogen van 700 pk. Het vaartuig was ten tijde van de aanvaring ledig van gasolie.

De 'Patrick' is een Duits motorvrachtschip van 1383,857 ton, lengte 85 m., breedte 9,50 m. De motor heeft een vermogen van 428 kW.

Het was ten tijde van de aanvaring geladen met 1271,842 ton kolen, diepgang voor 247 cm. en achter 243 cm. Het m.t.s. 'Brigitte' voer op 24 januari 1997 omstreeks 09.50 uur afvarend op de rivier de Waal, ter hoogte van KMR 907,500 Gemeente Druten.

Opvarend voer het m.s. 'Patrick' aan haar stuurboordwal. De 'Brigitte' kwam op enige afstand voor de naderende 'Patrick' naar de linker oever en ondanks pogingen van de roergangers van beide schepen om een aanvaring te voorkomen volgde een frontale aanvaring.

Beide schepen liepen zware averij op aan het voorschip.

3. Standpunt van de inspecteur

De frontale aanvaring tussen het Duitse motorvrachtschip 'Patrick' met het eveneens Duitse motortankschip 'Brigitte' had persoonlijk letsel en ernstige schade aan beide schepen tot gevolg.

Op het ms 'Patrick' zag men het naderende ms 'Brigitte' links van het midden op de rivier varen, in een koers recht op haar af. Het zicht was tussen de 500 en 700 meter. In het half Duits riep schipper Link het naderende schip een aantal malen op; er kwam geen reactie. Circa 5 minuten later vond de aanvaring plaats. Volgens schipper Link had hij op het blijven naderen van de 'Brigitte' sterk bakboordroer gegeven en de vaart wat terug genomen. Op het allerlaatste moment werd de motor gestopt. Hij had geen geluidsseinen gegeven. Opmerkelijk is dat hij niet de vaart uit het schip heeft gehaald. Ook volgens hem was het ms 'Brigitte' op zo'n 50 meter afstand plotseling sterk naar stuurboord gegaan; hij had geen geluidsseinen gehoord.

Schipper Wilm van het ms 'Brigitte' legde geen verklaring af. De foto's van de verkeerspost geven duidelijk de toedracht tot de aanvaring weer; het ms

'Brigitte' zit aan de verkeerde zijde van het vaarwater. Andere getuigen onderschrijven een merkwaardig vaargedrag door het ms 'Brigitte'.

Door de aanvaring raakte schipper Wilm gewond en werd zijn stuurman bijna overboord geslingerd. Op het ms 'Patrick' zag matroos Mahr pas op circa 40 meter afstand het gevaar; hij kon zich nog net in veiligheid brengen. Zijn vrouw en kind, die in het voorverblijf woonden, werden plotseling geconfronteerd met een onverwacht vrij uitzicht, gelukkig zonder verdere gevolgen. Het geven van het voorgeschreven geluidsein had voor hen een extra waarschuwing kunnen zijn. Het vaargedrag van de 'Brigitte' en de dreigende aanvaring waren daar alle redenen voor. De foto's van de schade laten op indringende wijze zien dat het voorverblijf niet altijd de beste plaats is om opvarenden te huisvesten. Reeds eerder, Verslag 16/1993, het zinken van het ms 'Wilmar' wees ik op deze situatie.

Het is opmerkelijk dat schipper Link niet op de hoogte was dat voor dat blokgebied marifoonkanaal 69 van kracht was; ook, dat 3½ week na het van kracht worden van de indeling van het blokkanaal Tiel de betrefvende aanwijzingsborden nog niet waren aangebracht. De vraag doet zich voor of de voorlichting aan de scheepvaart wel voldoende is geweest.

Uit het onderzoek blijkt dat er op het ms 'Brigitte' meerdere zaken niet in orde waren, zoals het ontbreken van een radardiploma en overtreding van de voorschriften van de vaar- en werktijden en bemanningssterkte. Pas heden werden de stukken van dat proces-verbaal beschikbaar voor het onderzoek door de Commissie. Met de verbalisanten van de Politie, sluit ik menselijk falen, zoals onoplettendheid, ondeskundigheid en oververmoeidheid van de kant van het ms 'Brigitte' als oorzaak niet uit. Temeer ook omdat schipper Wilm tegenover de politie geen verklaring wilde afgeven.

In meerdere onderzoeken door de Commissie en de Raad voor de Scheepvaart wordt ervaren dat buitenlandse opvarenden geen verklaring willen afleggen. Vanuit strafrechtelijk oogpunt

is dit begrijpelijk, echter gezien het Nederlandse belang en het doel van het onderzoek, lering en voorkoming, is dit een ernstig manco.

De opmerking van de verbalisanten 'dat tegen de overtreding van het niet geven van een geluidsssein niet of nauwelijks repressief wordt opgetreden' is in tegenstelling tot de conclusie van de Commissie in diverse verslagen. Ook nu had een geluidsssein mogelijk de aanvaring kunnen voorkomen en in ieder geval de opvarenden kunnen waarschuwen. Het geluidsssein is een verplichting dat niet in plaats van, maar naast de marifoon moet worden gebruikt.

4. Het oordeel van de Commissie

Op grond van de afgelegde verklaringen en de overgelegde foto's van de radarbeelden kan gevoegelijk worden aangenomen dat de aanvaring zich heeft afgespeeld zoals de schipper van de Patrick heeft aangegeven, dit niettegenstaande van de zijde van de Brigitte geen verklaringen zijn afgelegd, lees; geweigerd.

De schipper van de Patrick ziet – op radar, door mist was het zicht beperkt tot 500/600 meter – een tegenligger links van het midden van de rivier op een afstand van 600 tot 700 meter en vervolgens dat dat schip op hem afkomt. Op oproepen over kanaal 10 resp. 68 komt geen reactie, waarop de schipper op het laatst bakboord roer geeft in een poging een aanvaring te voorkomen, doch dan gaat de tegenligger – de Brigitte – opeens stuurboord uit en vindt de aanvaring plaats. Voordat de aanvaring plaats vond had de schipper enige snelheid teruggenomen en wel tot circa 10 km/u; tevoren was de snelheid ongeveer 12 km/u. De schipper heeft niet volaan achteruit geslagen uit angst dan dwars te vallen, terwijl hij even voor de aanvaring de motor op stop heeft teneinde schade daaraan te voorkomen. De Commissie kan zich hiermee verenigen.

De schipper van de Patrick zegt geen tijd meer te hebben gehad een attentie-sigitaal te geven; wel zou hij via de intercom – met naar hij zegt overal luidsprekers – de mensen op het voorschip hebben gewaarschuwd. Van dat laatste blijkt niets uit de verklaringen van de betrokkenen. De matroos op het voordek was volkomen verrast, toen hij op 40 meter vooruit een leeg schip op hem af zag komen.

Het valt op dat de schipper van de voor de Patrick uit naar boven varende

Calidris na eerst vergeefs gepoogd te hebben met de Brigitte contact op te nemen via de kanalen 10 cq. 69, een lange stoot op de hoorn heeft gegeven en dat toen de tegenligger wél de koers naar stuurboord verlegde en een aanvaring is vermeden.

Opmerking verdient hierbij dat aanneemelijk is dat indien op de Patrick eveneens een lange stoot – of desnoods een aantal korte – zowel de tegenligger als de mensen voorop het eigen schip eerder hadden geweten van het dreigende gevaar. De Commissie volhardt bij haar reeds vaker uitgesproken oordeel dat geluidssignalen terecht in de reglementen zijn gehandhaafd wat er ook zij van de mogelijkheden van het op zichzelf zeer nuttige gebruik van de marifoon.

Dat de schipper van de Patrick kanaal 68 in plaats van 69 heeft beproefd is niet relevant nu de Brigitte kennelijk toch niet behoorlijk uitluisterde. Wel kan de vraag worden gesteld of de schipper geen gelegenheid heeft gehad even te informeren welk kanaal diende te worden gebruikt. Hij verklaart immers niet op de hoogte te zijn geweest van de nieuwe blokkanalen, hetgeen sterk de indruk wekt dat hij van veranderingen wél had gehoord. Het valt ook in deze zaak weer op dat van de zijde van de Brigitte geen medewerking is verleend aan het onderzoek van de ramp doordien de getuigen van dit schip weigerden aan de politie verklaringen af te leggen – dit naar mag worden aangenomen op instructie van enigerlei 'hogerhand' (eigenaren of verzekeraars?) – en de schipper niet was te traceren om hem voor de zitting van de Commissie op te roepen. De civiele belanghebbenden kunnen wellicht een verhoor afdwingen via de burgerlijke rechter – bewijsopdracht in tussenvonnis of op rekest tot het voorlopig horen van getuigen – al is zulks ten aanzien van niet (meer) in ons land komende getuigen veelal illusoir, dit gevoegd bij het verschoningsrecht van sommige categorieën getuigen, politie noch Commissie zijn hiermee geholpen. Een aan gelegenheid die bij de desbetreffende autoriteiten ter studie mag worden aanbevolen.

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:

K.D. Link, schipper van het m.s. 'Patrick':

'Ik ben het eens met mijn verklaring opgenomen in het proces-verbaal. Marco Mahr woonde in de woning voorop. Toen ik zag dat het schip op mij toekwam heb ik de mensen in de voorwoning met de intercom gewaarschuwd. Van die intercominstallatie zijn overal luidsprekers aanwezig. Ik heb er niet meer aan gedacht om een akoestisch signaal te geven. Mensenlevens gaan voor en ik moet ook op de navigatie letten. De radar stond 600 m. terug en 1400 m. vooruit. Het zicht was op dat moment 600 à 700 m. Ik heb verder niets gehoord. Ik voer met een snelheid van 12 km. per uur, de normale snelheid. Ik meen dat mijn snelheid voldoende aangepast was aan de omstandigheden. Ik heb niet achteruit geslagen omdat ik bang was dat ik dwars zou vallen. Dat gevaar was te groot. De motor heb ik gestopt met het oog op eventuele machineschade bij een aanvaring.'

.K. de Boer, Brigadier van Politie:

'Er wordt nog wel proces-verbaal opge maakt wegens het niet geven van geluidssignalen. In dit geval hebben wij gemeend dat het meer ging over verkeerd interpreteren van de radar. Wij hebben niet kunnen vaststellen dat alcohol een rol gespeeld zou hebben. Een snelheid van 10 à 12 km. in de bergvaart is gebruikelijk voor en geladen schip. Wellicht zijn er banden bewaard met foto's van de radarbeelden. De aanvaring vond overigens plaats op de grens van twee radargebieden. Mahr heeft niets gezegd over dat hij niet gewaarschuwd zou zijn.' Enkele dagen na de zitting werd aan de Commissie medegedeeld dat er geen banden met radarbeelden meer waren.

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.