

Nr. 2

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake het aan de grond raken van het Russische motorvrachtschip "Pioner Onegi", afvarende onder loodsaanwijzing op de Westerschelde, in het Nauw van Bath, nabij Westketel.

Op 8 december 1994 is het Russische motorvrachtschip "Pioner Onegi", varende onder loodsaanwijzing op de Westerschelde, aan de grond geraakt in het Nauw van Bath, nabij Westketel.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 26 juni 1995 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:

- een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Afdeling Delta, Groep Terneuzen, O. E. Hansweert, nr. 08121994-11.00-2221 opgemaakt en gesloten op 25 februari 1995, met bijlagen;
- zes kleurenfoto's van het ms. "Pioner Onegi";
- een fotocopie van een faxbericht d.d. 15 mei 1995, van de Hoofdwaterschout der Schelde G. Lannoy, aan het Hoofd van de afdeling Onderzoek Ongevallen, de heer J. Konink, met bijlage;
- een fotocopie van een memo d.d. 21 december 1994, van het Hoofd van de Afdeling Koopvaardij ing. T. Smit, aan ing. W. M. K. Janssen, met bijlagen;
- een videoband met radaropnamen;
- een fotocopie van het verslag van de Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen, inzake het ms. "Pioner Onegi".

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 29 september 1995. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart J. Konink.

De Raad hoorde loods A. G. Slothouber en F. H. Rohling, ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, beiden als getuige.

U 2

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Pioner Onegi" is een Russisch motorvrachtschip, toebehorend aan Northern Shipping Company, Archangelsk (Rusland). Het schip is 130,30 meter lang, heeft een laadvermogen van 6780 ton en wordt voortbewogen door één rechtsdraaiende schroef.

Het schip is onder meer uitgerust met VHF en radar.

Ten tijde van het aan de grond lopen bedroeg de diepgang voor 6,70 meter en achter 7,80 meter. De lading bestond uit containers en stukgoed.

B. De ramp

(1) Aan het Korps Landelijke Politiediensten hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein B. Eremenko:

Ik ben de kapitein van de "Pioner Onegi". Op donderdag 8 december 1994, omstreeks 08.30 uur, ontmeerden wij met de "Pioner Onegi" in de haven van Antwerpen vanaf ligplaats nr. 357.

Omstreeks 09.00 uur waren wij bij de Boudewijnsluis. Wij hebben ongeveer een uur in de middelste sluis gelegen. Het schip was compleet zeeklaar. Omstreeks 10.30 uur verlieten wij de sluis richting zee. De wind nam toen sterk toe tot ongeveer 25 meter per seconde. Toen wij Zandvliet voorbij voeren was er nog niets aan de hand. De wind kwam van bakboord in. Wij hebben niet aan de grond gezeten, dat kan dus niet de oorzaak zijn van het kapseizen. Toen wij op de rivier gingen manoeuvreren maakten wij plotseling 10° slagzij over stuurboord. Onze snelheid op de rivier was 12 tot 13 knopen. Het maximum is 15 tot 17. Wij voeren volle kracht. Toen wij slagzij gingen maken zijn wij gestopt. Ik dacht dat de lading ging schuiven. Er was geen water in de machinekamer of in de ruimen. Alle ballasttanks waren vol, ongeveer 1000 ton en wij hadden 560 ton brandstof aan boord in de bodemtanks; deze waren voor 95% vol. Wij hadden zware olie geladen als brandstof met een viscositeit van 1,80.

De lading was allemaal in containers; een groot deel was suiker.

Ik denk dat de containers niet zijn gaan schuiven maar de lading in de containers. Ik was inmiddels vijf minuten in mijn hut. Toen ik merkte dat wij slagzij maakten gaf ik vanuit mijn hut order aan de eerste stuurman op de brug de speciale trimtanks in de zijden te gebruiken en van tank 6 naar tank 7 te pompen om meer gewicht naar bakboord te krijgen. De trimtanks zijn normaal halfvol, en ik gaf opdracht hard roer naar stuurboord te geven. Ik denk dat wij door de enorme sterke wind naar stuurboord werden gedrukt. Wij maakten vervolgens al meer slagzij naar stuurboord. Ik gaf vervolgens de bemanning opdracht zich klaar te maken het schip te verlaten.

Wij hadden alles onder controle. Vervolgens heeft de bemanning het schip verlaten. Ik als laatste om circa 15.00 uur. Wij hebben er ook nog een groene boei uitgevaren. Ik had de slingertijd op de rivier geklokt en die was ongeveer 22 seconden heen en terug. Wij hadden bij de stabiliteitsberekening een MG van 30 centimeter. Die gegevens zijn nog aan boord. De tweede stuurman is de ladingofficier. Bij het van boord gaan zijn er wel scheepspapieren met de bemanning mee naar Antwerpen genomen, welke weet ik niet.

In de scheepskas zit vrijwel geen geld meer. Veel scheepsdocumenten liggen nog wel aan boord, evenals alle eigendommen van de bemanning. Wij hadden twee lagen containers aan dek, normaal zijn dat er meestal drie. Er stonden alleen lichte containers aan dek. Ik denk niet dat het kapseizen aan verkeerde belading ligt. Tijdens het ongeval stond de tweede stuurman op de brug. De eerste stuurman stond onder de douche.

Rivierloods A. G. Slothouber:

Op vrijdag 8 december 1994 ben ik omstreeks 09.40 uur aan boord gegaan van het Russische zeeschip "Pioner Onegi". Ik ben aan boord gegaan in de Boudewijnsluis te Antwerpen.

Omstreeks 10.20 uur zijn wij de sluis uitgevaren, zonder sleepboten. De opgegeven grootste diepgang van het schip was 78 decimeter. Het schip maakte in de sluis geen slagzij, het lag wel een meter van de kant, zodat ik in eerste instantie niet aan boord kon komen. De wind was hard en kwam van bakboord achter in. Toen wij uit de sluis vertrokken ging dat prima, er waren geen problemen.

Toen wij op de rivier waren moesten wij naar de stuurboordzijde van de vaargeul, omdat er een super opkwam voor de Kalosluis.

Ik gaf de koerswijzigingen per 5°. Ik gaf de orders direct aan de roerganger. De roerganger gaf echter hard stuurboordroer, ik heb toen gezegd dat hij het rustiger aan moest doen.

Alles ging prima, het schip helde wel wat over stuurboord, maar dat was niet verontrustend, ik weet dit aan het windmoment, de wind kwam van bakboord in. In eerste instantie voer ik halve kracht, ik ben een aantal malen afgeslakt in verband met gemeerd liggende schepen. Na de fenolsteiger heeft de kapitein zelf volle kracht vooruit gegeven, ter hoogte van de containerkade heb ik weer afgeslakt. Bij Zandvliet heb ik de snelheid weer opgevoerd. Ik heb toen daar ook een afspraak gemaakt met de "Helena F.", die wilde voor mij overlopen. Ik heb gevraagd of hij even wilde wachten, zodat ik geen scherpe bocht hoefde te maken. Dit was zuiver gevoelsmatig. Tot aan de bocht het Nauw van Bath was er niets aan de hand. Toen ik de bocht in stuurde ter hoogte van boei 70 gaf ik de order 5° bakboord. Het schip reageerde direct en draaide naar bakboord, ik gaf toen de order midscheeps en daarna 5° stuurboord om te stutten. Het schip bleef echter doordraaien naar bakboord.

Vervolgens heb ik 10° stuurboord en 15° stuurboord gegeven, en weer terug naar 10° stuurboord, 5° stuurboord en midscheeps. (Het schip luisterde hier naar het roer.) Ter hoogte van boei 77 wederom bakboord 5°. Nadat ze naar bakboord kwam weer midscheeps, stuurboord 5°, stuurboord 10° en stuurboord 15° om te stutten. Het schip bleef doordraaien naar bakboord en maakte een slagzij van 45° over stuurboord. Vervolgens heb ik de orders "machine langzaam vooruit" gegeven. Wij

U 2

bleven over stuurboord hangen. Vervolgens midscheeps. Wij bleven nog over stuurboord hangen en doorlopen naar bakboord. Vervolgens vol achteruit, alle hands aan dek, totdat wij tussen de 75 en 75A aan de grond liepen. Daarna machine gestopt. Door de stroom en wind zijn wij weer vlot gekomen en vervolgens de vaargeul overgedreven en net zuid van de Westketel met het achterschip tegen de plaat geraakt. De boei 75 lag aan dek en is er ter hoogte van Westketel weer afgespoeld. Het schip lag met de bakboordzijde tegen de plaat. Door de stroom is het schip toen rond gegaan en met stuurboordzijde tegen de plaat komen te liggen. Ik had inmiddels via mijn portofoon (ik kon de scheepsmarifoon wegens een voortdurende fluittoon niet gebruiken) Zandvliet in kennis gesteld van de situatie. Ook had ik alle opvarenden aan dek laten komen. De situatie was zeer gevaarlijk. Over de oorzaak kan ik niets verklaren, de stabiliteit was niet goed, dat was duidelijk; wat de oorzaak daarvan was weet ik niet.

Ik heb niet gevoeld dat er lading is verschoven.

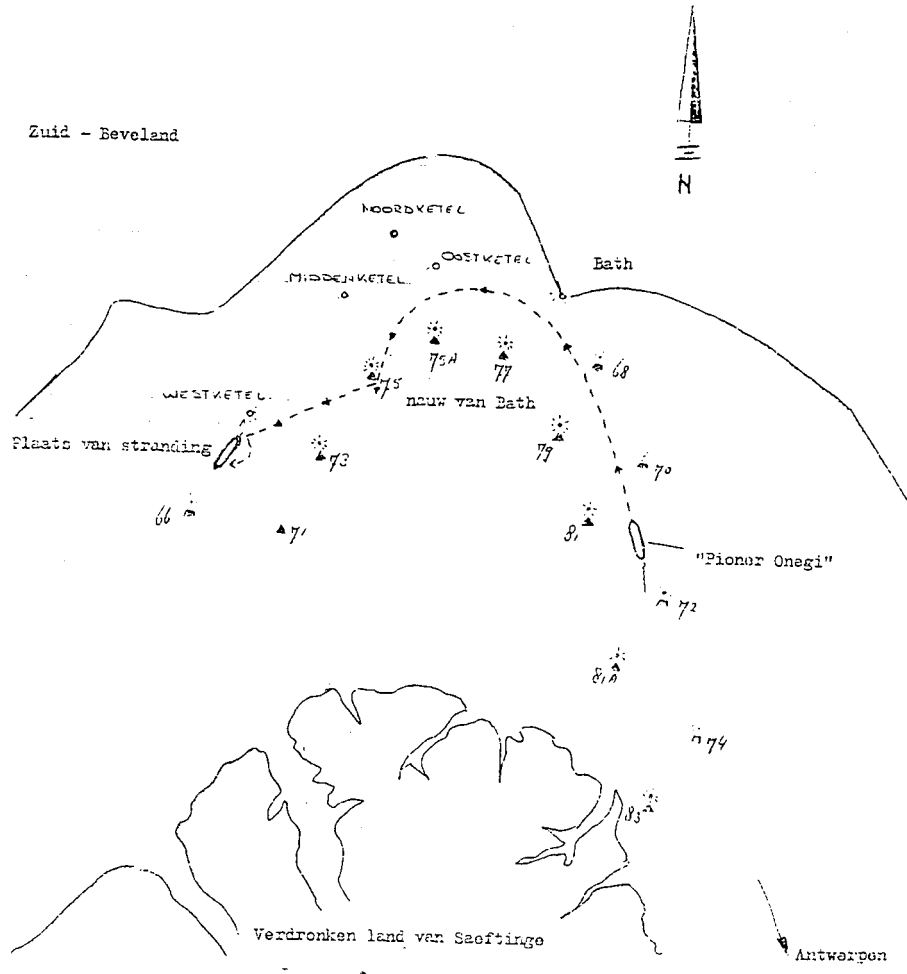
De kapitein is na Saeftinghe naar zijn hut gegaan, de stuurman van de wacht, ik meen dat dat de tweede stuurman was, was op de brug. Het schip heeft niet geslingerd maar heeft vanaf de afvaart uit de sluis tot aan het Nauw van Bath de hele tijd wat over stuurboord geheld. Onderweg heeft een collega van mij, die ik tegen kwam, Ruud Zeegers, nog over de marifoon tegen mij gezegd dat het schip behoorlijke slagzij over stuurboord had.

Rivierloods R. J. J. F. Zeegers:

Op donderdag 8 december 1994 was ik aan boord van de "Olivier". Ik was opvarend.

Omstreeks 10.30 uur kwam ik ter hoogte van de Noord Ballast de "Pioner Onegi" tegen. Ik wist dat mijn collega Slothouber aan boord van dat schip was. De "Pioner Onegi" was afvarend. De wind was zuidelijk, ongeveer 9 à 10 Bft. Ik zag dat de "Pioner Onegi" opvallend over stuurboord lag. Verder zag ik dat het schip goed op zijn merk lag, het lag behoorlijk diep. Ik heb gevraagd of hij zo naar zee ging, waarop hij bevestigend antwoordde. Ik heb niet gezien of de "Pioner Onegi" koplendig of stuurlastig lag. Wel zag ik dat bij koers veranderen ter hoogte van Zandvliet en Saeftinghe het schip nog schever kwam te liggen. Verder kan ik niets verklaren.

(2) Het proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, opgemaakt door hoofdagent N. M. Vroman en brigadier J. J. van Ginkel, d.d. 8 december 1994, betreffende het scheepsongeval ter hoogte van de Westketel, met het Russische zeeschip "Pioner Onegi", houdt – zakelijk weergegeven – het volgende in:



U 2

Ten tijde van het ongeval waaide er een zuidzuidwestelijke wind, kracht acht à negen Bft, met uitschieters naar tien. Het was afgaand water en laagwater omstreeks 13.30 uur te Bath.

De "Pioner Onegi" was omstreeks 09.40 uur vanuit de Boudewijnsluis in België vertrokken richting zee. Daar was ook de Nederlandse loods aan boord gekomen. Bij vertrek werd de "Pioner Onegi" gecontroleerd door agenten van de Zeevaartpolitie te Antwerpen die hiervan rapport opmaakten onder nr. CA-VK/rap12081.PME. Na vertrek uit de Boudewijnsluis maakte de "Pioner Onegi" kennelijk al slagzij over stuurboord. Door de loods van een tegemoetkomend schip werd dit gezien, evenals het feit dat het schip behoorlijk diep in het water lag.

In het Nauw van Bath, ter hoogte van boei 70, werd de bocht naar bakboord ingezet, waarbij het schip direct en fors naar bakboord draaide. Het schip moest door middel van stuurboord-roer fors gestut worden om weer op koers te komen. Dit herhaalde zich bij boei 77, waar weer naar bakboord gestuurd werd. Het schip was toen niet meer te stutten, maar bleef naar bakboord draaien, waarbij het zware slagzij begon te maken over stuurboord, en zonder meer tot 45 graden omging.

Pogingen om het schip zich op te laten richten mislukten, vermoedelijk omdat het schip totaal geen richtend vermogen meer had, en de stabiliteit van het schip ernstig verstoord was.

Vervolgens is het schip tussen de boeien 75 en 75A aan de grond gelopen, en door stroom en wind weer losgekomen. Hierna is het schip over boei 75 heengedreven, waarbij de boei beschadigd werd. Het schip strandde vervolgens aan de overkant van het vaarwater bij de lichtopstand Westketel met bakboordzijde tegen de plaat. Door de stroom is het schip vervolgens rondgegaan, en met stuurboordzijde tegen de plaat komen te liggen, waarna sleepboten het daar op haar plaats gehouden hebben tot de berging.

De bemanning was inmiddels grotendeels van boord gegaan.

Op donderdag 8 december 1994, omstreeks 17.30 uur, werd aan boord van een sleepboot langs zij van de "Pioner Onegi" de kapitein van de "Pioner Onegi" gehoord. Vervolgens werd dezelfde kapitein nogmaals gehoord op vrijdag 9 december 1994 omstreeks 14.00 uur. Van deze verklaringen is afzonderlijk proces-verbaal opgemaakt.

Getracht werd om op 8 december 1994 met een rogatoire commissie in Antwerpen andere bemanningsleden te horen, met name de eerste werktuigkundige en de eerste en tweede stuurman, van wie de tweede stuurman als ladingofficier ons mogelijk gegevens over de stabiliteit van het schip kon verstrekken.

Op genoemde datum omstreeks 20.00 uur waren wij, verbalisanten, in het Zeemanshuis te Antwerpen in gezelschap van een agent van de Zeevaartpolitie te Antwerpen, voorzien van een rogatoire commissie. In het Zeemanshuis verbleef de Russische bemanning van de "Pioner Onegi". Echter bleek ons, dat de stuurlieden van het schip bij aankomst onmiddellijk door een auto van het Russische consulaat in Antwerpen waren opgehaald, en niet beschikbaar waren voor verhoor. Terwijl wij een poging deden de eerste werktuigkundige te horen, was er, waar wij verbalisanten bijstonden, telefonisch contact tussen de eerste werktuigkundige en naar zijn zeggen het consulaat, waarbij hem, alweer volgens zijn zeggen, verboden werd een verklaring af te leggen. Ook werd medegedeeld dat de officieren niet beschikbaar

waren om een verklaring af te leggen. Vanwege de Zeevaartpolitie in Antwerpen zag men geen mogelijkheden om verder actie te ondernemen, teneinde deze persoon te horen.

Op vrijdag 9 december 1994 werd de loods van de "Pioner Onegi" gehoord in het kantoor van het Nederlandse Loodswezen te Vlissingen, waarvan proces-verbaal is opgemaakt.

Op vrijdag 9 december 1994 omstreeks 16.00 uur, werd de loods van een tegemoetkomend schip als getuige gehoord, waarvan proces-verbaal is opgemaakt.

Op 23 december 1994, omstreeks 10.00 uur, waren wij, verbalisanten, bij het Schelde Coördinatiecentrum te Vlissingen. Wij hebben daar de opnamen bekeken, gemaakt van de radarbeelden vlak voor en tijdens het ongeval met de "Pioner Onegi". Ook hebben wij de opnamen van de VHF, kanaal 12, beluisterd. Kanaal 12 is op dat gedeelte van de Westerschelde het verkeerskanaal. Hiervan is door ons proces-verbaal opgemaakt.

Door de Scheepvaartinspectie werd onderzoek gedaan naar de oorzaak van het kapseizen van de "Pioner Onegi".

In verband hiermee ben ik, verbalisant Van Ginkel, op zaterdag 10 december 1994 met de heer F. Rohling van de Scheepvaartinspectie aan boord gegaan van het schip, om te zoeken naar scheepsdocumenten relevant voor het onderzoek. Wij werden hierbij vergezeld door een ambtenaar van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat trad op als beheerder van het vaartuig, nadat dit onder de Wrakkenwet was geplaatst.

Door ons werd meegenomen:

uit de hut van de kapitein:

- een container loading and unloading manual;
- diverse ladingpapieren van deze en voorgaande reizen;
- pre-stowage en stowageplan ex-Antwerpen;

Uit de hut van de tweede stuurman:

- persoonlijke ladingnotities;
- diverse ladingpapieren en computerafdrukken van voorgaande reizen;
- pre-stowage en stowageplan;
- container loading manual (andere versie);

Van de brug:

- een kaart met de belangrijkste scheepsgegevens;
- gedeeltelijk ingevuld loodscertificaat.

Door de heer Rohling van de Scheepvaartinspectie werden deze documenten bestudeerd en daaruit relevante gegevens genoteerd, waarna ze op 10 december 1994 weer werden teruggegeven aan Rijkswaterstaat.

Op maandag 12 december 1994, omstreeks 15.00 uur, werd in overleg met Officier van Justitie mr. Mos door mij, verbalisant Van Ginkel, aan boord van de "Pioner Onegi", een personal computer van het merk Olivetti, type XP 1338, met toetsenbord, zonder beeldscherm, in beslag genomen. Deze computer wordt tot de beslissing van de Officier van Justitie daarover, bewaard in het bureau van de Operationele Eenheid Hansweert van de Politie te Water.

Naar de in deze computer opgeslagen gegevens werd een onderzoek ingesteld door

U 2

de heer K. Roos, brigadier van politie van het Regiokorps Haaglanden, interregionaal team computercriminaliteit. Hiervan is proces-verbaal opgemaakt.

In overleg tussen de heer Rohling en de heer Roos, voornoemd, zijn een drietal voor het onderzoek relevante bestanden door de Scheepvaartinspectie onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn onder meer verwoord in het rapport van de heer Rohling.

Uit het voorgaande bleek ons, verbalisanten, het volgende:

De kapitein van "Pioner Onegi" heeft bij vertrek van zijn schip uit de haven van Antwerpen naar zee verzuimd afdoende voorzorgsmaatregelen te nemen met betrekking tot de weersomstandigheden, de lading, de hoeveelheid lading, de indeling van het gewicht van de lading en daarmee met de stabiliteit van zijn schip, welke maatregelen volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden, waarin het schip zich bevond, geboden waren.

Ook is het vermoedelijk aan de schuld van de kapitein van de "Pioner Onegi" te wijten dat zijn vaartuig gestrand, verongelukt, gezonken en onbruikbaar gemaakt is, waardoor levensgevaar voor anderen ontstaan is.

Uit de verklaring van de kapitein, en uit de op 7 december 1994, de dag voor vertrek, ingevulde peilstaat van de ballasttanks bleek dat die vrijwel gevuld waren, evenals de brandstofbunkers in de dubbele bodem. Dit is dus slechts van positieve invloed op de stabiliteit van het schip geweest.

Door ambtenaren van de Belgische Zeevaartpolitie in Antwerpen is waargenomen dat de "Pioner Onegi" in de Berendrechtssluis opvallend slagzij over stuurboord maakte.

Door getuige loods Zeegers, is vanaf een tegemoetkomend schip waargenomen dat de "Pioner Onegi" opvallend diep lag en aanmerkelijk slagzij maakte over stuurboord.

De loods van de "Pioner Onegi" merkte geen slagzij op in de sluis, maar nam waar dat op de rivier het schip naar stuurboord overhelde. Hij weet dit aan het windmoment.

De windsterkte was omstreeks de tijd van het ongeval 8 à 9 Bft, met uitschieters naar 10 Bft en kwam uit het zuidzuidwesten. De wind kwam dus van bakboord in en veroorzaakte daardoor een kracht naar stuurboord. Door de hoge belading van het schip met een derde laag containers aan dek, was het schip vatbaarder voor wind. Gebleken is dat het schip in het Nauw van Bath kapseisde na het ingaan van een bocht naar bakboord. Het kapseisde dus mede onder invloed van roer- en windmoment. Dit duidt op een te geringe stabiliteit van het schip.

Uit het rapport van de Nederlandse Scheepvaartinspectie en uit het stuwplan en containerstuwplan met gewichten blijkt dat:

- het schip was overbeladen;
- er in ieder geval in strijd met interne beladingsvoorschriften van het schip een derde laag geladen containers aan dek was gestuwd;
- het merendeel van de containers aan dek in strijd met diezelfde voorschriften te zwaar waren;
- in ruim 1 de containers niet goed gesjord waren, namelijk slechts aan stuurboord;
- door te zware belading het schip te diep lag waardoor de stabiliteit bij scheefvallen

snel zou verslechteren, doordat dan het hoofddek reeds bij 7 graden slagzij onder water zou komen.

Uit het rapport van de Nederlandse Scheepvaartinspectie, met bijlagen, en het proces-verbaal van onderzoek van de boordcomputer van de "Pioner Onegi" van het Regiokorps Haaglanden, interregionaal team computercriminaliteit, bleek voorts het volgende:

In de computer van de "Pioner Onegi" bleek een programma aanwezig te zijn, waarin bij aanvang van reizen met het schip stabiliteitsberekeningen werden gemaakt. Aangetoond is dat in dit stabiliteitsprogramma vlak voor aanvang van de reis, en wel op 8 december 1994 omstreeks 08.51 uur, een berekening is gemaakt van de stabiliteit van het schip. De Scheepvaartinspectie concludeert uit interpretatie van voorgaande gegevens dat het schip niet voldeed aan internationale voorschriften van schepen kleiner dan 100 meter, IMO res. A.167(IV). Voor grotere schepen bestaan er geen internationale regels, zodat Nederland deze criteria ook toepast op haar schepen van langer dan 100 meter.

Afgezien hiervan blijkt uit het stabiliteitsprogramma, ingevuld aan boord van de "Pioner Onegi" door vermoedelijk de ladingofficier, dat het schip te weinig stabiliteit bezat om naar zee te gaan. De invuller van het programma heeft moeten weten wat er aan de hand was. De kapitein is eindverantwoordelijk voor de belading van zijn schip.

Bij het kapseizen van de "Pioner Onegi" is een levensbedreigende situatie ontstaan. Het kapseizen tot ongeveer 45 graden voltrok zich zeer snel. De bemanning is door in de buurt varende schepen vrijwel direct van boord gehaald.

(3). Het rapport van de Zeevaartpolitie te Antwerpen aan de Hoofdwaterschout der Schelde, bewaardecode CA-VK\RAP12081.PME, opgemaakt d.d. 8 december 1994 om 09.50 uur, door de agenten J. P. Menz en E. Hiele, betreffende de verdachte slagzij van het Russische ms. "Pioner Onegi", houdt – zakelijk weergegeven – het volgende in:

Het schip lag met verdachte slagzij in de sluis, zodat het praktisch onmogelijk was om zich aan boord te begeven. De rivierloods die aan boord moest stappen gaf het bevel het schip dicht bij wal te trekken, zodat wij veilig aan boord konden stappen. Aan boord van het schip wezen wij de kapitein nogmaals op de Solas- en ISO-voorschriften aangaande het uitzetten van de pilootladder en de veiligheid ervan. De kapitein verklaarde ons mondeling dat dit te wijten was aan de sterke wind en dat hij handelde op verzoek van de dokloods.

Een duidelijk zenuwachtige kapitein zei: "Geen problemen met mijn schip en de machine, alles is oke."

Bij het uitvoeren van de formaliteiten begon de kapitein hopeloos te zoeken naar zijn verklaring voor afvaart. Uiteindelijk kwam hij ermee tevoorschijn.

Mits zijn schip scheef hing moest de kapitein geen sleepboten hebben om naar buiten te varen, niet nodig volgens hem.

Wij wensen dit feit te melden als info, want dat ziet er volgens ons niet goed uit en wij hebben de indruk dat de kapitein ons de ware stand van zaken aan boord verbergt.

U 2

(4). Het rapport naar aanleiding van het onderzoek naar de reden van kapseizen van het ms. "Pioner Onegi", opgemaakt op 22 december 1994 door F. Rohling, expert van de Nederlandse Scheepvaartinspectie, houdt – zakelijk weergegeven – het volgende in:

Op 9 december 1994 werd mij door de heer J. J. van Ginkel van het Korps Landelijke Politiediensten, afdeling Delta, eenheid Hansweert, verzocht technische bijstand te verlenen voor hun onderzoek naar het kapseizen van het Russische ms. "Pioner Onegi".

In het kader van het onderzoek ben ik twee maal aan boord geweest van het betreffende schip, zijnde zaterdag 10 december 1994 en dinsdag 13 december 1994. Tijdens het eerste bezoek verkeerde het schip nog in dezelfde toestand als direct na de ramp. Er waren wel bergingsboten aanwezig, maar er was nog geen berging gaande.

De reden van dit bezoek was het zoeken naar en zeker stellen van documentatie en/of condities van het schip waaruit een oorzaak voor de ramp zou kunnen blijken.

Op mijn aanwijzing zijn de volgende documenten door de Politie te Water meegenomen:

Uit de hut van de kapitein:

- container loading and unloading manual;
- diverse ladingpapieren van deze en voorgaande reizen;
- pre-stowage en stowageplan ex-Antwerpen.

Uit de hut van de ladingofficier:

- persoonlijke notities;
- diverse ladingpapieren en computeruitdraaien van voorgaande reizen;
- pre-stowage en stowageplan;
- container loading manual (andere versie).

Van de brug:

- een kaart met de belangrijkste scheepsgegevens;
- gedeeltelijk ingevuld loodscertificaat.

Op mijn aanraden is later door de Politie te Water een PC in beslag genomen, waarin zich naar mijn oordeel mogelijk bestanden met stabiliteitsberekeningen konden bevinden.

Het peilen van tanks, ballast en bunkers werd door mij niet relevant geacht, omdat het schip na de ramp geruime tijd met de ontluchtingen van een aantal tanks onder water had gelegen.

Betreden van de ruimen voor inspectie werd tijdens het eerste bezoek niet veilig geacht.

Uit de peilstaat van 7 december 1994 van ballasttanks en een tankenplan – documenten welke door de kapitein aan de politie ter hand gesteld waren – bleek dat alle bodemtanks vol zaten, de voor- en achterpiek leeg waren en tanks in de dubbele huid in de zij (wingtanks) gedeeltelijk vol waren.

Beide containermanuals gaan uit van ten hoogste twee lagen geladen containers aan dek, met een gewicht van 17 ton per container van 20 voet, (bijvoorbeeld op ruim 4

kan er zo 5 breed, 3 lang, 2 hoog, 17 ton= 510 ton geladen worden). In het boek van de ladingofficier wordt nog gesproken over een lege laag containers als derde laag aan dek (= 2,2 ton per 20 ft container). In het boek van de kapitein, hetgeen als tekening genummerd is en dus officieel bij het schip hoort, wordt niet over een derde laag gesproken.

Het is overigens niet duidelijk of het laden van geladen containers in de derde laag vanwege stabiliteitscriteria of vanwege overschrijding van de maximale dekbelasting niet wordt behandeld in het container manual.

Het is ook niet duidelijk waarom beide boeken verschillend zijn.

Daadwerkelijk echter is er op de ruimen 2, 3 en 4 een groot aantal containers zwaarder dan 17 ton per stuk geladen en tevens zijn er een aantal containers met een groot gewicht in de derde laag geplaatst.

Gegevens hierover zijn aangetroffen in de "bayplannen" of containerstuwplannen.

Het tweede bezoek vond plaats op dinsdag 13 december 1994. De deklust was toen reeds geborgen en de luiken van de ruimen geopend, zodat een inspectie van de ruimlading mogelijk was. Tijdens deze inspectie bleek dat de containers in de ruimen 1 en 2 sporen vertoonden van massaal kantelen naar stuurboord. Het schip is niet specifiek uitgelegd als containerschip, waardoor er nogal wat ruimte leeg is naast de containers in de zijden.

Tevens bleek dat de containers in ruim 1 alleen aan stuurboord aan de scheepshuid gesjord waren. Dit vergrootte de mogelijkheid tot kantelen naar stuurboord.

Er is niet bekend of dit kantelen tijdens of na de ramp heeft plaatsgevonden. Wel is bekend dat het schip na het eerste scheefvallen (over stuurboord) zich niet meer heeft opgericht.

De computerbestanden

De bestanden zijn zichtbaar gemaakt door de heer K. Roos van het Interregionaal Team Computercriminaliteit, regio Haaglanden.

Ik heb daarbij assistentie verleend waar het het identificeren van bepaalde berekeningssystemen voor de stabiliteit betreft.

Voor verdere beschouwing van deze bestanden heb ik een aantal relevante bestanden aangeleverd gekregen op schijf.

Het in de computer aangetroffen stabiliteitsprogramma werd iedere reis en/of onderdeel van de reis gebruikt.

Dit bleek ook uit de uitdraaien aangetroffen in de hut van de ladingofficier.

Het laatst gebruikte bestand is de berekening van de situatie als bij vertrek Antwerpen, voorafgaand aan de ramp.

De gegevens betreffende de ingevoerde gewichten komen vrij goed met de diverse ladingpapieren en met het stuwplan als aangetroffen in de verschillende hutten overeen. Ook de vertrekdiepgangen op het stuwplan en de berekende diepgangen komen met elkaar (in 1 decimaal) overeen, alsook de aan de loods opgegeven maximale diepgang (zijnde de achterdiepgang in dm).

De ingevoerde ballastgegevens stemmen overeen met de eerder genoemde peilstaat. Aangaande de diepgang kan worden gesteld dat het schip 32 cm overladen was. Dit komt overeen met een gewicht van ca. 540 ton. Blijkens de kaart van de brug en het programma uit de computer doet het schip op deze diepgang namelijk ca. 17 mt/cm. Het schip beschikt over een tweetal Plimsolmerken. Het eerste is het merk te

U 2

gebruiken wanneer het schip een deklast hout vaart onder de daarvoor geldende condities. Door het vermeende extra drijfvermogen van deze lading is het toegestaan dieper af te laden dan anders.

In alle publikaties (Lloyds list, IVS) wordt echter de maximale zomerdiepgang van het schip bij houtvaart abusievelijk als normale zomerdiepgang genoemd.

Het tweede merk is het "normale" merk, zoals ieder schip dat heeft. Voor iedere lading, niet zijnde een lading hout aan dek, dient men met dit merk en de daarbij horende diepgangen rekening te houden.

In dit geval geldt een maximale diepgang "winterseizoen-zoetwater" van 6,93 meter. De Russische regels betreffende het gebruik van Plimsolmerken zijn identiek aan de internationaal geldende regels als overeengekomen in het Load Line Protocol van 1966.

Ter conclusie

Het schip

a. was overladen volgens Load Line Protocol 1966. Dit is niet perse de oorzaak, doch houdt zeker verband met de ramp.

Het hoofddek zal bij circa 7 graden slagzij onder water komen, in plaats van bij circa 10 graden.

b. voldeed niet aan de eisen betreffende stabiliteit voor schepen kleiner dan 100 m, IMO res. A.167(IV).

Het schip is echter langer dan 100 m.

Bestudering van de Russische stabiliteitseisen moet nog uitwijzen of het schip ook in overtreding was waar het de nationale eisen betreft.

Het kapseizen van het schip is te wijten aan een te geringe stabiliteit, en men was aan boord reeds op de hoogte van deze situatie blijkens de berekeningen die er gemaakt zijn.

(5). De brief d.d. 21 december 1994, van het Hoofd van de afdeling Koopvaardij van DGSM ing. T. Smit, als bijlage gevoegd bij het rapport van expert van de Scheepvaartinspectie F. Rohling, houdt – zakelijk weergegeven – in:

Uit de door de heer F. Rohling overgelegde stabiliteitsgegevens van het ms. "Pioner Onegi", blijkt dat in de vertrektoestand het schip circa 32 cm was overbeladen en dat in deze toestand niet aan de in de IMO Res. A 167 (IV) gestelde stabiliteitscriteria wordt voldaan.

Volgens de stabiliteitsgegevens was de gemiddelde diepgang in de vertrektoestand 7,25 m, terwijl de diepgang max. 6,93 m mocht bedragen.

In deze toestand werden voor de stabiliteit de volgende berekende waarden aangetroffen:

- de dynamische weg tot 30°: 0,02 meterradialen in plaats van 0,055 meterrad;
- de dynamische weg tot 40°: 0,03 meterradialen in plaats van 0,09 meterrad;
- de toename dynamische weg tussen 30° en 40°: 0,01 meterradialen in plaats van 0,03 meterrad;
- de arm van statische stabiliteit bij 30° bedraagt 0,05 m in plaats van 0,20 m;

- de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit wordt bereikt bij een hoek van circa 20° in plaats van 25°;
 - de aanvangsmetacenterhoogte bedraagt circa 0,29 m in plaats van 0,15 m.
- De in IMO Res. A 167 (IV) genoemde stabiliteitscriteria gelden voor schepen met een lengte kleiner dan 100 meter. In Nederland worden deze criteria ook toegepast op schepen met een lengte groter dan 100 meter. Welke criteria in Rusland worden aangehouden is mij niet bekend.

(6). Het proces-verbaal van onderzoek op het Scheldecóördinatiecentrum te Vlissingen, opgemaakt naar aanleiding van het ongeval met de "Pioner Onegi", door het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Afdeling Delta, Groep Hansweert, nr. 231294 10.00 2221 08121991 11.00 2221, houdt – zakelijk weergegeven – in:

In verband met het ongeval met het motorvrachtschip "Pioner Onegi" in het Nauw van Bath op 8 december 1994, bekeken wij daar de opnamen op videoband van de radarbeelden van ongeveer drie kwartier voor het ongeval tot een kwartier daarna. Voorts beluisterden wij daarbij de daarmee synchroon lopende opname van het VHF-kanaal 12, het verplichte verkeerskanaal op het betreffende gedeelte van de Westerschelde.

Uit de opnamen van het radarbeeld zagen wij dat de "Pioner Onegi" in het Nauw van Bath, ter hoogte van boei 77, plotseling scherp naar bakboord draaide. Wij zagen ook dat het schip tussen de boeien 75 en 75A buiten het vaarwater kwam en daar even stillag toen het kennelijk aan de grond zat, en vervolgens over de positie van de boei 75 heen zich naar de overzijde van het vaarwater, nabij de lichtopstand Westketel bewoog, waar het ten zuid-westen van de Westketel stil kwam te liggen. Hierna verplaatste het zich nog een keer tot een lokatie ongeveer 500 meter ten zuidwesten van de lichtopstand Westketel.

Uit de opnamen van de gesprekken hebben wij twee relevante woordenwisselingen genoteerd, namelijk de volgende:

10.50 uur De loods van de "Pioner Onegi" maakt met de schipper van het ms. "Helena F" de afspraak dat deze achter hem langs passeert, in plaats van voor hem over te lopen en zegt vervolgens: "Anders moet ik achter u langs en lig ik op één oor zo meteen".

10.52 uur Op dit tijdstip ontmoet de "Pioner Onegi" het ms. "Olivier" met aan boord loods Zeegers (getuige).

Loods Zeegers zegt: "Je ligt knap scheef Arno".

Loods van de "Pioner Onegi": "Dat geeft niet, ik sta aan de hoge kant".

Loods Zeegers: "Het is maar goed dat ze mij niet aan boord hebben".

U 2

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Loods A. G. Slothouber:

Op vrijdag 8 december 1994 voer ik als loods aan boord van het Russische ms. "Pioner Onegi".

Toen ik in de Boudewijnsluis aan boord kwam had het schip geen noemenswaardige slagzij. Ik had niet met de havenloods gesproken. Ik heb niet naar de diepgang of het vrijboord gekeken; ik kan dus niets over het vrijboord verklaren. De Zeevaartpolitie, die gelijktijdig aan boord kwam, heeft niet met mij over de beladingstoestand van het schip gesproken. Ik ben onmiddellijk naar de brug gegaan; de Zeevaartpolitie is naar de hut van de kapitein gegaan. Ik weet niet welke bevoegdheden zij hebben. Ik heb de plicht de autoriteiten te waarschuwen, als ik constateer dat er iets niet in orde is aan boord van een schip. Dit dient ook te gebeuren als het echt duidelijk is dat een schip te diep geladen is. Voorzover ik weet was hiervan in dit geval echter geen sprake. Ik heb niet met de kapitein over de belading gesproken.

Er was geen sleepboothulp nodig voor het uitvaren van de sluis. Bij het verlaten van de sluis viel het mij op dat er hard stuurboordroer werd gegeven voor een kleine koersverandering. Achteraf heb ik mij afgevraagd of men, omdat het schip wellicht koplendig was, het schip door te ballasten meer achterover trachtte te krijgen.

Na Zandvliet zijn wij weer vaart gaan vermeederen. Toen constateerde ik voor het eerst dat er sprake was van enige slagzij van 4° à 5°. Ik dacht dat de wind – 8 à 9 Bft – hiervan de oorzaak was. Toen het schip doorleunde merkte ik dat er iets niet in orde was. Met "doorleunen" bedoel ik, dat ik het gevoel kreeg dat het schip langer scheef bleef hangen dan normaal gesproken het geval is.

De roerorders werden goed uitgevoerd. Vóór het Nauw van Bath heb ik geen echte problemen met het stutten gehad.

Onderweg heb ik radiocontact gehad met collega-loods Zeegers. Deze merkte op dat wij "knap scheef" lagen. Voorzover ik weet lagen wij toen ongeveer 5° scheef; ik beschouwde deze opmerking als een losse opmerking.

Ik wilde het Nauw van Bath met roercommando's nemen in plaats van met koersorders, dit vanwege de wilde roeruitslagen. In deze bocht voeren wij volle kracht. In het algemeen is er in deze bocht sprake van een helling over stuurboord. Het schip had wel overgehield bij roercommando's, maar het was telkens weer teruggekomen. Bij de tweede keer dat ik het roercommando "5° bakboord" gaf, kwam het schip scheef te liggen en kwam het niet meer terug. De wind kwam toen dwars in. Geleidelijk kwam het schip steeds meer scheef te liggen, waarbij het dek tot de onderste laag containers onder water kwam te staan. Wij zijn toen tussen de boeien 75 en 75A buiten het vaarwater geraakt, waarbij wij boei 75 aan dek hebben genomen. Ik weet niet of wij daar toen echt vast hebben gezeten; de bodem bestaat daar namelijk uit modder. Ik heb onmiddellijk "roer midscheeps" gegeven om het hellend moment te verkleinen en heb achtereenvolgens "zeer langzaam vooruit" en "volle kracht achteruit" geslagen totdat de vaart eruit was. Ik heb toen geen "stuurboord aan boord" gegeven.

Tevens heb ik onmiddellijk Zandvliet Radio gewaarschuwd.

Er stonden geen mensen op de bak; het was overigens door de slagzij niet meer mogelijk om de ankers te presenteren.

Vervolgens zijn wij dwars over het vaarwater gedreven – wij lagen toen inmiddels ongeveer 45° over stuurboord – en zijn met het achterschip tegen de zandplaat gestoten. Daarna is het schip op de stroom rondgevalen en ter hoogte van de Zimmermangeul aan de grond gelopen.

Ik heb niet geconstateerd dat er lading is verschoven.

Ik ben samen met de kapitein, de eerste en de tweede stuurman en de HWTK aan boord gebleven. Later is er nog iemand van de sleepdienst aan boord gekomen. Om ongeveer 13.30 uur ben ik van boord gegaan.

Vroeger gingen Russische schepen al met windkracht 6 à 7 Bft ten anker; tegenwoordig varen ze vaak door. De kapitein had mij verteld dat hij zonder loods van Vlissingen naar de Wandelaar wilde varen en daarna onder de Engelse kust ten anker wilde gaan; ik vond dit nogal vreemd.

Naar mijn mening was de kapitein vóór het ongeval niet bezorgd over het scheef liggen van het schip.

De diepgang van 7,80 m was de grootste diepgang; dit was die van het achterschip.

Volgens mij lag het schip gelijklastig; ik heb dit echter niet gecontroleerd.

Ik vraag in het algemeen nooit naar de aanvangsstabiliteit als ik aan boord van een schip kom. Als een schip minder stabiel is, word ik hierop vaak geattendeerd door de kapitein; dit in verband met de te geven "rustiger" roerorders in bochten. Tot de Zandvliet heb ik mij niet ongerust gemaakt over de stabiliteit. Het schip slingerde niet of nauwelijks, ik heb dan ook niet op de slingertijd gelet. Ik weet niet hoe de kapitein de slingertijd zou hebben geklokt.

Ik weet niet of er op de brug een bediening voor het ballasten aanwezig was.

Later heb ik gehoord dat er ook water in de hutten is gelopen. Ik weet niet wanneer dit gebeurd is.

In november van dit jaar vaar ik tien jaar als loods. Daarvoor heb ik als stuurman en vijf jaar als kapitein gevaren op koel- en containerschepen. Ik vaar vanaf mijn zestiende jaar.

Expert van de Scheepvaartinspectie F. H. Rohling:

De eerste keer dat ik aan boord stapte had het schip een slagzij van ongeveer 45°. Het schip heeft uiteindelijk met een slagzij van 72° tegen de plaat gelegen. Deze mate van slagzij is veroorzaakt door de bergers, die wilden voorkomen dat het schip in het vaarwater terecht zou komen.

Ik ben pas de tweede keer dat ik aan boord kwam het ruim ingegaan. Het schip lag toen inmiddels weer wat rechter. De lading die in ruim 1 was omgevallen, was aan stuurboordzijde, aan de bovenkant, gesjord. Ik weet niet wanneer deze lading is omgevallen.

Ik heb alle ladinggegevens uit de documenten vergeleken met de werkelijke situatie aan boord. Deze kwamen met elkaar overeen.

Er was in de containers geen sprake van een vrij vloeistofoppervlak. De lading is per laag vrij homogeen geweest.

U 2

In de hut van de kapitein heb ik een boek aangetroffen waarin twee lagen containers aan dek werden vermeld.

In de hut van de stuurman is een boek aangetroffen waarin drie lagen containers aan dek werden vermeld. Ik weet niet of de derde laag op grond van de dekbelasting of op grond van de stabiliteitseisen niet was toegestaan.

Het tonnage overbelading, te weten 530 ton, klopte met mijn berekeningen. Deze overbelading heeft plaatsgevonden op de verkeerde plaats, namelijk als derde laag containers aan dek. Was dit tonnage, bijvoorbeeld als spoorstaven, in het onderruim geladen, dan waren er geen problemen met de stabiliteit ontstaan. Overigens is dit geen optie geweest en bovendien zou het schip dan toch nog over zijn merk hebben gelegen. Een en ander is bevestigd door de Afdeling Scheepsbouw van de Scheepvaartinspectie.

De wind en het effect van de koersveranderingen hebben het kenterend moment van de stabiliteit vergroot. Bovendien heeft het aan dek komen van het water een belangrijke rol gespeeld.

De stabiliteitseisen die in Nederland worden gehanteerd zijn overeenkomstig in de IMO-resoluties. Het schip voldeed niet aan deze eisen.

Het is een geluk bij een ongeluk dat de ramp zich op deze lokatie heeft voorgedaan en niet op open zee. Ik ben ervan overtuigd dat ook daar stabiliteitsproblemen zouden zijn opgetreden, dit in verband met het verbruik van stookolie uit de bunkertanks. Ik heb berekend dat het schip hierdoor in de Golf van Biscaje weinig of geen stabiliteit meer zou hebben overgehouden en dat het hierdoor zeker zou zijn omgeslagen.

Aan boord worden in het algemeen de stabiliteitsberekeningen met de computer uitgevoerd door de tweede stuurman, die belast is met de belading. Ik heb geconstateerd dat men hierin aan boord erg bedreven was. Ik heb zelf geen berekeningen met deze computer uitgevoerd. Degene die de gegevens in de computer heeft ingevoerd, moet volgens mij geconstateerd hebben dat de stabiliteit niet in orde was. Ik weet niet of dit de tweede stuurman is geweest en of hij hierover met de kapitein heeft gesproken. Het kan ook zijn dat de kapitein zelf of een ander de computer heeft bediend.

In het computerprogramma van het schip worden de stabiliteitseisen vermeld. Ik trof in het programma een scherm aan waarin de werkelijke beladingssituatie werd vergeleken met de minimale stabiliteitseisen. Hierbij was eenvoudig waar te nemen dat de computer waarschuwde dat er iets niet klopte, omdat de berekende waarden onder deze minimale stabiliteitseisen lagen.

De diepgang van 7,80 m, dit was de diepgang achter, werd ook in het computerprogramma en het stuwplan van de stuwadoor aangegeven.

De gemiddelde diepgang bedroeg 7,30 m. Het schip lag hierbij over zijn merk, namelijk op de winterdiepgang van het houtmerk.

Door de computer werd tevens aangegeven dat alle voor de stabiliteit van belang zijnde tanks gevuld waren. In de handgeschreven peilstaten van het schip werd dit bevestigd.

Ik heb waargenomen dat in het programma de belading, inclusief de derde laag containers, correct was ingevoerd.

Een collega van mij bij de Scheepvaartinspectie heeft de verklaring opgemaakt betreffende de stabiliteit van het schip.

Er bestaat geen vuistregel voor kritische grootte van de MG; dit verschilt per type schip. Ik beoordeel de aanvangsstabiliteit van 30 cm van dit schip als kritisch. Ik weet niet waarom het schip pas bij de tweede keer is scheef gevallen; er kunnen hierbij diverse factoren een rol hebben gespeeld.

4. Het standpunt van de inspecteur

Over de oorzaak van het kapseizen van het Russische ms. "Pioner Onegi" zijn de partijen die een onderzoek instelden het vrijwel eens. De conclusies van de Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen en van de heer Moret van ESIS International stemmen overeen met de bevindingen van de heer ing. T. Smit op basis van het onderzoek van de expert van de Scheepvaartinspectie de heer F. Rohling. Volgens het ESIS rapport wordt de stabiliteit nog slechter als uitgegaan wordt van containers met een hoogte van 8' 6". Zoals kapitein M. M. van Clemen al aangaf in zijn rapport, waren in de bocht bij Bath alle voorwaarden voor hellingsmomenten voorhanden: te weinig vrijboord, een harde dwarswind, een geringe MG, deklading en een hoge snelheid bij het roergeven. Gelukkig bleven de gevolgen van deze scheepsramp beperkt tot materiële schade en bleef het kwetsbare lokale milieu een ramp bespaard. Deze stranding riep wel wat vragen op. Een schip kon onder loodsaanwijzing uit een moderne Europese haven vertrekken met aanzienlijk minder vrijboord dan was toegestaan en met een helling die zodanig opviel dat de Hoofdwaterschout der Schelde twee agenten van de Zeevaartpolitie in de Boudewijnsluis aan boord liet gaan. De havenloods en de in de sluis geëmbarkeerde rivierloods hebben de diepgang niet gecontroleerd en constateerden geen slagzij in de sluis. De helling over stuurboord die het schip op de rivier kreeg, was naar de mening van de rivierloods niet verontrustend. De helling was toen echter wel zodanig dat het de loods van een tegemoetkomend schip opviel.

Deze ramp laat zien dat een kapitein die besluit om met een verre van zeewaardig schip naar zee te vertrekken, weinig in de weg wordt gelegd. De opmerkingen van de loods tijdens de marifoongesprekken met de "Helena F" en loods Zeegers spreken voor zich. Ondanks de onvoldoende stabiliteit werd toch volle kracht varend het Nauw van Bath gehaald. Toen daar gestut moest worden en de niet geringe wind anders inkwam, ging het echter goed mis. Het is niet zeker of er ballast verpompt is en containers of andere lading voor de gronding verschoven zijn en in hoeverre dit de slagzij deed toenemen. Gelukkig raakte de loods niet in paniek en kwam een zodanige hulpverlening op gang dat alle opvarenden zonder natte voeten gered werden. De berging en verdere afwikkeling van de scheepsramp hebben veel werk en financieel verkeer gegenereerd. Er zijn geen aanwijzingen, dat aan boord van het ms. "Pioner Onegi" niet bekend was dat de stabiliteit en het vrijboord niet voldoende waren. De lading- en stabiliteitsgegevens waren ingevoerd in de scheepscomputer. Het gewicht van de derde laag containers was niet overeenkomstig de door het Russische classificatiebureau gestelde voorwaarden. De kapitein heeft onder druk van zijn reder niet alleen onacceptabele risico's genomen met de veiligheid van de bemanning en het schip, maar ook met de veiligheid van de overige scheepvaart. Deze keer waren er geen problemen met passages en ontmoetingen, maar het schip was duidelijk niet genoeg onder controle. Het lijkt op zijn minst wenselijk dat bij twijfels over de toestand van een schip, de plaatselijke autoriteit er zich van

U 2

verzekert dat de stabiliteit voldoende is. Vóór een ramp is een betere controle mogelijk dan erna. De waarneming van een loods kan voor de preventie van dit soort rampen zeer belangrijk zijn. De loods is van degenen die met een schip in de haven te maken hebben, vaak de enige buiten de scheepsstaf, die voldoende expertise zou kunnen hebben om onzeewaardige toestanden vast te stellen. Meestal ontberen de lokale inspectiediensten genoeg bekwame mankracht voor voldoende feitelijke inspecties om het vertrek van schepen als het ms. "Pioner Onegi" te verhinderen. Graag wil ik tot slot opmerken dat uit het op videoband vastgelegde radioverkeer duidelijk valt op te maken dat de verstaanbaarheid aanmerkelijk zou verbeteren indien alle operators een stem hadden zoals de vrouwelijke verkeersbeambte van de verkeerspost Zandvliet.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Het Russische vrachtschip "Pioner Onegi" wordt gebruikt voor het vervoer van containers, stukgoed of hout. Deze reis bestond de lading uit containers en wat stukgoed.

Het schip was uit Archangelsk via Rotterdam op 6 december in Antwerpen aangekomen, alwaar containers en stukgoed werden bijgeladen. Op 2 december ontvangt de kapitein een telex van de reder met de opdracht: "Gelieve het nodige te doen om alle geboekte lading aan boord te nemen. Kijk na of het mogelijk is lichte containers op een derde rij te nemen".

Aanvankelijk wordt op 7 december door de kapitein, in overleg met de plaatselijke vertegenwoordiger van de rederij, besloten om een aantal containers van de lading in Antwerpen achter te laten. In de loop van de dag heeft de kapitein kennelijk contact met de rederij en zegt dat hem gevraagd is "to do his best" om alle containers te laden. Het stuwplan wordt gewijzigd en alle containers worden geladen, waarbij op het dek boven de ruimen 3 en 4 drie lagen volle containers worden gestuwd.

Op vrijdag 8 december 1994 om 08.30 uur verhaalt het schip onder leiding van een havenloods en met behulp van een sleepboot naar de Boudewijnslus, waar het over bakboord afmeert, met de wind dwars van bakboord inkomend. De havenloods meldt weinig bijzonderheden. De kapitein had hem gezegd toen hij aan boord kwam, dat het schip 2° over stuurboord lag en dat ze bezig waren met ballasten om het schip recht te leggen.

Van 09.00 uur tot vertrek om 10.20 uur ligt het schip in de sluis. Om 09.40 uur komt de Nederlandse rivierloods aan boord om het schip te beloodsen van Antwerpen naar Vlissingen-rede. Omdat het schip een meter van de kant lag had hij wat moeite om aan boord te komen. Het schip had volgens de loods in de sluis geen slagzij. Twee agenten van de Antwerpse zeevaartpolitie, die het schip om 09.50 uur in de sluis controleerden, spreken in hun rapport aan de Hoofdwaterschout der Schelde echter over "verdacht slagzij" en dat het schip scheef hing. Zij meenden dit te moeten melden ter informatie, omdat het er volgens hen niet goed uitzag en zij de indruk hadden dat de duidelijk nerveuze kapitein de ware stand van zaken aan boord verborg.

Zij hebben hierover echter niets aan de loods gemeld, noch werd door hen of de Hoofdwaterschout verder enige actie ondernomen, ondanks dat het er "niet goed uitzag".

De zeeloodsdiensten waren gestaakt vanwege het slechte weer. De loods stelde de kapitein daarvan op de hoogte, doch de kapitein gaf aan dat hij vanaf Vlissingen zonder loods west uit zou gaan. Als grootste diepgang gaf de kapitein 7,80 meter op. De avond voor vertrek, nadat alle lading aan boord was, heeft een cargo superintendent op zijn "stowageplan" een diepgang van voor 6,78 m en achter 7,82 m genoteerd.

Om 10.20 uur voer het schip zonder sleepboten de sluis uit de rivier op. De loods gaf koersveranderingen per 5° op, rechtstreeks aan de roerganger. Deze gaf hierbij aanvankelijk hard roer, waarna de loods hem opdroeg het rustiger aan te doen. Het schip rolde volgens de loods niet abnormaal, het ging allemaal prima. Wel helde het schip wat over stuurboord, echter niet verontrustend volgens de loods; hij schreef dit toe aan de harde wind. De wind stond tussen zuid en zuidzuidwest, kracht 8 Bft. Op de rivier werd afwisselend langzaam, halve kracht en volle kracht gevaren. Na Zandvliet stond de machine op volle kracht. In de bocht van Zandvliet leunde het schip verdacht door volgens de loods, doch omdat het niemand op de brug, met inbegrip van de kapitein, leek te verontrusten heeft hij het daarbij gelaten. In de bocht bij Saeftinghe meldde de kapitein de loods dat hij van de brug ging.

Met een zandzuiger, die wat krap voor de "Pioner Onegi" het vaarwater wilde oversteken, sprak de loods af dat deze even zou wachten, omdat anders de "Pioner Onegi" mogelijk een scherpe bocht zou moeten maken en daarbij "op één oor" zou komen.

Ter hoogte van de Noord Ballast passeerde de "Pioner Onegi" het opvarende schip "Olivier", met aan boord een collega-loods. Deze zag dat de "Pioner Onegi" opvallend over stuurboord en goed op zijn merk lag, het lag behoorlijk diep. Tevens zag hij dat bij koersveranderen het schip nog schever kwam te liggen. Over de VHF informeerde hij de loods aan boord van de "Pioner Onegi" dat hij knap scheef lag. Deze beschouwde dat als een losse opmerking; voorzover hij wist lag hij toen ongeveer 5° scheef over stuurboord.

Omdat de loods gemerkt had dat bij hard roer geven het schip behoorlijk overhelde, wilde hij de bocht over bakboord in het Nauw van Bath nemen met roercommando's in plaats van opgegeven koersen.

Ter hoogte van boei nr. 70 gaf hij bakboord 5, waarop het schip direct reageerde en bakboord uit begon te draaien. Hij stutte dit met stuurboord 5, 10 en 15 waarna weer terug naar midscheeps.

Uit bestudering van de videoband van de radarbeelden van het Schelde Coördinatiecentrum blijkt dat dit leidde tot een koersverandering van ongeveer 350° naar 330°, welke koers het schip dan even blijft voorliggen, om vervolgens vanaf boei nummer 77 langzaam naar 300° te draaien. Boven boei 75A, om 11.07 uur, begint het schip dan vanaf 300° vrij snel naar bakboord te draaien, de vaart loopt terug en op een koers van 200° vlak boven boei 75 in de boeienlijn ligt het gestopt.

De loods verklaart dat hij bij boei 77 weer bakboord 5 had gegeven, waarbij stuurboorddek onderwater kwam, vervolgens wilde hij weer stutten met stuurboord 5, 10 en 15 graden. Dit lukte echter niet, het schip kreeg steeds meer slagzij over stuurboord, kwam niet meer overeind en bleef doordraaien over bakboord tot een

U 2

koers van ongeveer zuidoost. Hij gaf eerst langzaam vooruit, dat hielp niets, vervolgens legde hij het roer midscheeps, stopte de machine en sloeg achteruit en stopte daarna de machine.

De slagzij was inmiddels opgelopen tot 45° en het schip bevond zich tussen boei 75 en 75A in of net door de boeienlijn. Of het aan de grond heeft gezeten is niet duidelijk, niemand heeft stoten of iets dergelijks gevoeld, bovendien bestond de bodem ter plaatse uit zachte modder. Hierna dreef het schip, onder invloed van een sterke ebstroom van 2 knopen en de wind, in zuidwestelijke richting dwars over boei 75 heen het vaarwater weer in, nam deze boei over stuurboord mee aan dek en stootte uiteindelijk aan de andere kant van het vaarwater met het achterschip bezuiden de Westketel tegen de plaat. Het dreef met het stuurboorddek onder water en de luikhoofden en de onderste laag containers gedeeltelijk onder water en kwam met bakboordzijde gestrekt tegen de plaat te liggen. Door de stroom gaat het schip vervolgens weer rond en komt uiteindelijk om circa 11.45 uur met stuurboordzijde tegen de plaat te liggen, waar het vanaf die tijd door de inmiddels gearriveerde sleepboten tegenaan wordt gehouden.

Toen de kapitein in zijn hut merkte dat het schip steeds meer slagzij over stuurboord ging maken gaf hij, zo verklaarde hij 's middags tegenover de politie, de stuurman op de brug opdracht om van trimtank 6 naar 7 te pompen (de Raad neemt aan andersom) om meer gewicht naar bakboord te krijgen. Tevens gaf hij opdracht hard stuurboord roer te geven. Of dit uitgevoerd is, is niet duidelijk. Na het scheefvallen komt hij ook weer op de brug.

De in de buurt varende zandzuiger "Helena F" probeert de eerste opvarenden van de "Pioner Onegi" te halen, maar tevergeefs, mede omdat de kapitein dit aanvankelijk nog weigert.

Om 11.19 uur is de eerste sleepboot ("Hoboken"), die vlakbij het Nauw van Bath ten anker lag, ter plaatse en kort daarna ook de sleepboten "Union 5" en "Burcht". De sleepboten nemen de eerste opvarenden over en rond 12.00 uur bevinden zich nog aan boord de loods, de kapitein, 4 opvarenden en iemand van de sleepdienst. De slagzij neemt langzaam toe en rond 13.30 uur gaan ook de loods, de overige bemanningsleden en later ook de kapitein van boord. De slagzij zal uiteindelijk oplopen tot zo'n 60 à 70 graden. In de loop van de avond vallen de eerste containers van dek, waardoor het vaarwater tijdelijk wordt gestremd.

De "Pioner Onegi" wordt door Rijkswaterstaat onder de wrakkenwet geplaatst en enkele weken later door het bergingsbedrijf Wijsmuller geborgen en naar Vlissingen gesleept, later naar een werf in Hansweert.

Na reparatie op de werf is het schip weer teruggekomen in handen van de oude eigenaar. Over de bergingskosten wordt nog geprocedeerd.

Beschouwing

Voor het onderzoek heeft de Raad mede gebruik gemaakt van het verslag van de Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen, betreffende het onderzoek naar het ontstaan van de schade aan de lading van de "Pioner Onegi". Van de kapitein van de "Pioner Onegi" is op de middag na het ongeval door het KLPD aan boord van de sleepboot een korte verklaring opgenomen. Pogingen van het KLPD om met een rogatoire commissie 's avonds de, in een zeemanshuis in

Antwerpen verblijvende, overige officieren te horen mislukten. De stuurlieden waren reeds door het Russische consulaat opgehaald, terwijl het de wel aanwezige eerste werktuigkundige telefonisch werd verboden een verklaring af te leggen. Later zijn er door de Nautische Commissie in Antwerpen op 19 en 22 december verklaringen opgenomen van de kapitein respectievelijk de eerste stuurman en tweede werktuigkundige van de "Pioner Onegi". Echter niet van de tweede stuurman, die de wacht had op de brug tijdens het scheefvallen en tevens de ladingofficier was en als zodanig als meest betrokkene moet worden gezien. De in beslag genomen papieren en de scheepscomputer van de "Pioner Onegi" en de overige verklaringen en documenten leveren echter voldoende gegevens op om te kunnen vaststellen hoe en waarom het schip slagzij kon krijgen.

Het slagzij maken

De "Pioner Onegi" is slagzij gaan maken zonder dat er een aanvaring, gronding of andere aanwijsbare oorzaak aan vooraf ging. Het schip voer vrij in zijn element op binnenwater en is met harde dwarswind van bakboord, tijdens het met 5° roeruitslag bochten naar bakboord, een steeds groter wordende slagzij gaan maken over stuurboord en kon zich niet meer oprichten. De conclusie kan dan ook niet anders zijn dan dat de stabiliteit van het schip te gering was.

De kapitein is hiervoor verantwoordelijk, dan wel de reder indien deze hem onvoldoende of onjuiste gegevens om de stabiliteit te bepalen ter beschikking heeft gesteld. De loods heeft in deze geen verantwoordelijkheid, echter wel een meldingsplicht.

Na vertrek uit Antwerpen voer het schip voornamelijk voor de wind, dan wel kwam deze schuin van bakboord achter in en alles ging nog enigszins goed, zij het dat er overduidelijk verschijnselen van een kritische stabiliteit of rankheid aanwezig waren. Het schip helde zo'n 5° over ten gevolge van de wind, bij roer geven helde het nog meer over en kwam traag terug, met andere woorden: een grote slingertijd. De kapitein spreekt van 22 seconden, maar vond dat kennelijk niet verontrustend. Hoe de kapitein deze slingertijd, varende op de Schelde, zou hebben bepaald was voor de loods een raadsel.

Bij de bocht van Zandvliet vond de loods de verschijnselen ook wel verdacht, doch omdat er op de brug zich kennelijk niemand aan stoorde, liet hij het daar bij. Ook de opmerking van zijn collega over de VHF, dat hij knap scheef en op zijn merk lag, beschouwde hij als een losse opmerking, zo verklaarde hij. Enerzijds voelde de loods wel degelijk aan dat het schip behoorlijk rank was en hij wilde de bocht van Bath dan ook met kleine roeruitslagen nemen. Ook vroeg hij kort daarvoor een schip dat voor hem over wilde lopen om te wachten, omdat hij anders misschien "op één oor" zou gaan.

Anderzijds ging hij de bocht van Bath met volle kracht in, de eerste koersverandering ging nog goed, maar bij de tweede koersverandering naar bakboord bij 300°, kreeg hij de volle stormwind dwars in over bakboord, waardoor het schip nog meer ging overhellen dan bij eerdere koersveranderingen. Het dek kwam daarbij onder water, waardoor het schip nog meer stabiliteit verloor. De loods wilde de ingezette draai over bakboord stutten en gaf stuurboordroer oplopend tot 15°. Mogelijk heeft de stuurman in deze fase, in opdracht van zijn kapitein, zelfs hard stuurboordroer gegeven zonder de loods daarover, in alle consternatie, in kennis te stellen. Bij

U 2

grotere slagzij en hoge vaart versterkt een roeruitslag in dezelfde richting echter het hellend moment, waardoor de slagzij nog meer toenam.

De kapitein had de loods geen enkele beperking voor het manoeuvreren medegedeeld en zette zelf, toen hij nog op de brug was de machine op volle kracht vooruit.

De Raad is van oordeel dat de kapitein, die wist of behoorde te weten, dat zijn schip rank was en een zeer slechte stabiliteit had, bij de nadering van het Nauw van Bath waar de harde wind dwars in zou komen, nooit van de brug had mogen gaan en, als de loods dat al niet deed, zijn schip heel voorzichtig door de bocht had moeten manoeuvreren. De loods wist dat het schip rank was en had de bocht voorzichtiger moeten nemen dan hij naar zijn eigen inzicht al deed en de vaart terug moeten nemen.

Of de "Pioner Onegi" dan uiteindelijk niet gekapseisd zou zijn betwijfelt de Raad echter ten zeerste, gelet op de harde wind, het lage vrijboord dat vrij snel onder water kwam en het te kleine richtende stabiliteitsmoment.

De belading

Aan boord werden twee "container loading manuals" aangetroffen, één in de hut van de kapitein en één in de hut van de tweede stuurman (ladingofficier). Het "manual" in de hut van de kapitein was genummerd als scheepstekening en moet dus als het officieel bij het schip horende "manual" worden beschouwd. Het "manual" uit de hut van de ladingofficier was ongenummerd en minder gedetailleerd. Beide "manuals" gaan uit van ten hoogste twee lagen geladen containers aan dek met een gewicht van 17 ton per container van 20 voet. Alleen in het "manual" van de ladingofficier wordt gesproken van een derde laag lege containers aan dek.

Volgens aangetroffen papieren van het Russische classificatiebureau uit 1978 zou deze derde lege laag alleen zijn toegestaan als het schip containers met "steel bars" vervoerde, uitsluitend in de zomer op het traject Dudinka–Archangelsk en onder strikte beperkingen wat betreft stabiliteitscontrole en wind.

Volgens het "Nautical Report of Survey" van ESIS International, inzake het onderzoek naar het kapseizen van de "Pioner Onegi", wordt in de "container loading manuals" van het schip de zwaartepunthoogte van de containerlagen nog aangegeven voor een containerhoogte van 8'0", terwijl de containers aan boord van de "Pioner Onegi" grotendeels 8'06" hoog zouden zijn, volgens de reeds jaren geleden gewijzigde ISO standaard voor containerhoogtes.

Of hiervoor in de stabiliteitsberekeningen aan boord van de "Pioner Onegi" werd gecorrigeerd, is voor de Raad niet te achterhalen. Indien de berekeningen nog met de oude containerhoogte zouden zijn uitgevoerd en er inderdaad 8'06" containers aan boord stonden, zou de stabiliteit in werkelijkheid slechter zijn dan waarmee de scheepsleiding rekening hield.

Aanvankelijk werd het schip beladen volgens het met de hoofdbevrachter overeengekomen stuwplan, de ruimen vol en twee lagen containers aan dek. In Rotterdam extra aan boord genomen containers en reeds geladen containers van een andere bevrachter in Antwerpen zouden daarbij in Antwerpen moeten achterblijven. Op de voormiddag van 7 december werden deze containers gelost en op de kade gezet. Nadat de reder kennelijk druk op de kapitein had uitgeoefend "to do his best" om alles mee te nemen, zo verklaart de hoofdbevrachter, werd aan het eind van de middag op 7 december het gehele stuwplan aan dek door het schip gewijzigd en alle containers

van de wal weer geladen. Boven de ruimen 3 en 4 stonden nu 3 lagen volle containers aan dek, met containergewichten tussen 20 en 22 ton, geheel in strijd met het "container loading manual" van het schip. Niet alleen was elke container op zich zwaarder dan de toegestane 17 ton, doch ook de derde laag was niet toegestaan volgens het eigen "loading manual". Door een expert van de Scheepvaartinspectie werden de ladinggegevens uit de aan boord aangetroffen documenten vergeleken met de werkelijke situatie aan boord. Een en ander kwam vrij goed overeen.

Uit de diverse verklaringen, maar ook uit de aan boord aangetroffen stabiliteitsberekeningen met het programma van de in beslag genomen scheepscomputer, blijkt dat de diepgang voor in ieder geval 6,70 m was en achter 7,80 m.

Hiermee lag het schip bij vertrek uit Antwerpen, omgerekend naar het soortelijk gewicht van zeewater, 32 cm dieper dan het toegestane Plimsolmerk aangaf, overeenkomende met zo'n 540 ton overbelading (17 ton/cm). De Russische regels betreffende het gebruik van Plimsolmerken zijn identiek aan de internationaal geldende regels als overeengekomen in het Load Line Protocol van 1966.

Volgens de Nederlandse Schepenwet is een kapitein verplicht om telkens na het innemen van lading en brandstoffen de diepgang van het schip op te nemen en er zorg voor te dragen, dat zijn schip geen geringer vrijboord heeft dan blijkens het geldende certificaat van uitwatering geoorloofd is. Aangezien dit een internationaal certificaat is, zal ook de Russische wet deze verplichting voor een kapitein kennen. De kapitein van de "Pioner Onegi" heeft zijn schip dus dieper geladen dan toegestaan was.

Een registerloods heeft, ingevolge het Voorschriftenbesluit registerloodsen, een meldingsverplichting aan de autoriteiten, indien het schip zodanig geladen is, dat het een geringer vrijboord heeft dan blijkens het afgegeven certificaat van uitwatering, dan wel het veiligheidscertificaat is geoorloofd. De loods heeft niets gemeld en is dus in gebreke gebleven. Het aflezen van de diepgangsmarken en een blik op het Plimsolmerk, voordat de loods, bij vertrek met een diepgeladen schip uit een haven, aan boord stapt, lijkt de Raad geen moeilijk uitvoerbare handeling. Vroeger werden de diepgangsmarken op routinebasis ook "gehaakt", omdat de loodsgelden aan de diepgang waren gekoppeld.

De stabiliteit

Aan boord van de "Pioner Onegi" werd een personal computer in beslag genomen waarmee stabiliteitsberekeningen bleken te zijn uitgevoerd. De computer stond opgesteld in een soort kapiteinskamer en werd zeer frequent en voor diverse doeleinden door de bemanning gebruikt. Het in de computer aangetroffen stabiliteitsprogramma werd iedere reis gebruikt, hetgeen bleek uit de in de hut van de ladingofficier aangetroffen uitdraaijen. Het laatst gebruikte bestand bleek de berekening van de situatie als bij vertrek Antwerpen. Voorzover kon worden nagegaan kwamen de ingevoerde gewichten vrij goed overeen met de ladingpapieren en het stuwplan. Ook de ingevoerde ballastgegevens stemden overeen met de door de kapitein aan de politie ter hand gestelde peilstaat.

In de uitdraai van deze berekeningen wordt een diepgang van voor 6,70 m en achter 7,80 m aangegeven, een aanvangsmetacenterhoogte van 0,29 m en "lever values" bij 0°, 10°, 20°, 30°, 40° en 50° van 0 – 0,04 – 0,06 – 0,05 – 0,02 – 0,09 meter voor de

U 2

statische arm, respectievelijk 0 – 0 – 0,01 – 0,02 – 0,03 – 0,02 meterradialen voor de dynamische weg.

De aanvangsmetacenterhoogte van 29 cm werd ook door de kapitein genoemd en komt ook overeen met de door de Nautische Commissie te Antwerpen berekende waarde. Deze voldoet aan de IMO regelgeving die spreekt van minimaal 15 cm. Uit een diagram van een genummerd scheepsplan van de "Pioner Onegi" blijkt echter, met het berekende totale deplacement en moment als ingangen, de metacenterhoogte inderdaad 35 cm te zijn, hetgeen gecorrigeerd voor de vrije vloeistofoppervlakte op 29 cm uitkomt. In dit diagram staan 2 lijnen, één voor houtvaart en één voor containers. Volgens de containerlijn zou de metacenterhoogte echter tenminste 65 cm moeten zijn. De kapitein heeft hier dus gehandeld in strijd met zijn scheepsvoorschriften die, naar de Raad aanneemt, door het Russische classificatiebureau zijn goedgekeurd.

De IMO geeft stabiliteitscriteria voor schepen kleiner dan 100 meter. De Scheepvaartinspectie hanteert deze criteria ook voor schepen groter dan 100 meter. Of deze criteria als zodanig ook in Rusland worden gehanteerd is de Raad niet bekend. Het is echter wel aannemelijk, omdat Russische schepen anders weinig zeewaardig zouden zijn en er meer ongelukken zouden gebeuren.

De arm van statische stabiliteit moet volgens deze richtlijnen bij 30° slagzij tenminste 0,20 meter bedragen. Volgens de eigen berekening van de "Pioner Onegi" is deze arm slechts 0,05 m en wordt bij 45° negatief.

Ook de voor de dynamische stabiliteit door de "Pioner Onegi" berekende waarden blijken ver onder de IMO criteria te liggen. De Nautische Commissie te Antwerpen heeft eigen stabiliteitsberekeningen uitgevoerd en komt tot dezelfde conclusies.

In het in beslag genomen computerprogramma voor stabiliteitsberekeningen werd een scherm aangetroffen, waarop de berekende stabiliteitsgegevens werden gepresenteerd naast, naar wordt aangenomen, minimale stabiliteitswaarden. Duidelijk was waarneembaar, volgens de expert van de Scheepvaartinspectie, dat de berekende waarden onder deze minimale stabiliteitswaarden lagen. Degene die de berekeningen heeft uitgevoerd moet dus geweten hebben dat de stabiliteit niet voldeed aan de in het scheepsstabiliteitsprogramma gehanteerde minimum criteria.

Het schip had midscheeps een laag vrijboord. Door de grote diepgang en de vijf graden stuurboordslagzij tijdens de vaart vanaf Antwerpen had het schip aan stuurboord nog zo'n 66 cm vrijboord over. Volgens de berekeningen van de expert van de Scheepvaartinspectie zou bij 7° slagzij het dek onder water komen. Nu was dat op zich niet zo breed, de afstand verschansing tot de hogere luikhoofdbranden was ongeveer 1,50 meter. De verschansing is echter vrijwel dicht, waardoor het eenmaal aan dek gekomen water moeilijk weg kon en er zich, toen het dek eenmaal onder water kwam, al gauw enige tientallen tonnen water aan stuurboord op dek bevonden. Dit extra gewicht aan stuurboord en de afname van de breedte, omdat door de helling het dek onder water kwam te staan, zijn vrijwel zeker desastreus voor de stabiliteit geweest.

Een hoger vrijboord had mogelijk ook dit containerschip, evenals vele andere van dergelijke "lage vrijboord" schepen, veiliger gemaakt.

De Raad is van oordeel dat de kapitein van de "Pioner Onegi" zijn schip onder druk van de reder heeft overbeladen, hetgeen op zich nog niet de oorzaak van de ramp is. Noodgedwongen waarschijnlijk heeft hij daarbij echter, geheel in strijd met de aan

boord aangetroffen documenten, zowel op ruim 3 als 4 te zware containers moeten plaatsen, alsmede een niet toegestane derde laag met eveneens zware containers. Hierdoor is de stabiliteit van zijn schip te gering geworden. De door de "Pioner Onegi" zelf, met het in de scheepscomputer opgenomen stabiliteitsprogramma, berekende stabiliteitsarmen waren vele malen kleiner dan de door IMO gegeven minimum waarden, alsmede de in het eigen programma aangegeven waarden. De kapitein is derhalve met een schip met een te geringe stabiliteit, dus niet zeewaardig, naar zee vertrokken. Gedurende de reis zouden er brandstofbodemtanks leeg raken, waardoor er in de Golf van Biskaje waarschijnlijk geen stabiliteit meer over zou zijn en het schip zijn omgeslagen.

Het schip vertrok op 8 december om 08.30 uur vanaf de kade naar de sluis, terwijl de stabiliteitsberekening in de computer om 08.55 uur naar de harde schijf werd weggeschreven. Door wie is niet helemaal duidelijk, mogelijk de eerste stuurman. De kapitein stond op de brug en de tweede stuurman had de wacht. De eerste stuurman verklaart na de sluis naar zijn hut gegaan te zijn en had daarvoor dus alle tijd. Daarnaast verklaart hij dat het vullen en controleren van de ballast zijn taak was, dat er een computer en stabiliteitsboek aan boord waren en dat er volgens het stabiliteitsboek drie lagen containers aan dek mochten worden geladen.

Hij spreekt hier waarschijnlijk over het "manual" dat in de hut van de tweede stuurman was aangetroffen, dat geen scheepsnummer droeg en waarin een derde laag containers stond aangegeven. In het boek stond niet of de derde laag vol of leeg moest zijn. Hij verklaart dat bij vertrek de stabiliteit voldoende was. Of, door wie en wanneer de stabiliteit met de kapitein is besproken is niet bekend.

De stabiliteit is door een loods moeilijk te controleren. Wel zou hij van een over zijn merk liggend en hoogbeladen schip bij de kapitein nadrukkelijk een aantal specifieke stabiliteitsgegevens kunnen opvragen en één en ander aan de bevoegde autoriteit of opsporingsambtenaar kunnen melden. Evenzo indien hij tijdens de vaart de rankheid van het schip niet vertrouwt.

Dit zou dan wel moeten betekenen dat de bevoegde autoriteit niet nalaat een schip, waarvan de stabiliteitsgegevens overduidelijk niet aan de eisen voldoen en dat ver over zijn merk ligt, tegen te houden.

De kapitein van de "Pioner Onegi" heeft onverantwoordelijk gehandeld door met een schip met een te geringe stabiliteit naar zee te vertrekken. Een stabiliteit die tijdens de reis alleen maar zou afnemen. Was het schip niet op de Schelde omgegaan dan was dat later buitengaats in de Golf van Biskaje vrij waarschijnlijk gebeurd. In dit geval kwam het schip niet ver en werden de Nederlandse autoriteiten geconfronteerd met een ramp. Gelukkig bevatten slechts enkele containers giftige stoffen en de overige voornamelijk suiker, pulp, raapolie en stukgoed.

Doordat het schip tegen de plaat kon worden gedrukt voordat het verder ging kapseizen bleef de "Pioner Onegi" en ook de lading uiteindelijk nog redelijk intact, kwam slechts een deel van de lading in het water terecht en had het schip voornamelijk waterschade.

Lering

1. De reder heeft in dit geval de kapitein "verzocht om te bezien" en "to do his best" om alle lading mee te nemen. De kapitein heeft hieraan gevolg gegeven,

U 2

waardoor de stabiliteitswaarden van zijn schip onder de vereiste criteria kwamen te liggen. De kapitein heeft zich waarschijnlijk onvoldoende gerealiseerd, dat er letterlijk nog maar een harde zucht dwarswind nodig was om zijn schip te doen scheefvallen.

2. Een overbeladen over zijn merk liggend schip met een te geringe stabiliteit kan, zonder dat er één politie- of havenautoriteit dan wel loods op let, uit Antwerpen vertrekken, over de Schelde varen en een scheepsramp veroorzaken, die in dit geval gelukkig geen ernstige milieuschade tot gevolg had.

3. Omdat het schip een laag vrijboord had, kwam reeds bij een kleine slagzij het dek onder water en nam de stabiliteit desastreus af waardoor het schip zich, mede onder invloed van de harde dwarswind, niet meer kon oprichten.

4. Bij het bochten met een rank schip is het niet verstandig om dit met grote snelheid te doen; indien het schip flink slagzij maakt en men de draai wil stutten zal teveel tegenroer de slagzij doen toenemen.

Aanbeveling

Bezien hoe beter uitvoering gegeven kan worden aan de voorgeschreven meldingsplicht van de registerloodsen, en ook overigens bezien, in overleg met havenautoriteiten, hoe voorkomen zou kunnen worden dat een dergelijk schip vertrekt.

Aldus gedaan door mr. P. Neleman, plv. voorzitter, R. M. Heezius, E. Bakker, D. van Santen en J. C. Lems, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D. J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. P. Neleman in aanwezigheid van de secretaris ter openbare zitting van de Raad van 19 januari 1996.

(get.) P. Neleman, D. J. Pimentel