

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 18/1998

Verslag inzake de aanvaring van het motortankschip 'Compromis' met het in Kingstown geregistreerde zeeschip 'Bothnia Stone' op 16 oktober 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 en foto's, opgemaakt door het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Groep Dordrecht, houdende de verklaringen van:

- De loods van het zeeschip 'Bothnia Stone'.
- De schipper en de stuurlieden van het m.t.s. 'Compromis'.
- De kapitein van de sleepboot 'En Avant 28'.
- De kapitein van het zeeschip 'Bothnia Stone'.
- De schipper en de matroos van het m.s. 'Nordwand'.

Voorts over een bandverslag van de op marifoonkanaal 4 gevoerde gesprekken op 6 oktober 1997 van 09.38 uur tot 10.11 uur en over een video-opname van de incidentenregistratie van de Verkeerspost Dordrecht.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter openbare zitting van de Commissie van 24 november 1998 te Rotterdam.

Teneinde ter zake te worden gehoord waren opgeroepen en verschenen:

J.M. Sprong, loods aan boord van het zeeschip 'Bothnia Stone'. M. Moesker, schipper van het m.t.s. 'Compromis', vergezeld van zijn raadsman Mr P.F.W.A. van Dam, advocaat te Rotterdam.

Ter zitting waren aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden en F.L.E. Vlaming, brigadier van Politie van genoemde groep Dordrecht. Tijdens de zitting zijn voormeld bandverslag en de videoband afgespeeld.

2. De toedracht

De 'Bothnia Stone' is een in Kingstown geregistreerd zeeschip van 6171.00 dwt,

lengte 121,83 m., breedte 17,10 m. De diepgang bedroeg 8.10 m. Het was geladen met 2800 ton mineralen en bouwmaterialen.

De 'Compromis' is een motortankschip van 2999,00 ton. Lengte 110,00 m., breedte 11,40 m. De diepgang bedroeg 1,50 m. De motor heeft een vermogen van 1200 kW. Het vaartuig was ledig, niet ontgast.

De 'Bothnia Stone' voer op 16 oktober 1997 opvarend op de rivier de Oude Maas, geassisteerd door de sleepboot 'En Avant 28'. Het was mistig, zicht ongeveer 100 m.

Het m.t.s. 'Compromis' was afvarend en was het eveneens afvarende m.s. 'Nordwand' aan het oplopen. Ter hoogte van het veer Puttershoek-Zwijndrecht kwam het tot een aanvaring tussen het voorschip van de 'Compromis' en het voorschip van de zeeboot, tengevolge waarvan de bakboordzijde van de 'Compromis' ernstig beschadigd werd.

Ter zitting hebben verklaard:

J.M. Sprong, loods aan boord van het zeeschip 'Bothnia Stone':

'Ik houd de totale navigatie van het project. Ik bepaal waar en wanneer de sleepboot wordt vastgemaakt. De achtersleepboot is minder manoeuvreerbaar; door de lage snelheid heeft die minder stuurcapaciteit. Ik beschikte over een zeer goede radar. Ik heb een verklaring afgelegd een uur nadat het gebeurd was. Ik heb mijn constatering op dat moment weergegeven.

De 'Nordwand' had ook in de gaten dat er een engte aanwezig was. Wij zaten ongeveer 70 m. uit de stuurboordwal. Ik vertrouw er op dat wanneer ik me als geulgebonden schip aan de post heb gemeld dit bericht aan eventuele overige vaart wordt doorgegeven; zelf ga ik dit niet nogmaals aan andere schepen melden, want ik vind dat je kort en zakelijk moet zijn over de communicatiekanalen met de overige scheepvaart; de term 'geulgebonden' is m.i. voor de binnenvaart duidelijker dan diepstekend of wegens lengte beperkt in manoeuvreerbaarheid, hierbij art. 10.03 BPR volgend.'

M. Moesker, schipper van het m.t.s. 'Compromis':

'Ik heb op de 'Mededinger twee kanalen, doch luisterde op een uit n.l. kanaal nr. 19. Ik wilde de bocht van Puttershoek afwachten alvorens op te lopen en heb toen gas teruggenomen tot 14 à 16 km/u.

Mijn opgegeven snelheid was over de grond.' Op een desbetreffende vraag antwoordt Moesker: 'De breedte van mijn schip is 11.40 m.. De padbreedte om naar stuurboord te draaien is ongeveer 20 m. Ik zag de 'Nordland' naar stuurboord koersen. Op dat moment kon ik pas mee gaan draaien. We zaten goed aan de stuurboordoever, krap aan de rode kant. Op het moment dat je de ton passeert kun je de bocht pas inzetten. Ik kan op de radar niet de hele bocht overzien. Ik zat heel kort onder de stuurboordwal en ik kan er niet overheen kijken omdat het zicht op de radar dan minder wordt. Ik zag de zeeboot uit het midden komen en heel kort aan de rode kant komen. Ik zag de echo op mij toekomen. Met 800 m. zal ik bedoeld hebben het moment dat ik de situatie gevaarlijk begon te vinden'.

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

'De 'Nordland' was een containerschip, 110 m. lang, met containers vierhoog geladen. Afstanden en snelheden zijn berekend aan de hand van de radar. Het was stil in het marifoonverkeer. Het geulgebonden schip moet zelf aan de post zeggen dat het zijn rechten als zodanig opeist en vragen dat door te geven voor zover nodig'.

3. Standpunt van de inspecteur

De aanvraag op de Oude Maas tussen het motortankschip 'Compromis' en het zeeschip 'Bothnia Stone' had gelukkig alleen materiële schade tot gevolg, maar had wel alle potentie voor een veel ernstiger scheepsramp. Het ms 'Compromis' was leeg van een lading Nafta, maar was niet ontgast; een brand of explosie bleef gelukkig uit. Ook kon de sleepboot 'En Avant 28' nog op tijd weg komen. Gezien de snelheid van het ms 'Compromis' had een aanvaring fataal kunnen zijn.

Uit het onderzoek blijkt,

- dat het ms 'Compromis' bezig was het ms 'Nordwand' te naderen om op te lopen; er was geen afspraak per marifoon gemaakt;
- dat op circa 1000 tot 800 meter werd vastgesteld dat de tegenligger op hem afkwam; gezien de naderingssnelheid was dat circa 1½ minuut voor de aanvaring. De manoeuvre werd niet afgebroken; er werd geen marifoon-oproep gedaan;
- dat er werden geen mist- en/of geluidsseinen gegeven;
- dat schipper Moesker was door de verkeersdienst niet geïnformeerd over een schip dat door zijn diepgang beperkt manoeuvreerbaar was.

Ten aanzien van het ms Bothnia Stone' blijkt,

- dat de navigatie werd gevoerd door loods Sprong;
- dat het schip voer ongeveer in het midden van het vaarwater; de loods achtte de bepalingen van hoofdstuk 10 van het Binnenvaartpolitiereglement, schepen die vanwege hun diepgang beperkt zijn in hun manoeuvreerbaarheid van toepassing. De daarvoor voorgeschreven seinvoering werd getoond. Volgens de loods had hij dit kenbaar gemaakt bij het Spui en voor het ingaan van de bocht;
- dat rond het tijdstip van de aanvaring werden sleepboten vastgemaakt; met de sleepboten werd gesproken op marifoonkanaal 8;
- dat er werden geen mist- en/of geluidsseinen gegeven.

Het is opmerkelijk dat schipper Sempel van de 'En Avant 28' het ms 'Compromis' zo laat waarnam, vrijwel tegelijkertijd met de waarschuwing van loods Sprong.

De verkeersleider van de sector Heerjansdam informeerde de scheepvaart niet voldoende over het ms 'Bothnia Stone' en dat zij door haar diepgang beperkt manoeuvreerbaar was. Om 09.52 uur gaf hij informatie dat ter hoogte van het veer van Puttershoek twee schepen bij elkaar zaten. Het viel hem daarbij kennelijk niet op dat daar een complexe en gevaarlijke situatie ontstond. Op de videoband van de incidenten-registratie stel ik vast dat de echo's van de schepen op elkaar reageerden, wat zich uitte in een onduidelijk beeld. Ik concludeer dat hij onvoldoende op de hoogte was van de aanwezigheid van het ms 'Bothnia Stone'.

Hoewel de verantwoordelijkheid voor

de navigatie primair bij de verkeersdeelnemers ligt, mocht van een attente verkeersleider worden verwacht dat hij gevaarlijke situaties kan herkennen, ook al mocht hij aannemen dat de beide schippers elkaar in zicht hadden. De verklaringen over het ontstaan van de aanvaring lopen uiteen. Loods Sprong verklaarde de algemene richting van het vaarwater te hebben gevolgd; de schippers van de 'Compromis' en de 'Nordwand' verklaarden voor hun gevoel behoorlijk aan de stuurboordzijde te zitten en dat de 'Bothnia Stone' naar de rode kant kwam.

Uit de incidenten-registratie maak ik op, ondanks de onnauwkeurigheden, dat het ms 'Nordwand' aanvankelijk nagenoeg recht op boei 46 aanlag. Volgens, vlak bij de boei, werd de koers meer naar bakboord verlegd en boei 46 op een ruime afstand gepasseerd. Schipper Sempel ('En Avant 28') verklaarde dat het ms 'Nordwand' het ms 'Bothnia Stone' op circa 25 meter afstand passeerde. Ook het ms 'Compromis' volgde een koers naar bakboord en kwam op tegenkoers met het ms 'Bothnia Stone'. Het oplopen van het ms 'Nordwand' werd door schipper Moesker visueel en met de radar uitgevoerd; hij zich daarbij concentreerde op dat schip en volgde zo ongewild haar bewegingen en hield zijn positie ten opzichte van het vaarwater niet bij. Dat de schipper niet continue de radar observeerde, wordt mijns inziens onderschreven door zijn verklaring dat hij de tegenligger pas op een afstand van circa 1000 meter zag. Ik sluit niet uit dat de werktijd van schipper Moesker invloed heeft gehad op zijn handelen; hij was al circa 5 uur bezig met de navigatie onder de heersende omstandigheden, waarin hij voornamelijk op de radar navigeerde.

Ik sluit niet uit dat de aanwezigheid van een aspirant-loods onder deze omstandigheden van invloed is geweest op de navigatie van loods Sprong. Ik kan geheel instemmen met de gedetailleerde en heldere 'toelichting aanvaring' verwoordt in de brief van 9 december 1997 van de verbalisanten Van Dijke en Vlaming, met name dat de aanvaring te wijten is aan onvoldoende communicatie en de slecht voorbereide oplooptmanoeuvre met te hoge snelheid onder zicht-omstandigheden variërend tussen 50 en 100 meter.

Ongevallen als de onderhavige kunnen worden voorkomen,

- als door alle partijen goede communicatie wordt gevoerd in algemene zin en op het sectorkanaal, en in het bijzonder bij oplooptmanoeuvres, bij tegenliggers met gevaarlijke koersen, bij sleepbootmanoeuvres en indien de voorgeschreven seinvoering van de bepalingen van hoofdstuk 10 van het Binnenvaartpolitiereglement niet of slecht zichtbaar zijn en schippers zich ruim voor het binnen varen van de sector op de hoogte stellen van de scheepvaart;
- als schippers zo nodig assistentie vragen aan de verkeersleider;
- als de vaart wordt aangepast aan de zichtomstandigheden;
- als de radar onder slecht zicht omstandigheden continue wordt geobserveerd;
- als een oplooptmanoeuvre bij gevaar voor aanvaring wordt afgebroken;
- als er mist- en geluidsseinen worden gegeven;
- als op de brug van een zeeschip alle beschikbare middelen worden ingezet, waaronder de scheepsofficieren, zeker onder de omstandigheden met slecht zicht en vastmaken van sleepboten, indien de loods zich beperkt tot zijn taak als adviseur, en er wordt gehandeld volgens de Bridge Resource Management procedures;
- als ook zeeschepen onder slecht zicht omstandigheden zoveel mogelijk de stuurboordse zijde van het vaarwater houden;
- als de posities van het schip wordt bijgehouden aan de hand van vaste objecten;
- als schippers van sleepboten voor de eigen veiligheid, die van de bemanning en overige scheepvaart, ook tijdens het begeleiden van een sleep de navigatie blijven volgen;
- als aan dek werkende opvarenden worden gewaarschuwd voor dreigend gevaar;
- als het loodswezen de leerzame aspecten van deze scheepsramp heeft geëvalueerd ten behoeve van haar opleidingsprogramma.

4. Het oordeel van de Commissie

De Commissie laat hier vooreerst volgen de inhoud van de door de Inspecteur genoemde brief van de verbalisanten van 9 september 1997 (behoudens de hier niet ter zake doende slotregels). Nadat wij alle relevante en ons ter beschikking staande verklaringen en gegevens hadden geanalyseerd konden wij niet anders concluderen dan dat deze aanvaring niet alleen ontstaan was

door een foutieve oplooptoestand, maar vooral ook door een gebrek aan communicatie.

Omdat de aanvaring zich heeft afgespeeld in het radardekkingsgebied van de sector Heerjansdam willen wij ook de rol van de verkeerspost Dordrecht nader belichten.

De radarbeelden van deze aanvaring zijn opgenomen en in bewaring bij de verkeerspost Dordrecht. De feiten in het proces-verbaal en toelichting steunen dan ook grotendeels op de bestudering van deze radarbeelden.

De rivier de Oude Maas is een rivier waar een intensieve scheepvaart plaatsvindt van binnenschepen en zeeschepen en is genoemd in artikel 10.01 van het BPR.

Dit artikel geeft het werkingsgebied van een aantal bijzondere regels weer die alleen gelden op deze (zee)vaarwegen. Verder is de Oude Maas voorzien van alle benodigde markering zoals tonnen, lichtlijnen en sectorlichten.

Ook is kortelings de rivier grotendeels onder radardekking gebracht zodat vanuit de verkeerspost Dordrecht alle scheepvaartbewegingen kunnen worden waargenomen.

Vast staat dat de Bothnia Stone viel onder datgene dat bepaald is in de uitvoeringsregeling van 18 mei 1993 (vaststelling diepgang of scheepslengte verbonden aan gedeelte van de vaarweg). Met andere woorden: gelet op zijn diepgang kon de Bothnia Stone zich beroepen op de bijzondere voorrangsregels als bedoeld in artikel 10.08 van het Binnenvaartpolitiereglement.

Het schip voer derhalve dan ook met het dagteken en de daarbij behorende verlichting.

Omdat het op het moment van de aanvaring mistig was kon de verlichting en het dagteken niet worden waargenomen door de scheepvaart.

De overige scheepvaart kon dus ook niet weten, dat daar een zeeschip voer die door zijn diepgang beperkt manoeuvreerbaar was en derhalve bepaalde voorrangsrechten had.

Nadat de Bothnia Stone de Oude Maas was opgevaren kwam hij ter hoogte van kilometerraai 997 (Rhoon) onder de radardekking van de verkeerspost Dordrecht (sector Heerjansdam) marifoonkanaal 4 te varen.

Behoudens het gebruikelijke melden bij het invaren van dat gebied en het vragen naar de weersgesteldheid (mist) in Dordrecht is er tot de aanvaring geen

berichtenverkeer geweest tussen de Bothnia Stone en deze Verkeerspost. Het toeval wil dat de laatste melding van de Bothnia Stone juist had plaatsgevonden voordat de Compromis hetzelfde marifoon blokgebied was binnen gevaren.

De manier waarop de Bothnia Stone voer werd bepaald door zijn diepgang en is dus ook statischer dan de overige scheepvaart.

Hierbij wordt aan de hand van lichtlijnen, sectorlichten en/of bekende koerslijnen voortdurend door het midden van de zogenaamde zeevaartgeul gevaren.

Deze geul (verkeersbaan) is op de Oude Maas gemiddeld 100 meter breed en 10 meter diep.

Gelet ook op de bochten en diepteverschillen in de rivier, is deze vaargeul niet persé in het midden van het vaarwater en kunnen de randen van de vaargeul zich uitstrekken tot aan de rode dan wel groene tonnenlijn.

In de praktijk betekent dit dan ook dat een zeeschip veelal in of nabij het midden van een rivier vaart. Dit in tegenstelling tot de binnenvaart die meer de bochten van de rivier (vaarwater) volgt.

Vaargedrag Compromis

Voor wat betreft het vaargedrag van de Compromis moeten wij eerst onderscheid maken in oplopen en voorbijlopen.

Gelet op de begripsbepaling in artikel 6.01 lid 1 (b) kan gezegd worden dat de fase van oplopen (naderen uit een richting van meer dan 22,5 graden achterlijker dan dwars) reeds was gepasseerd. Immers het voorschip van de Compromis zat al tenminste ter hoogte van het achterschip van de Nordwand.

In dit geval was het voorbijlopen als bedoeld in artikel 6.09 van het BPR begonnen en diende vooraf de schipper van de Compromis zich te vergewissen of dit voorbijlopen zonder gevaar kon geschieden. Uiteindelijk kon dit vergewissen in deze situatie betekenen; radarbeeld observeren en marifonisch informatie en medewerking vragen bij degene die men wil oplopen (Nordwand) en vragen naar de tegemoetkomende vaart.

Ook marifonisch informatie vragen bij de verkeerspost Dordrecht (sector Heerjansdam) voor het traject ter hoogte en beneden de haven van Puttershoek, had een volledig beeld van dit riviervak kunnen geven.

Helaas heeft de schipper van de Compromis dit verzuimd en dit kan ons inziens als hoofdoorzaak van deze aanvaring worden beschouwd.

Tevens brengt dit de tegenstelling aan het licht tussen zeevaart en binnenvaart, waarbij laatstgenoemde er vanuit ging dat de nog niet waar te nemen opvaart goed stuurboord zou varen en er eigenlijk geen problemen konden ontstaan.

Verder is ook voor de schipper van de Compromis artikel 6.32 lid 4 ten laste gelegd.

Hierin wordt bepaald dat een op radar varend schip zodra het op zijn scherm een schip waarneemt waarvan de positie of het gedrag tot een gevaarlijke situatie zou kunnen leiden, per marifoon de inlichtingen verstrekken die voor de veiligheid van de scheepvaart dienstig zijn.

De Compromis heeft op het moment dat de Bothnia Stone bij hem op het radarbeeld verscheen, geen enkele informatie op de marifoon gegeven.

Het moet ons inziens op dat moment al duidelijk geweest zijn dat er rekening houdende met bocht in de rivier geen ruimte was om die koers te blijven varen.

Tenslotte is ook artikel 6.30 lid 1 en 3 van het Binnenvaartpolitiereglement ten laste gelegd.

Hierin wordt bepaald dat een schip dat de vaart in de mist voortzet, voor wat betreft zijn snelheid de radarwaarneming in aanmerking mag nemen, wel dient hij rekening te houden met de vermindering van het zicht die ook de andere schepen ondervinden.

Uit de radarbeelden van de verkeerspost Dordrecht is ons gebleken dat 600 meter voordat de aanvaring plaatsvond, de Compromis een snelheid had van 24 kilometer per uur en de Nordwand 21 kilometer per per uur voer.

Het is algemeen bekend dat ledige en voorstroom varende binnenschepen zoals de Compromis een zeer lange stopweg hebben omdat de werking van achteruit slaan op de hoofdmotor praktisch nihil is en men veelal de kopschroef moet gebruiken om het schip achteruit te varen.

De Compromis had naar ons idee een te hoge snelheid, en heeft te weinig rekening gehouden met het vaargedrag van anderen.

Vaargedrag Bothnia Stone

Wij vinden dat gelet op zijn positie en de positie van die twee afvarende schepen de Bothnia Stone artikel 6.32 lid 4 heeft overtreden.

Juist in deze specifieke situatie waarbij twee schuin achter elkaar afvarende schepen en de Bothnia Stone elkaar gaan ontmoeten en precies op die plaats door een bocht moeten varen, moet het voor de Bothnia Stone, zichtbaar zijn geweest dat beide vaarbanen elkaar gaan overlappen.

Ook het feit dat kort daarvoor de twee sleepboten hadden vastgemaakt, waarvan er een aan bakboordszijde van het schip voer, is een reden temeer om een preventieve melding te geven met de benodigde informatie.

Tenslotte kan gezegd worden dat doordat de Bothnia Stone beperkt was in zijn vaargedrag en de door de mist niet zichtbare seinvoering voerde, het van wezenlijk belang was om door middel van de marifoon de overige scheepvaart regelmatig op de hoogte te stellen.

De praktijk zal dan kunnen zijn dat alle schepen weten dat er een dergelijk schip op de Oude Maas opvarend was. Omdat deze voorzorgsmaatregel feitelijk niet geregeld is in een artikel in het Binnenvaartpolitiereglement hebben wij voor dit verzuim artikel 1.04 ten laste gelegd.

Na metingen van het radarbeeld is ons gebleken dat de Bothnia Stone kort voor de aanvaring midden in het vaarwater voer.

In artikel 6.30 lid 5 van het Binnenvaartpolitiereglement wordt bepaald dat een schip in mist zoveel mogelijk de zijde van het vaarwater aan stuurboord moet houden.

Ondanks het feit dat de Bothnia Stone in het midden van het vaarwater voer vinden wij gelet op het bijzondere karakter van artikel 10.08 lid 1 (voorrangsrechten bepaalde zeeschepen) van het Binnenvaartpolitiereglement, het niet juist om ook artikel 6.30 lid 5 ten laste te leggen.

Immers het recht van artikel 10.08 lid 1 blijft onverkort van kracht.

Dit wordt niet anders bij niet of onvolledig verstrekken van marifonisch informatie omtrent aard en positie van het schip.

Verkeerspost Dordrecht

Zoals reeds bij aanvang is gezegd valt de rivier de Oude Maas grotendeels onder de radardekking van de verkeerspost Dordrecht.

De verkeersleider die het gedeelte Dordtsche Kil-Oude Maas onder zijn hoede heeft maakt hiervoor gebruik van een drietal radarbeelden en vijf camera's.

Verder hebben de verkeersleiders een training en examen ondergaan en moeten om de drie jaar een hernieuwde toets afleggen.

In het bovengenoemde geval voldeed de dienstdoende verkeersleider aan alle kwalificaties.

Zijn werkwijze is het opnemen en verstrekken van informatie aan de scheepvaart waardoor een vlotte en veilige scheepvaartafwikkeling kan plaatsvinden.

Alhoewel de scheepvaart op de splitsing Dordtsche Kil/Oude Maas dikwijls meer aan dacht/informatie vraagt dan het verdere traject op de Oude Maas, heeft ook het laatste traject gelijke prioriteit.

De verkeersleider is bevoegd tot het geven van een verkeersaanwijzing, maar de nadruk ligt meer op een informerende rol.

Bij de aanvaring tussen de Bothnia Stone en de Compromis heeft de dienstdoende verkeersleider geen actieve rol gespeeld.

Zijn verklaring was: dat het vaargedrag van beide schepen kort voor de aanvaring niet zodanig was dat er een aanvaring ging ontstaan.

Alhoewel buiten onze competentie, verdient het ons inziens toch aanbeveling om de meldingsprocedure van specifieke zeeschepen en de taken van de verkeersleider in deze te evalueren.

De Commissie kan zich geheel vinden in de standpunten van de Inspecteur en de verbalisanten. Zij merkt nog het volgende op.

Uit de ter zitting getoonde radarbeelden is niet af te leiden dat de Bothnia Stone zo ver naar de rechter oever is overgekomen als door de schippers van de Compromis en van de Nordwand verklaard. Niet onaannemelijk is dat hier sprake is een vertekend beeld dat de schippers hebben gekregen door de bocht in de rivier.

De Commissie heeft geen aanleiding te twifelen aan de door de politie berekende snelheden van de Mededinger en de Nordwand. Gegeven de omstandigheid dat het op het onderhavige ter plaatse betrekkelijk smalle vaarwater druk kan zijn met binnenvaart én zeevaart, er dichte mist heerste, het schip niet-ontgast van naphtha was en de Compromis bovendien voor de stroom

voer, was de voorgenomen olopmanoeuvre op zich zelf reeds riskant. Gezien de omstandigheden had het voor de hand gelegen de voorgenomen olopmanoeuvre in ieder geval tevooren aan te kondigen zodat niet alleen het op te lopen schip van het voornemen op de hoogte zou zijn, doch ook eventuele tegenliggers, die dan desgeraden zouden kunnen reageren op die manoeuvre door bij voorbeeld te waarschuwen voor naderende vaart en wat voor soort vaart.

Het bij het proces-verbaal gevoegde bandverslag geeft een opmerkelijk stilzwijgen tussen 09.38 – de melding van de Bothnia Stone aan de Sector Heerjansdam (maar zonder enige verwijzing naar de geulgebondenheid) en 09.53 – eerste melding dat er aanvaring in Puttershoek heeft plaatsgevonden.

Gegeven de omstandigheid dat in de tussentijd de post te maken had met enige andere scheepvaart die zich had gemeld, kan hier niet zonder meer worden gezegd dat de post zelf de betrokkenen op de gevaarlijke situatie had moeten wijzen.

Het zijn hier de verkeersdeelnemers zélf die onvoldoende gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheden van onderlinge communicatie over marifoon en/of per geluidsein. Op de Bothnia Stone is de loods er al te vlot van uitgegaan dat de post wel zou waarschuwen; hij had kunnen horen dat er niets over 'geulgebondenheid' werd gezegd en moeten navragen of de melding van geulgebondenheid moeten herhalen. Daartoe zou alle reden zijn geweest gezien voormelde bijzonderheden van het vaarwater. Bovendien is de in art. 10.03 voorgeschreven seingeving niet toegesneden op situaties bij beperkt zicht.

Het laatste moge ook een aansporing zijn aan de regelgever Hoofdstuk 10 BPR aan te passen ten behoeve van situaties als de onderhavige.

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.

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.

