

NR. 11

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 5 december 2008 waarbij de Nederlandse chemicaliëntanker “Ardea”, varende op de Schelde, bij een oploopmanoeuvre, in aanvaring kwam met het Italiaanse schip “Grande Mediterraneo”.

Op 5 december 2008 kwamen de Nederlandse chemicaliëntanker “Ardea” en het Italiaanse schip “Grande Mediterraneo”, beide varende op de Schelde, met elkaar in aanvaring. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 17 juli 2009 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp.

1. Gang van het gehouden onderzoek

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, onder meer omfattende:

1. een staat van inlichtingen betreffende de Nederlandse chemicaliëntanker “Ardea”;
2. gegevens uit ‘Lloyd’s MIU’ betreffende de “Grande Mediterraneo”;
3. verklaringen d.d. 06-02-2009 van de loodsen M. de Bruycker en I. Broothaers ten overstaan van de Belgische Nautische Commissie;
4. een aanbiedingsbrief d.d. 24 december 2008 van E. Poirier van het Loodswezen aan de Nautische Commissie bij de rechtbank van Koophandel te Antwerpen, met als bijlagen loodsverklaringen van M. de Bruycker en I. Broothaers;
5. een in het Engels opgenomen ‘statement’ d.d. 5 december 2008 van kapitein G.J. Wijnands;
6. een kopie ‘preliminary report’ d.d. 8 december 2008, opgemaakt door Expertisebureau Arntz /van Helden B.V. betreffende de schade, inclusief bijlagen;
7. een CD-R met radarbeelden en geluidsopnamen van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 19 maart 2010.

Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart E.J. van Leeuwen.

De als getuigen behoorlijk opgeroepen Belgische loodsen M. de Bruycker en I. Broothaers zijn niet ter zitting verschenen.

De Raad hoorde kapitein G. Wijnands van de Nederlandse chemicaliëntanker “Ardea” als getuige.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De “Ardea” is een Nederlandse chemicaliëntanker, toebehorend aan Solidariteit B.V. te Dordrecht. Het schip is in 2000 gebouwd, is 90 meter lang, meet bruto 1810 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1325 kW. De lading bestond uit 1,579.335 MT cyclohexane.

B. Het ongeval

Aan de Belgische Nautische Commissie hebben - zakelijk weergegeven - verklaard:

Loods M. De Bruycker:

Op 05-12-2008 ben ik aan boord gekomen van de “Grande Mediterraneo” bij Vlissingen omstreeks 00u47. Toen ik op de brug kwam, bevonden zich daar de kapitein, stuurman, een matroos/uitkijk en een matroos/roerganger. Diezelfde roerganger is gedurende het hele Schelde-traject aan het roer gebleven. De opvaart is normaal verlopen. De zichtbaarheid was goed. Omstreeks 02u44 zit ik in de aanloop naar het Nauw van Bath en komt er een afspraak met de “Ardea” omtrent oplopen. (Voor details van de afspraak verwijzen we naar de opname van de marifoongesprekken.) Het oplopen van de “Ardea” in het Nauw van Bath beoordeelde ik als veilig, er was plaats. Ik heb de hele tijd 1/3^e rood aangehouden. Bovendien moest ik de “Ardea” hoe dan ook voorbij steken aangezien mijn bestemming verder op de rivier lag (de Kallosluis). Het is niet nodig om het oplopen uit te stellen tot een later moment wanneer dit eerder veilig kan gebeuren. Wat mij betreft was er niets in de weg om op te lopen in het Nauw van Bath. Er waren geen tegenliggers. De Schelde is hoe dan ook een bochtige rivier. En tegenliggers kunnen overal voorkomen.

Bij het passeren van het Nauw van Bath gaf ik aan de roerganger koersorders en de laatste order die ik gaf voordat het probleem zich voordeed was 130°. Ik gaf deze orders in het Engels. Ik gaf mijn orders rechtstreeks aan de roerganger. De kapitein zat op een stoel naast de roerganger. Mijn roerorders werden herhaald door de roerganger. Schepen van het type “Grande Mediterraneo” hebben de eigenschap dat men ze kan laten bochten bv. met een draaisnelheid van 20°/minuut. Ikzelf stond in het midden van de brug en gaf dus zoals gezegd koersen op aan de roerganger. De koersen gingen van oostelijk verder zuidelijk en blijkbaar gaf de roerganger hiertoe steeds stuurboordroer i.p.v. de draaisnelheid van het schip in bedwang te houden door het geven van tegenroer naar bakboord. Het resultaat daarvan was dat de “Grande Mediterraneo” doordraaide naar stuurboord. Ik stelde dit vast en heb dan hard bakboord gevraagd. Uiteindelijk is de “Grande Mediterraneo” nog met zijn voorschip door de boeienlijn gegaan. Voor ik de order 130° gaf, ik stond in het midden van de brug, werd mij door de uitkijk/matroos gemeld dat we op dat moment vrij waren van de “Ardea”. Hij zei : ‘We are free from the ship.’

Ik weet niet op welk moment precies dat het schip niet meer te stutten was. De bochtbeweging was immers noodzakelijk om uiteindelijk op een koers van ± 165° te geraken. Ik weet dat de kapitein de intentie heeft gehad om de machine te verminderen. Ik weet echter niet of hij dat ook effectief gedaan heeft. Ik herinner me niet meer of ik mijn afspraak met mijn collega-loods aan de kapitein heb uitgelegd. In ieder geval komt de kapitein in kwestie met zijn schip regelmatig in Antwerpen en kent de gang van zaken op de Schelde. De “Ardea” zat kort bij de boeien, 1/3e groen. Wat mij betreft zat de “Ardea” goed. Het ging om het oplopen van een kuster, een klein vaartuig.

Ik ken het gerucht m.b.t. de relatief moeilijke bestuurbaarheid van de Grimaldi-schepen van dit type. Ik kan die geruchten echter niet beamen. Ik heb al vaak op Grimaldi-schepen beloodst en ik weet dat ze moeten beloodst worden met één oog op de roerhoekaanwijzer en één oog op de bochtsnelheidsmeter. (Loods De Bruycker wijst erop dat het bovenstaande

uiteraard bij wijze van spreken is en dat er dus ook de normale aandacht moet besteed worden aan de situatie rondom het opvarende schip.)

Gewoonlijk bij bochten op de Schelde stuur ik het schip d.m.v. roerhoekorders. In dit geval echter had ik het comfort dat de kapitein naast de roerganger zat en zodoende kon ik het mij veroorloven van aan de voorkant van de brug te gaan staan en mijn zicht op de rivier te behouden en liet ik sturen d.m.v. koersorders die dan konden worden gecontroleerd door de kapitein die een goed zicht had op alle instrumenten en aanwijzingen.

Op het moment dat ik de koersorder 130° gaf, was onze voorligging kleiner dan 130° . Wat onze draaisnelheid op dat moment was, weet ik echter niet.

Ik rekende enerzijds op de stuurmanskunst van de roerganger en anderzijds op de controle van de kapitein om er voor te zorgen dat het schip zonder al te ver door te draaien op de gevraagde koers zou komen.

Vraag : Is het gebruikelijk dat tijdens de vaart op de Schelde de marifooncommunicatie tussen de loodsen verloopt o.a. met het gebruik van de voornamen van de loodsen?

Antwoord: Normaal gebeurt de communicatie met de vermelding van de scheepsnamen. Maar in dit geval kon er geen misverstand over ontstaan over wie wie was.

Opmerking: De gezagvoerder van de "Ardea" was een Nederlander en die heeft laten opmerken dat hij aan de voornamen van loodsen geen boodschap heeft, aangezien hij ze niet kent.

Loods I. Broothaers:

Ik ben ingescheept op de "Ardea" op 04.12.08 om 23u54.

De zichtbaarheid was goed op het hele traject. De windkracht was 3 à 4. Tot het naderen van de Bocht van Bath, waren op de brug: ikzelf, en afwisselend de kapitein en de tweede stuurman en de matroos. Vanaf het naderen van Bath waren de kapitein en de stuurman voortdurend op de brug en de matroos heeft dan de brug verlaten.

Tot aan boei 75 werd er gestuurd met de automaat die ingesteld werd door de kapitein. Vanaf boei 75 werd er met de hand gestuurd door de kapitein aangezien we dan dicht bij de groene boeien dienden te blijven. De besturing van het schip werd gedaan zittend in twee stuurzetels die omringd zijn door consoles waarop o.a. de stuurhendel. De kapitein van de "Ardea" was een Nederlander en alle communicatie en conversatie verliep in het Nederlands. De kapitein stelde de koersen in op de automaat op mijn advies. We hielden een snelheid aan van $\pm 11,5$ knoop over de grond, hetgeen overeenstemt met $\pm 10,5$ knoop door het water.

Alle uitrusting aan boord (navigatieuitrusting) functioneerde naar behoren.

Voor het ongeval dienden wij te schutten langs de Zandvlietsluis (in 2^e positie).

Ter hoogte van Marlemont heb ik mijn collega op de "Grande Mediterraneo" opgeroepen, die zat achter mij, met de intentie om te vragen of ik moest vertragen. Maar die vraag heb ik niet meer gesteld, hij heeft me onmiddellijk geantwoord dat hij mij zou oplopen. Hij heeft er verder nog bijgevoegd dat hij aan bakboord zou passeren.

Ik heb er nog bijgevoegd dat hij maar moest vragen om te vertragen, indien nodig (zie de opname van de marifoongesprekken voor de details). Ik heb mij aan de afspraak gehouden en de snelheid bewaard. Bovendien waren er nog twee of drie afvarende schepen. Indien ik vaart had geminderd, zouden we mogelijks met meerdere schepen naast elkaar gelegen hebben bij het kruisen.

Ik hield scherp de groene kant aan. Hoogstens $1/3^\circ$, misschien zelfs $1/4^\circ$ of $1/5^\circ$ van de geulbreedte uit de groene boeien. De "Grande Mediterraneo" en de "Ardea" gingen samen door de bocht op een dwarse afstand van ongeveer 100 m. Toen we een scheeps lengte voorbij boei 74b waren, en wij met onze voorsteven ter hoogte van de halve lengte van de "Grande

Mediterraneo” waren, merkte ik dat de “Grande Mediterraneo” sneller naar stuurboord begon te bochten. Ik vroeg om het roer hard stuurboord te leggen. De kapitein heeft deze order ook uitgevoerd. En het duurde vrij lang alvorens de “Ardea” stuurboorduit begon te gaan. (Mogelijk kan dit worden verklaard door zuigingsverschijnselen.) Uiteindelijk hebben beide schepen boei 77 aan hun stuurboord gelaten. De “Grande Mediterraneo” draaide sneller stuurboorduit dan de “Ardea”. Op de “Ardea” hadden wij de machine dan op vol achteruit gezet en ook de boegschroef volop naar stuurboord laten werken. De “Grande Mediterraneo” heeft eerst de bakboordboeg van de “Ardea” geraakt, daarna is de “Grande Mediterraneo” bakboorduit gegaan en heeft bij die zwaai met zijn stuurboordachterschip de “Ardea” aan bakboord geraakt, ongeveer midscheeps. Dit alles speelde zich af net door de boeienlijn 77-79.

De “Ardea” stuurde zeer goed. Het schip is uitgerust met een Beckerroer, het koste geen moeite om de boeien kort aan te houden. Initieel werden de marifoongesprekken gestart met de scheepsnamen. Later hebben we de voornamen van de loodsen gebruikt. Het gebruik van die voornamen heeft echter geen invloed gehad op het verloop van het ongeval. Ook al omdat de ontwijkmanoeuvres al in gang waren gezet voor enige marifoonconversatie dienaangaande. Vraag: Zou een hard-bakboord-manoeuvere vanwege de “Ardea” de aanvaring hebben kunnen voorkomen?

Antwoord : Ik denk van niet, aangezien de “Grande Mediterraneo” nooit verder dan halverwege voorbij de voorsteven van de “Ardea” is gekomen. Indien ik in dat geval hard bakboord zou gegeven hebben, is het niet onwaarschijnlijk dat de voorsteven van de “Ardea” in aanvaring zou zijn gekomen met de stuurboordzijde van de “Grande Mediterraneo”, met alle gevolgen van dien. Aangezien de “Grande Mediterraneo” een roro-schip is, zou zinken als gevolg van een dergelijke aanvaring niet uit te sluiten zijn geweest.

Per kapiteinsverklaring heeft schriftelijk verklaard:

Kapitein G.J. Wijnands:

I am on board of this vessel since 14 November. However since January 2008 I am coming regularly back on board of this vessel. I am sailing as Master since July 2007.

We have loaded the present cargo, consisting of 1,579.335 MT, as per B/L figures, cyclohexane in Teesport. The following tanks contain cargo: 1 portside, 2 starboard, 3 portside + starboard, 4 portside + starboard and 5 portside + starboard. The entire cargo is to be discharged in Antwerp. I estimate that the total discharging time would be more or less 8 hours. After discharging we were normally scheduled to proceed to the terminal of Messrs. Vopak Eurotank in Antwerp after cleaning of our tanks. This means that normally we should have kept our slops, which I estimate to 30 a 40 m³ on board. We would then have loaded a consignment of ±389 ton acetone ex barge VOPAK FARENHEIT, after which we would have proceeded to the terminal of Messrs. Ineos Phenol located on the River Scheldt for loading 1,020 ton phenol.

I assume that in view of the damages incurred by the vessel, these cargoes will be cancelled. On 4 December at 21:45 hrs we took the pilot on board at the Steenbank pilot station. On 4 December 2008 at 23:55 hrs the sea pilot was replaced by a river pilot on Flushing roads. The river pilot was Mr. Ingo Broothaers, pilot no. 150.

All navigation apparatus was working properly. We were proceeding on the river Scheldt upwards with 2 steering gear pumps on, the bow thruster on stand-by. 2 radars were on, as well as the depth meter. Our 2 VHF sets were on, one on channel 12, for what concerns the

other one, I cannot recall the channel. In addition, the pilot was equipped with a portable VHF. I do not know on which channel the pilot's VHF was operating.

Were on the bridge: the second mate who was on duty, myself, as well as the pilot. Shortly before the collision, the lookout AB, Mr. Edmar Querubin, no. 10 on the crew list, had been sent on deck in order to prepare the fenders for mooring in the lock.

We were proceeding on automatic pilot. When the pilot came on board in Flushing, I have explained him how he could switch over from automatic to manual steering. We have no wheel, only a joystick to steer the vessel. During the river passage, the pilot was sitting in the seat, he was manoeuvring the vessel on automatic pilot. The vessel is fitted with a fixed right-handed propeller and with a fishtail rudder going till 60° each side. We were showing the normal navigation lights as well as one red 360° light for dangerous goods. It is usual practice that the pilot manoeuvres the vessel on the river, I had also informed the pilot that as usual, for entering the lock I would do the manoeuvres.

The weather conditions were as follows: Wind: South-West force 4 to 5 Beaufort. Good visibility. No rain. No snow. Low water time in the "Turn of Bath" was about 02:00 GMT. Our drafts were forward 2.90 m and aft 4 m. These were our departure drafts at Teesport in seawater. At 02:50 hrs we passed buoy 75. The engine was on bridge control and the second engineer was in the engine room. We were on full manoeuvre speed, which corresponds to 10.8 knots over the water. Over the ground we were proceeding at 11.5 knots, which leads me to assume that there was some flood current of about 1 knot. We were proceeding well in the green side of the fairway.

At a certain time we noted that we were going to be overtaken by a Ro/Ro Grimaldi vessel, the "Grande Mediterraneo". Before we were overtaken, our pilot called the "Grande Mediterraneo" asking whether we should reduce speed, in order to facilitate the overtaking manoeuvre. The reply our pilot received from the "Grande Mediterraneo" was negative. According to our pilot the "Grande Mediterraneo" was proceeding at a speed of ± 17 knots. Around 02:55 hrs, we were called over the VHF by the pilot of the "Grande Mediterraneo" informing that the vessel was 'running out of her course'. At that time the "Grande Mediterraneo" had not yet completely overtaken us. It is however difficult to estimate how much of the length of the "Grande Mediterraneo" was still on our portside. I estimate the distance between the vessels at that time at about 150 m. Nearly at the same time we were called by the "Grande Mediterraneo", our pilot had realized that something was going wrong. It was however difficult to see what happened because both vessels were still in the bent, so that we were both turning to starboard at the time. When the pilot realized that something went wrong, he asked me to switch over to manual, which I immediately did and which only takes one or two seconds. The rudder was put on hard to starboard (60°) and the engine was put on full astern. As an extra action I put the bow thruster full to starboard, however I fear that the bow thruster will have had no effect taking into account our speed. Despite these measures, a contact between our portside bow and the starboard side of the "Grande Mediterraneo" could not be avoided. I estimate that we touched the "Grande Mediterraneo" about at a quarter of her length counted from the stern. I also estimate that the contact took place under an angle of between 20 a 30° between our bow and the bow of the "Grande Mediterraneo". As a result of our starboard rudder manoeuvre we passed the buoys' line between the buoys 77 and 79.

I think that after the first contact the "Grande Mediterraneo" will have given portside rudder since immediately after the first contact, despite the fact that we were turning to starboard, we were hit by the starboard quarter of the "Grande Mediterraneo" in way of the stern ramp, at our ballast tanks 3 portside and 4 portside. This was the result of the portside turn of the

“Grande Mediterraneo”. After the contact, our engine was put on dead slow ahead, we gave portside rudder in order to come back in the fairway.

Immediately after the contact there were some contacts by VHF between the pilots, which I do not exactly recall. Our pilot informed traffic centre Zandvliet about the collision and shortly thereafter we received instructions to drop anchor in the ‘Schaar Van Ouden Doel’. I recall that when we were at anchor, there were telephonic contacts between the pilots. Of course these contacts have not been recorded. I heard from our pilot something such as the other pilot alleging that he had been told by the crew of the “Grande Mediterraneo” that the “Grande Mediterraneo” was free from our vessel and that if we would have given portside rudder, we would have avoided the collision.

At 03:21 hrs, we passed buoy 85A, we turned around the buoy and let go anchor at 03:25 hrs. We were safely anchored at 03:30 hrs. At 04:50 hrs a representative of the Nautical Commission came on board after he had made a round around the vessel to inspect the damages and confirmed that we were authorized to heave up anchor and to enter the port. At 05:02 hrs we started heaving anchor and at 05:43 hrs, we had a first line ashore in the Berendrecht lock. At 05:45 hrs we were all fast in the Berendrecht lock.

The river pilot disembarked in the Berendrecht lock and was replaced by a dock pilot.

At 07:16 hrs we had our first line ashore at berth 511 and we were all fast at berth 511 at 07:35 hrs. After the collision I ordered to have all the portside tanks sounded. At first sight we did not note any water ingress. One tank still needs to be checked; the forepeak which is filled with fresh water, which we use for cleaning the tanks. A further detailed inspection of the ballast tanks will have to take place in order to find possible damages under the water surface. The vessel is not fitted with an engine recorder, the vessel is not fitted with a course recorder, however we have a VDR (Sperry), the Owners’ superintendent has called Sperry asking for recovering the data from the VDR.

De scheepsverklaring van Kapitein G.J. Wijnands luidt:

“Ardea” had 3-12-2008 op de rivier Tees 1579 MT Cyclohexane geladen voor lossing te Antwerpen.

03-12-2008 om 16:00 vertrokken van de Tees.

04-12-2008 om 21:30 einde zeereis bij de Schouwenbank boei.

Om 21:45 loods aan boord genomen bij de Steenbank.

Te 23:55 was de loodswissel te Vlissingen Reede.

De Loods deed de gehele rivier reis het sturen.

Voor de bocht van Bath was de snelheid van de “Ardea” ongeveer 11 knopen over de grond.

De “Grande Mediterraneo” zat toen bakboord achter de “Ardea” en liep ongeveer 17 knopen over de grond. De “Grande Mediterraneo” liep de “Ardea” dus op.

05-12-2008 om 02:50 werd boei nr.75 gepeild 072, afstand 0,25 NM.

De Grande Mediterraneo was de “Ardea” toen aan het oplopen aan bakboord.

Om 02:55 werd boei nr.77 gepasseerd op ongeveer 20 meter afstand. De “Grande Mediterraneo” zat toen op 2 tot 3 streken voor de bakboordboeg van de “Ardea”. Er werd op de “Ardea” door de loods en de kapitein geconstateerd dat de “Grande Mediterraneo” uit zijn roer liep en hard naar stuurboord kwam. De loods aan boord van de “Ardea” gaf aan hard stuurboord te willen geven en machine te stoppen en vol achteruit.

Met manoeuvreren werd geprobeerd om de schepen van elkaar vrij te houden, maar een aanvaring was al onvermijdelijk.

05-12-2008 om 02:55 raakte het stuurboord achterschip van de “Grande Mediterraneo” op ongeveer 1/4 van haar achterschip, onder een hoek van ongeveer 20 graden de boeg van de “Ardea”.

Kort daarop was er nog een contact van het stuurboord achterschip van de “Grande Mediterraneo” ter hoogte van haar laadklep met de “Ardea” ter hoogte van ballast tank 3 en 4 aan bakboord.

Beide schepen kwamen vrij van elkaar en de aanvaring werd aan Zandvliet radar gemeld. Deze gaf aan dat de “Ardea” ten anker moest gaan in de Schaar van Ouden Doel. Bij boei 79 was de “Ardea” weer dead slow vooruit. Deze boei werd ook op ongeveer 20 meter gepasseerd.

Er werd direct geïnspecteerd door de bemanning. Ballasttanks werden gepeild en gas gemeten. Er werd schade geconstateerd aan bakboordboeg over een lengte van ongeveer 10 meter. En een hoogte van 3 meter. En ter hoogte van ballast tanks 3 bakboord en 4 bakboord op de ronding van het dek. Er was geen waterinstroming, er waren geen persoonlijke letsels, en er was geen uitstroom van lading.

Om 03:21 werd boei nr. 85A gerond en om 03:25 let go anker gegeven.

Om 03:30 lag de “Ardea” ten anker in de Schaar van Ouden Doel tussen boei 85A en 87.

Om 04:50 was de haveninspectie aan boord voor inspectie. Deze gaf toestemming om door te varen naar de losplaats.

Om 05:10 was de “Ardea” anker op en onderweg naar de Berendrecht sluis.

Om 05:45 gemeerd in de Berendrecht sluis.

Om 07:35 met SB-zijde afgemeerd op kaai 511 bij Bayer Lanxess.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting heeft - zakelijk weergegeven - verklaard:

Kapitein G.J. Wijnands:

Ik was 15 november voor deze torn aan boord van de “Ardea” gekomen.

De “Ardea” is een kruiplijncoaster. Wij hadden een ontvlambare lading aan boord, gevarenklasse 3.

De eindbestemming was Antwerpen.

Toen de loods aan boord kwam, was hij volgens mij fit. Ik heb niets bijzonders aan hem opgemerkt.

Ik heb de radarbeelden die op uw DVD staan, gezien op de radarpost in Vlissingen.

Wij voeren met een snelheid van ongeveer 10,5 à 11 mijl per uur. De “Ardea” stuurt daarbij goed. Ook bij een lagere snelheid, tot ongeveer 4,5 mijl per uur, zou het schip nog goed bestuurbaar zijn geweest.

In het algemeen geven de loodsen op de Schelde roerhoekorders. Door de Bocht van Bath werd door de loods nog op de automaat gestuurd. Dat de loods wel eens zelf op de automaat stuurt is niet ongebruikelijk. Dat de loods heeft verklaard dat ik op de automaat stuurde klopt niet. Na de oproep van de “Grande Mediterraneo” ben ik zelf op de hand gaan sturen.

De “Grande Mediterraneo” ligt als roro-schip altijd hoog op het water. Ik had de afspraken tussen de loodsen gehoord. Er was toen voor mij geen reden om vaart te verminderen.

Ik was enigszins verontrust dat we in de Bocht van Bath zouden worden opgelopen, maar aan de andere kant was ik in de veronderstelling dat de “Grande Mediterraneo” geen 17 mijl per uur zou blijven lopen.

Tussen het moment dat de loods van de “Grande Mediterraneo” meldde dat hij uit zijn roer liep en het moment van de aanvaring zat ongeveer 40 seconden. Onmiddellijk na die melding werd door mij, op advies van de loods, hard stuurboord en vol achteruit gegeven. Ik stond toen aan stuurboordzijde van de brug. De loods had eventueel ook zelf stuurboorduit kunnen gaan. Ik had hem eerder uitgelegd hoe van sturen op de automaat naar handsturen moest worden overgegaan. De stuurautomaat is een C-Plath. Deze stuurt goed.

De boegschroef is ook naar stuurboord gezet, maar bij een snelheid van 11 knopen heeft de boegschroef geen effect. Wij probeerden echter van alles om stuurboorduit te gaan. Op dat moment heb ik niet meer naar de koers gekeken. Ik heb de tiller in het middenconsole gebruikt. De loods zat aan bakboord ten opzichte van het middenconsole. Ik heb niet meer gekeken of de “Ardea” daadwerkelijk stuurboorduit is gegaan; ik heb alleen nog maar naar de “Grande Mediterraneo” gekeken.

Voordat je daadwerkelijk achteruit slaat duurt het ongeveer 30 seconden, dat wordt door de techniek van het systeem bepaald.

Een manoeuvre van ons om bakboorduit te gaan zou een aanvaring niet hebben voorkomen. Nadat wij elkaar geraakt hadden, zijn wij naar stuurboord weggezet. Wij hebben geen boeien geraakt.

De aanvaringshoek is 20 à 30 graden geweest. Dat baseer ik mede aan de hand van de opgelopen schade.

De ladingtanks hebben niet gelekt.

Ik was niet bekend met het feit dat je op grond van artikel 13.8 van het Scheepvaartreglement Westerschelde verplicht bent om vaart te verminderen als je op de Schelde wordt opgelopen. Ik vaar nu niet meer op de “Ardea” maar op de “Dutch Spirit”.

4. Het standpunt van de Inspecteur

In de vroege ochtend van 5 december 2008 kwamen het Ro-Ro schip “Grande Mediterraneo” en de tanker “Ardea” met elkaar in aanvaring op de Schelde.

Beide schepen waren opvarend met een loods richting Antwerpen bij goed zicht. De “Grande Mediterraneo” met 17 knopen en de “Ardea” met 11 knopen. De loodsen maakten onderling de afspraak om de “Ardea” op te lopen aan bakboordzijde. In de Bocht van Bath was dat moment daar. De “Ardea” behield vaart aan stuurboordzijde van het vaarwater. Tijdens het bochten en tegelijk oplopen lukte het de roerganger van de “Grande Mediterraneo” niet de gewenste track te volgen en draaide het schip te ver door naar stuurboord totdat een aanvaring met de ‘Ardea’ onvermijdbaar was. De schade bleef beperkt tot staalschade maar was wel aanzienlijk doordat de “Grande Mediterraneo” bij het wegsturen nogmaals de “Ardea” raakte met het achterschip.

De opgenomen radarbeelden geven een verhelderend beeld. Op de “Grande Mediterraneo” ontstonden problemen bij het stutten van de draai naar stuurboord die nodig was om de bocht door te komen. Als dat plaatsvindt terwijl de schepen vlak naast elkaar varen is er weinig tot niets wat aan boord van de “Ardea” nog gedaan kan worden om de aanvaring te voorkomen. Ik acht de aanvaring dan ook geheel te wijten aan de vaarwijze van de “Grande Mediterraneo”, volgend uit de adviezen van de loods.

De vraag hoe deze aanvaring voorkomen had kunnen worden, begint met de vraag waarom het nodig is een schip op te lopen in de Bocht van Bath. De noodzaak om op te lopen is te

beargumenteren. De noodzaak om dat te doen in deze bocht is mij niet duidelijk. Zijn normaal al goede vaardigheden vereist om een schip met de afmetingen van de “Grande Mediterraneo” goed te kunnen besturen, voor het bochten en tegelijkertijd oplopen geldt dat des te meer. Een extra vereiste vaardigheid is dan het stutten om het schip een gewenst track te laten volgen. Bij het sturen op de hand is dit allemaal mensenwerk van en tussen loods en roerganger. Dan neem ik nog niet mee de mogelijke interactie¹ die kan ontstaan tussen schepen die elkaar passeren. De aanwezigheid van interactie is hier niet onderzocht.

Door een schip op te lopen op een recht stuk vaarwater, waarbij de roerganger dan enkel zijn voorliggende koers hoeft te behouden, wordt veel minder risico genomen.

Een inventarisatie door de vaarwegbeheerder zou uitsluitel kunnen geven of het nodig is om in dit gebied schepen op te lopen. Indien het oplopen in deze bocht slechts zeer incidenteel voorkomt, kan ik me voorstellen dat hier eenvoudig maatregelen getroffen kunnen worden. Ik adviseer de Raad een aanbeveling met deze strekking te overwegen.

Verder redenerend op de besturingsvaardigheden is het gerechtvaardigd om vragen te stellen bij het handsturen. Voortschrijdende techniek van automatische stuurinrichtingen nemen mogelijk de risico's weg die het mensenwerk met zich meebrengen. Ik realiseer me dat dit in strijd is met de heersende opvattingen omtrent het besturen van een schip op de rivier.

Desalniettemin kan deze gelegenheid aangegrepen worden om het varen op de automatische stuurinrichting versus het sturen op de hand of rivier piloot nogmaals onder de aandacht te brengen. Op dit punt adviseer ik de Raad om in de uitspraak aandacht te schenken aan de verschillende manieren van scheepsbesturing en de voor- en nadelen daarvan.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

In de nacht van 4 op 5 december 2008 voer de “Ardea” op de Westerschelde richting Antwerpen via de Zandvlietsluizen. Om 23.54 uur was de Belgische loods ter hoogte van Vlissingen aan boord gekomen. Het zicht was goed en er stond een matige zuidzuidwestenwind. Beide radars en het echolood stonden bij. Er stonden twee stuurpompen bij en de boegschroef was stand-by. Omstreeks 02.00 uur werd Hansweert gepasseerd en koers gezet naar het Nauw van Bath. Het tij was net gekenterd en er stond een lichte vloedstroom. Op de brug waren naast de loods eveneens de kapitein en de tweede stuurman aanwezig. De loods zat in de stuurstoel en bediende de automatische piloot. De “Ardea” draaide volle kracht, goed voor 10,8 knopen en de snelheid over de grond bedroeg als gevolg van de vloedstroom ongeveer 11,5 knopen.

Uit het Nauw van Bath kwamen vier tegenliggers en er was één meeligger, de “Grande Mediterraneo”, die inliep op de “Ardea”.

Om 02.44 uur, nabij de scheidingston NBMA riep de loods van de “Ardea” de “Grande Mediterraneo” op. Zonder de boodschap af te wachten antwoordde de loods aan boord van de “Grande Mediterraneo” dat de “Ardea” geen vaart hoefde te minderen en dat er aan bakboord voorbij zou worden gelopen. De loods van de “Ardea” antwoordde dat hij dat begrepen had en dat hij bereid was vaart terug te nemen als de “Grande Mediterraneo” daarom zou vragen. De

¹ Interactie is een fenomeen wat ontstaat door hydrodynamische drukvelden en kan ervoor zorgen dat de schepen naar elkaar toe getrokken worden.

afstand tussen beide schepen was toen ongeveer een halve mijl en het vaartverschil ruim 4 knopen.

Om 02.47 uur passeert de laatste tegenligger de “Ardea” en stuurt de “Grande Mediterraneo” uit naar het midden van het vaarwater om op te lopen. Vanaf dat moment was duidelijk dat de “Grande Mediterraneo” ging passeren in de nauwe bocht bij Bath. De “Ardea” hield dicht de groene boeienlijn aan. Bij het passeren van boei 75B, in de draai naar boei 77, liep de “Grande Mediterraneo” de “Ardea” voorbij maar liep daarbij uit het roer. De loods van de “Grande Mediterraneo” meldde dit om 02.53 uur aan de loods van de “Ardea”.

Tezelfdertijd had de loods van de “Ardea” gemerkt dat de “Grande Mediterraneo” erg ver stuurboorduit draaide waarop hij de kapitein meteen liet overschakelen naar handsturen en hard stuurboord (60°) met boegschroef bij en vol achteruit liet geven. Ondanks deze actie raakte de boeg van “Ardea” onder een hoek van ongeveer 30° stuurboordzijde van de “Grande Mediterraneo” op ongeveer een kwart scheepslengte vanaf het achterschip. De “Ardea” liep als gevolg van de uitwijkmanoeuvre door de groene boeienlijn tussen boei 77 en 79.

De “Grande Mediterraneo” draaide vervolgens bakboorduit om terug te komen in het vaarwater en raakte daarbij met de ramp aan de achtersteven wederom de “Ardea” deze keer ter hoogte van ballasttanks 3 en 4 aan bakboord.

Nadat de beide schepen vrij van elkaar waren, voer de “Ardea” met bakboordroer en zeer langzaam vooruit weer het vaarwater in. Bij een eerste controle van alle bakboordtanks werd geen lekkage gevonden. Er werd over een lengte van 10 meter beschadiging aan bakboordboeg geconstateerd. De loods lichtte het verkeerscentrum Zandvliet in en kreeg opdracht om voor anker te gaan in de Schaar van Ouden Doel. Om 03.25 uur kwam de “Ardea” aldaar ten anker. Na inspectie door een vertegenwoordiger van de havenautoriteiten kreeg het schip toestemming om op eigen kracht de weg naar Antwerpen te vervolgen.

Beschouwing

De beide Belgische loodsen hebben geen gevolg gegeven aan het verzoek van de Raad om ter zitting te verschijnen. Uit door de verkeersdienst Westerschelde ter beschikking gestelde videobeelden is het verloop van de gebeurtenissen nauwkeurig te volgen. Toen duidelijk werd dat de “Grande Mediterraneo” uit het roer liep, was er geen mogelijkheid meer om een aanvaring te vermijden.

Het oplopen

Ruim voordat de aanvaring plaatsvond, was duidelijk dat de “Grande Mediterraneo” op enig moment de “Ardea” zou oplopen. Het vaartverschil tussen de schepen bedroeg ongeveer 5 knopen

Om 02.44 uur was de onderlinge afstand verkleind tot een halve mijl en dat gaf de loods van de “Ardea” aanleiding om via de VHF contact op te nemen met de “Grande Mediterraneo”. Het Scheepvaartreglement Westerschelde schrijft voor dat een schip dat wordt opgelopen ruimte geeft voor het oplopende schip en zo nodig vaart mindert om het oplopen snel te laten verlopen. Voordat de loods van de “Ardea” iets kon overleggen, gaf de loods van de “Grande Mediterraneo” aan dat hij ging oplopen maar geen behoefte had aan een vaartvermindering van de “Ardea”. Niettemin gaf de loods van de “Ardea” aan alsnog vaart te willen minderen als daar om werd gevraagd. Voor de kapitein van de “Ardea” was het vanaf dat moment duidelijk dat er zou worden opgelopen en dat de beide loodsen daarover afspraken hadden gemaakt.

Drie minuten later, omstreeks 02.47 uur, passeerde de laatste tegenligger en ging de “Grande Mediterraneo” bakboorduit naar het midden van het vaarwater en werd formeel oploper. Voor de beide loodsen moet het duidelijk zijn geweest dat de beide schepen elkaar in het Nauw van Bath zouden gaan passeren.

Om 02.51 uur, bij het ingaan van de bocht bij Bath, lagen de beide schepen dwars van elkaar. De “Ardea” rondde boei 75A op korte afstand en de “Grande Mediterraneo” bevond zich iets aan bakboord van de as van het vaarwater. Hoewel het Nauw van Bath in de terminologie van het Scheepvaartreglement Westerschelde als een engte wordt gezien, zijn er voor oplopen ter plaatse geen bijzondere aanwijzingen. De situatie bij het ingaan van de bocht gaf geen aanleiding tot bezorgdheid over de goede afloop. Er was voldoende ruimte, het oplopen verliep vlot en er waren geen tegenliggers.

Om 02.53 uur rondde de “Ardea” boei 75B en draaide stuurboord uit naar boei 77. De “Grande Mediterraneo” bevond zich in het midden van het vaarwater en veranderde eveneens van koers naar stuurboord. Het schip was de “Ardea” bijna gepasseerd. Ook nu was er geen reden voor bezorgdheid.

De aanvaring

Kort na 02.53 uur meldde de loods van de “Grande Mediterraneo” dat het schip uit zijn roer liep. Nog geen minuut later vond de aanvaring plaats nabij boei 77.

Aan boord van de “Ardea” werd direct na de melding hard stuurboordroer gegeven en vol achteruit ingesteld. Ook werd de boegschroef vol naar stuurboord bijgezet. In de korte tijd tussen deze maatregelen en de aanvaring sorteerde dat alles beperkt effect. Het duurt aan boord van de “Ardea” ongeveer 30 seconden voordat de schroef tot stilstand is gekomen en achteruit gaat slaan. Bij de snelheid die het schip liep, had de boegschroef geen effect. Er was alleen sprake van het inzetten van een draai naar stuurboord, waardoor de hoek van aanvaren werd verkleind en de kracht waarmee de schepen met elkaar in aanvaring kwamen werd verminderd. Uit een verklaring aan de Belgische Nautische Commissie van de loods aan boord van de “Grande Mediterraneo” blijkt, dat deze na het passeren van boei 75B aan de roerganger een koers van 130° heeft opgedragen in plaats van als gebruikelijk de bocht te nemen door middel van roerorders en controle met de bochtsnelheidsmeter. Onder de heersende omstandigheden van stroom en wind en heeft de roerganger het hoge, 17 knopen over de grond lopende, ro-ro-schip te hard laten draaien waardoor het schip ver door de opgegeven koers draaide en een aanvaring niet meer te vermijden was. Ten tijde van de aanvaring was de “Grande Mediterraneo” weer naar bakboord aan het draaien en kwam daardoor tijdens het wegdraaien met het achterschip wederom in aanvaring met de “Ardea”.

De loodsen

De loodsen van de “Ardea” en de “Grande Mediterraneo” zijn door de Raad opgeroepen als getuige, maar zijn niet ter zitting verschenen. Het dossier bevat van beide loodsen de verklaring die zij hebben opgesteld direct na het ongeval en hun verklaringen ten overstaan van de Belgische Nautische Commissie op 6 februari 2009.

De loodsen kenden de bestemming van beide schepen en het lag voor de hand dat, om oponthoud te voorkomen, het voorbijlopen zou plaatsvinden voordat de “Ardea” de dichtstbijzijnde bestemming Zandvlietsluizen had bereikt. Uit niets blijkt dat er bij de loodsen op enig moment bedenkingen bestonden tegen voorbij lopen in het Nauw van Bath. Het vaartverschil werd door de loods van de “Grande Mediterraneo” voldoende geacht om te voldoen aan de bepaling in het Reglement Westerschelde dat oplopen vlot dient te gebeuren. Er was ook ruimte en alle tegenliggers waren voorbij. Wel was ongewoon dat de loods van de “Grande Mediterraneo” er voor koos om de grote koersverandering in het Nauw van Bath op

te geven door middel van koersorders, in plaats van roerorders te geven en zelf de draaisnelheid te controleren met de bochtanwijzer. Met een ro-ro-schip als de “Grande Mediterraneo”, voorstrooms met de wind stuurboord achterin en 17 knopen over de grond varende was dat laatste de aangewezen methode. De loods was bekend met de relatief moeilijke bestuurbaarheid van dit type schepen. Toch koos hij voor een positie direct aan het raam in het midden van de brug, waar hij het beste zicht had op de achtergrond waartegen het schip draaide. Hij liet het toezicht op de roerganger over aan de kapitein. Hij had daar echter geen afspraak over gemaakt.

Na de eerste oproep van de loods aan boord van de “Ardea” werden verdere oproepen gedaan met gebruik van de voornamen van de loodsen. De kapitein van de “Ardea” stoorde zich daaraan maar heeft daar niets van gezegd tegen de loods.

Conclusie

Onder de gegeven omstandigheden is aan boord van de “Ardea” alles gedaan wat mogelijk was om een aanvaring te voorkomen. De aanvaring heeft plaats gevonden omdat de roerganger van de “Grande Mediterraneo” een opgedragen koersverandering in de bocht van het Nauw van Bath met onvoldoende controle van de loods heeft uitgevoerd waardoor het kon gebeuren dat het schip voorbij de opgegeven koers draaide en voor de boeg van de “Ardea” liep.

Beter was geweest als de loods aan boord van de “Grande Mediterraneo” de grote koersverandering in het Nauw van Bath had uitgevoerd door middel van roerorders en zelf het effect daarvan had gecontroleerd met de bochtanwijzer.

Als er was gekozen om op te lopen na het passeren van de bocht, dan was het risico van een dergelijke aanvaring afwezig geweest.

Lering

Tussen loods en brugwacht dienen heldere afspraken te bestaan over de taakverdeling bij de uitvoering van de navigatie en het manoeuvreren met het schip.

Aanbevelingen

1. De Raad geeft in overweging om artikel 13 van het Scheepvaartreglement Westerschelde zodanig aan te passen dat het oplopen in nauwe bochten vermeden wordt.
2. Strenger toezicht van verkeersdiensten op correct gebruik van de marifoon. Bij het verkeer tussen schepen dienen altijd de scheepsnamen te worden gebruikt.

Aldus gedaan door mr. U. W. baron Bentinck voorzitter, J.L.A. van Aalst, J.L. Schot, J.F. Jongbloed en P.H. Schiller, leden, in tegenwoordigheid van ‘s Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door voorzitter mr. U.W. baron Bentinck, ter openbare zitting van de Raad van 11 juni 2010.

U.W. baron Bentinck
voorzitter

D.J. Pimentel
secretaris

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet:
www.overheid.nl > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart