

Nr. 13

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake het ongeval waarbij de kapitein van het Nederlandse vrachtschip "Almenum", ten anker liggend in de territoriale wateren van Engeland, in de Torbay, dood werd aangetroffen in het ruim.

Op 29 oktober 2000 is de kapitein van het Nederlandse vrachtschip "Almenum", ten anker liggend in de territoriale wateren van Engeland, in de Torbay, dood aangetroffen in het ruim.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 12 december 2001 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 omvattende:

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vrachtschip "Almenum";
2. een kopie van een brief van Poseidon Chartering B.V. d.d. 14 november 2000 aan DGG Scheepvaartinspectie, inclusief bijlagen;
3. een ambtsedig proces-verbaal nr. 2000021033-1, d.d. 19 december 2000, opgemaakt door ambtenaren van het Korps Landelijke Politiediensten, Waterpolitie, Unit Noordzee, Water groep Noordzee;
4. een fax d.d. 23 november 2000 van S. Hassing, van DGG/Directie Transportveiligheid aan het KLPD/Unit Noordzee, inclusief bijlagen;
5. een brief d.d. 11 januari 2002, kenmerk DS/HH/013.02 van R.A.C.J. Simons van de Inspectie Verkeer en Waterstaat/Divisie Scheepvaart aan de Raad voor de Scheepvaart, inclusief bijlage.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 1 mei 2002.

Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. J.W.R. de Palm.

De Raad hoorde eerste stuurman M. Toutenhoofd als getuige en ladingexpert van het DGG/Transportveiligheid S. Hassing als getuige-deskundige.

U 13

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Almenum" is een Nederlandse vrachtschip, toebehorend aan rederij Almenum, te Harlingen. Het schip is in 1992 gebouwd, is 74,13 meter lang, meet bruto 1425 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1000 kW.

Het schip is uitgerust met GMDSS, GPS, VHF, richtingzoeker, radiotelefonie, gyrokompas, radars, echolood en automatische stuurinrichting.

Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning, in totaal, uit 5 personen. De lading bestond uit bruinkool briketten.

B. Het ongeval

Aan het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit hebben -zakelijk weergegeven- verklaard:

Eerste stuurman M. Toutenhoofd:

Ik ben als stuurman in dienst van rederij Almenum, waarvan Poseidon de administratie voert. Ik ben 3 jaar bij de rederij Almenum in dienst en ben in 1998 begonnen als matroos en heb mij vervolgens opgewerkt tot stuurman. Ik ben in het bezit van het diploma stuurman/werktuigkundige en bezit vaarbevoegdheid tot 3000 GT. Ik vaar al 3 jaar op dit schip. Ik kende de kapitein erg goed. Van begin af aan was kapitein Swytink al kapitein aan boord. We zijn deze reis op 25 oktober 2000 begonnen vanuit Godorf (Duitsland), met als lading 1250 ton kolen. Het betrof 100 ton briks (broodjes) en 850 ton was los gestort. De "Almenum" heeft een verplaatsbaar bulkhead, dat op ongeveer 3 meter van het achterschot was geplaatst. Dit is gelijk de achterste positie. Onder in het bulkhead bevindt zich een opening, vanwaar je in het grote ruim kunt komen. De lading briks, was tegen het bulkhead aan geplaatst, ongeveer vier rijen breed en vier rijen hoog. De hoogte zal maximaal 2,5 meter vanaf het luikhoofd zijn geweest. Vanaf de vloer tot aan het luikhoofd is 6,48 meter. Van Godorf ging de reis vervolgens naar Duisburg, daar is op 26 oktober 2000 's morgens de resterende 300 ton losgestorte kolen geladen. Deze lading kwam uit een binnenschip dat achter ons voer. Vervolgens zijn wij op 26 oktober 2000 's middags vertrokken uit Duisburg, richting Rotterdam. De lading was bestemd voor Foyness in Ierland. In de vroege ochtend vrijdag 27 oktober zijn wij aangekomen in Rotterdam. Ik denk dat wij zo rond 05.00 uur à 06.00 uur naar buiten zijn gevaren. Kapitein Swytink heeft het schip zelf nog naar buiten gebracht. Daarna heb ik hem afgelost, ergens zo tussen 06.00 uur en 07.00 uur. Het was gewoon een normale overdracht en er waren verder geen bijzonderheden. Ik heb toen koers gezet naar Noordhinder en van Noordhinder naar de Falls. De weersituatie was als volgt: zuidwestelijke wind, kracht 7 à 8 Beaufort, er stond een behoorlijke swell, er was sprake van ruwe zee. De vooruitzichten waren toenemende wind tot 9 à 10

Beaufort. Vrijdag liepen wij nog zo'n 8 knopen. Op zaterdag 28 oktober 2000 was de wind toegenomen tot 9 à 10 Beaufort. Zaterdagmiddag heb ik doorgedraaid tot 19.00 uur en ben ik afgelost door kapitein Swytink. We hebben de weersituatie besproken en daarna ben ik gaan rusten. Om 23.30 uur die avond ben ik gewekt om af te lossen. Toen ik op de brug kwam, zag ik dat wij vlak voor de kust lagen. Swytink zei mij dat we hier ten anker zouden gaan, omdat we vanwege het weer nog maar 1 à 2 knopen vaart liepen. Dit was ter hoogte van Brixham, in de Torbay. Swytink bleef vervolgens op de brug achter terwijl ik naar de bak ging om het anker te laten vallen. Omstreeks 00.00 uur die avond kwamen wij in de Torbay ten anker. Ik heb toen de ankerwacht overgenomen tot 07.00 uur 's morgens. Swytink is ongeveer om 00.30 uur naar zijn kooi gegaan, hij was erg moe, maar dat is in een dergelijke situatie vrij normaal. Tijdens mijn wacht verliep alles erg rustig, we lagen mooi op de wind. Ik heb de lading verder niet gecontroleerd of deze was verschoven door het slechte weer. We hebben tijdens de reis ook niet erg liggen stampen. Er kwam wel water over de bak, maar dit was niet extreem. Om 07.00 uur de volgende ochtend, het was inmiddels zondag 29 oktober 2000, werd ik afgelost door Swytink. We hebben toen nog het weer besproken en gepraat over koetjes en kalfjes. Swytink had erg onrustig geslapen vanwege het zware weer. Vervolgens ben ik om 07.30 uur naar beneden gegaan. Om 12.30 uur die middag ben ik weer opgestaan. Vervolgens ben ik naar de messroom gelopen om te kijken of het eten klaar was. De kok had het eten nog niet klaar, dus ben ik maar weer naar de brug gegaan. Daar heb ik een kop koffie gepakt. Op de brug trof ik niemand aan. Dit is op zich niet vreemd, want tijdens ankerwacht gebeurt het wel vaker dat we wat eerder te kooi gaan en op deze manier van elkaar overnemen. Vervolgens ben ik vanaf de brug weer naar de messroom gegaan. Ik zag toen dat daar de kok, Baculi, matroos Responso, bijgenaamd Walter, en matroos Pangan aanwezig waren. We zijn begonnen met eten. Ik ben toen na het eten om 13.00 uur die middag naar de hut van Swytink gelopen. Ik zag dat de deur van zijn hut dicht was. Ik heb op de deur geklopt en geroepen dat het eten klaar was. Ik kreeg vervolgens geen antwoord. Ik ben ervan uitgegaan dat hij al lag te slapen. Ik ben toen naar de kok gelopen en heb gezegd dat de kapitein lag te slapen en dat deze vanavond wel warm zou eten. Tegen 13.30 uur ben ik naar de brug gegaan. Ik hoorde mijn eigen mobiele telefoon overgaan. Er belde een kameraad van mij. We hebben ongeveer een half uur gesproken. Daarna heb ik mijn ouders nog gebeld. Tegen 15.00 uur ben ik naar de messroom gegaan en heb koffie gezet. Ik zag toen dat Baculi en Walter tv zaten te kijken. Ik heb ze toen nog wel gevraagd of ze de kapitein al hadden gezien. Maar ze hadden hem nog niet gezien. Ik heb toen mijn koffie meegenomen naar de brug. Voordat ik de trap opliep naar de brug zag ik dat de deur van Swytink's hut nog steeds dicht was. In de veronderstelling dat hij sliep ben ik toen naar boven gegaan. Tegen halfvijf belde de agent uit Ierland, die vroeg hoe ver we met de reis waren. Ik heb hem uitgelegd dat we ten anker lagen vanwege slecht weer en dat ik aan de kapitein zou doorgeven dat hij gebeld had. Tegen 18.30 uur heb ik nog een telefoontje gehad van een kameraad van de kapitein. Ik heb hem gezegd dat hij straks wel boven zou komen en dat hij later terug zou bellen. Tegen 19.00 uur die avond ben ik weer naar de messroom gegaan om wat te gaan eten. De matrozen zaten er ook weer, alle drie, maar de kapitein was er niet. Ik heb toen gevraagd of ze al wat hadden vernomen van de kapitein. Ik begon het nu zo langzamerhand wel erg vreemd te vinden dat hij

er nog steeds niet was. En niemand had hem nog gezien. Ik ben toen direct naar zijn hut gegaan, heb op de deur geklopt en kreeg weer geen antwoord. Vervolgens ben ik maar naar binnen gegaan. Swytink bleek er niet te zijn. Het bed lag gewoon los. De kamer zag er vrij normaal uit, geen rommel, gewoon geordend, want zo was hij, hij houdt niet van rotzooi. Ik ben direct naar de matrozen gelopen en heb toen gezegd: "De kapitein is weg, we moeten zoeken". Ik ben toen via de machinekamer naar buiten gegaan en heb een rondje schip gemaakt. Toen ik weer op het achterschip was, zag ik dat het luik van de ruimingang, voor de accommodatie, openstond. Ik heb daar toen ingekeken en zag hem toen beneden op de tanktop liggen. Ik ben toen het ruim ingegaan. Ik zag dat hij op z'n buik lag. Ik heb hem toen gedraaid en heb hem aangesproken. Ik zag dat hij er wat blauw uitzag, en hij voelde koud aan. Volgens mij was hij toen al dood. Ik heb nog geprobeerd z'n hartslag te voelen, maar ik voelde niets. Het lichaam was al stijf en verkrampd. Eigenlijk dacht ik al bij het naar beneden kijken van af het openstaande luik: "die is er geweest". Ik zag geen verwondingen. Het kan zijn dat hij halverwege van de trap is gevallen. Omdat hij met z'n rechterslaap op de tanktop lag. Ik dacht nog hij heeft zo'n klap gemaakt, dat hij direct moet zijn overleden. Ik ben toen via het laddertje omhoog het ruim weer uitgegaan. Ik heb de matrozen direct ingelicht. De bemanning was compleet verslagen. Ik heb ze toen toegesproken wat er verder moest gebeuren. Ik zou de loods oproepen en twee matrozen moesten aan dek staan. Ik nam Walter mee naar de brug, omdat die de meeste ervaring had. Ik heb toen de loods opgeroepen en uitgelegd dat de kapitein dodelijk verongelukt was en dat wij assistentie nodig hadden. De loods gaf mij aanwijzingen om de motoren alvast op te starten om zodoende lij te maken voor de coast-guard en de loodsboot. We moesten het anker er ook uit halen en hebben het schip iets moeten verplaatsen, omdat er te veel ankerliggers in de buurt lagen. Met ongeveer een half uur waren de loodsboot en de coast-guard langs. De "medics" waren bij de coast-guard aan boord. De "medics" zijn toen direct het ruim ingegaan, het waren er dacht ik drie. Ik kon dit niet goed zien, want ik bevond mij op de brug samen met de loods. Het was nog een heel probleem om de kapitein uit het ruim te krijgen. De loods is toen alleen op de brug achter gebleven. Ik ben vervolgens aan dek gegaan om te helpen. Ik zag dat de kapitein was gekleed in z'n normale werkkleding, zwarte broek, dikke sweater en dekslofften, dus geen veiligheidsschoenen, geen stalen neuzen. Die sloffen heeft hij altijd aan. Ik loop hier zelf ook altijd op. Ik hoorde toen van de "medics" dat Swytink definitief overleden was.

Samen met de bemanning van ons en de coast-guard crew, is de kapitein per brancard van boord gegaan. Ik ben weer naar de brug gegaan en ben in overleg met de loods weer ten anker gegaan. Om 21.30 uur die avond lagen wij weer ten anker. De loods is de rest van de avond gebleven en heeft de ankerwacht van mij overgenomen tot maandagmorgen 30 oktober 2000, 09.00 uur. We waren allemaal erg aangedaan van hetgeen er was gebeurd. De loods heeft mij verder ingelicht dat de politie aan boord zou komen. Deze kwamen om 12.00 uur die morgen aan boord. Ik ben toen samen met de rest van de bemanning uitgebreid verhoord. Ze hebben de hut van de kapitein en ook het ruim bekeken. Ook is er gesproken over het lichaam van de kapitein, dat ze hem onderzocht hadden. Ongeveer 14.30 uur die middag zijn ze weer van boord gegaan. Ik ben samen met de kapitein verantwoordelijk voor de veiligheid aan boord. Er is niet direct een aangewezen HSE-officier (Safetyofficer). Ik

ben wel op de hoogte van deze begrippen. Wij regelen dit onderling. De kapitein is verantwoordelijk voor het gehele veiligheidsplan, de keuringen van de uitrusting en dergelijke. Op het gebied van het betreden van de ruimen is er tussen ons een afspraak dat als een van ons tweeën het ruim betreedt, wij elkaar inlichten. Anderen mogen het ruim niet betreden. Dit geldt uiteraard alleen tijdens de reis. Dit doen wij om van elkaar te weten waar de ander uithangt. In het verleden is het ook altijd zo gegaan. Na de gebeurtenissen heb ik 's nachts mijn verklaring gemaakt in het scheepsjournaal over hetgeen er die avond en nacht was voorgevallen. Het drong toen pas tot mij door dat er wel eens sprake kon zijn geweest van verstikking. Ik had het daar ook nog met de loods over gehad. Ik ben wel op de hoogte dat het kan gebeuren. Met deze lading had ik echter mijn twijfels of het hier ook mee kon gebeuren. Kolen kunnen wel gevaarlijk zijn, er kan broei in komen, maar of het een gevaarlijke lading is in de zin van chemische dampen, ben ik mij niet bewust geweest. Wel weet ik dat er koolmonoxidedampen vrij kunnen komen. In verleden heb ik wel gehoord dat er ongevallen zijn geweest waarbij sprake was van broei. Ik ben wel bekend met richtlijnen voor het betreden van ruimen met gevaarlijke stoffen. Er is dan meestal een statement bij de lading, waarin staat, welke stof het betreft, voorzien van het UN-nummer. Verder staat er in welke maatregelen je moet nemen bij het betreden van ruimen. Bij deze lading was, voorzover ik weet, geen statement. Dus ga ik ervan uit dat het geen gevaarlijke lading was. Wij vervoeren regelmatig vervuilde grond met dit schip en er wordt dan altijd een statement overgelegd. In het verleden hebben wij meerdere malen kolen vervoerd en heb ik nimmer een statement daarvoor gezien. De kapitein was altijd heel stipt met betrekking tot dit soort zaken. De statements gevaarlijke lading werden altijd met mij overlegd en werden zelfs met mij besproken. Ik ben wel op de hoogte van het feit dat ladingen kunnen oxideren. Ik versta onder oxidatie dat er zuurstof wordt onttrokken aan een ruimte. Dit kan ook met niet-gevaarlijke-ladingen, zoals graan, fruit en met name de levende have. Wij ventileren nooit op zee. Meestal wordt er in de havens wel geventileerd om zo het oxideren tegen te gaan. Swytink was ook goed op de hoogte van deze problematiek. Ventileren bij ons aan boord gebeurt door de luiken te openen. Dit kan uiteraard niet op volle zee.

Ook tijdens de opleiding op de zeevaartschool is dit onderwerp uitvoerig belicht. Ik ben lid van de bond en lees altijd de uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart. Ik weet van gevallen uit het verleden dat het levensgevaarlijk is om niet geventileerde ruimen te betreden. Ik heb ongeveer 5 jaar in de bouwchemie gewerkt, daar valt onder: impregneren, betonrenovatie, injecteren van beton, behandelen van kuststofvloeren en het werken met coatings. Dus ik weet wat het is om met chemische producten te werken en ik ken de gevaren die eraan zijn verbonden. Ik vraag mij nog altijd af wat de reden geweest kan zijn dat Swytink zonder mij in te lichten het ruim heeft betreden. Wat had hij te zoeken in een bulkhead van waaruit hij niet eens het ruim kon betreden, omdat de briks tegen de opening naar het ruim toe waren geplaatst? Ik kan het mij niet voorstellen wat hij daar heeft gezocht. Hij zat lekker in zijn vel, was getrouwd en zijn vrouw was al zes maanden zwanger. Verder had hij geen kinderen. Financieel waren er ook geen problemen. Hij kon goed overweg met de rest van de bemanning. Er was geen ruzie, kortom een goede verstandhouding. De Filippijnen waren toch een aparte groep, ze zaten vaak met z'n drieën bij elkaar en

U 13

wij met z'n tweeën. Swytink en ik bespraken alles met elkaar. Als er wat was geweest, had ik het geweten.

Er is bij ons op de "Almenum" perslucht aan boord, te weten twee sets. Die kunnen wij ook gebruiken voor brandbestrijding. Als wij een gevaarlijke lading hadden, kwamen wij echt niet in het ruim, alleen in een haven, nadat er behoorlijk was geventileerd. Swytink en ik hadden geoefend met perslucht. Aan boord van de "Almenum" hebben wij vier of vijf keer geoefend met perslucht, wij testten het dan zelf. Dit blijft vaak bij het testen of het spul nog werkt. De flessen worden eenmaal per jaar getest op druk. Dit is tot nu toe ook allemaal netjes gebeurd. Ik weet niet of er een zuurstofmeter aan boord is. Ik weet wel hoe zo'n ding er uit ziet. Als hij er niet is, vind ik dat er een moet komen, zeker na dit ongeval. Hoe de richtlijn van de IMO is met betrekking tot het betreden van ruimten weet ik niet; de kapitein wist dit waarschijnlijk wel. De kapitein was kerngezond, had geen gezondheidsproblemen. Iedereen kan in principe de luiken openen, ook de matrozen. Dit openen gebeurt in overleg met de stuurman.

Achteraf is na meting gebleken, dat het zuurstofgehalte in het ruim was afgenomen en dat er een te hoge concentratie giftige stoffen aanwezig was, waaronder koolmonoxide. Ik heb dit gezien in het rapport van een Engelse surveyor. Ook was het zuurstofgehalte aanzienlijk gedaald. Ik ben hier erg van geschrokken en zeg bij mezelf, dit had ook mij kunnen gebeuren. Waarschijnlijk doordat het luik al enige uren had opengestaan is de ruimte van het bulkhead goed geventileerd, anders had ik bij het betreden naast de kapitein gelegen. Ik weet dat kolen een gevaarlijke lading zijn op grond van de IMDG-code. Wordt het in bulk gestort dan levert het een extra gevaar op. Er had dus een statement bij moeten zitten, zodat het werd aangemerkt als gevaarlijke lading. Als Swytink dit had geweten (statement), weet ik wel bijna zeker dat hij niet in het bulkhead was afgedaald. We hebben dit uitvoerig met elkaar besproken. Op dit gebied namen wij geen enkel risico.

Kok/matros Z.C. Baculi:

Ik ben sinds 3 oktober dit jaar kok/matros aan boord van de "Almenum". De sfeer aan boord van het schip is goed. We hadden kolen geladen in Duitsland, de plaats weet ik niet meer. We zijn toen naar zee gegaan naar Ierland. Dit was geloof ik zaterdag. De datum weet ik niet meer. Het was slecht weer en het schip rolde zwaar. We zijn toen om ongeveer 01.00 uur voor anker gegaan ergens bij Engeland vanwege het slechte weer. Op zondag om 06.30 uur ben ik opgestaan om het ontbijt klaar te maken. Alleen de kapitein, een matros en ik hebben ontbeten. Dit was om 07.30 uur. We hebben gesproken over het terugzetten van de tijd in verband met de wintertijd. De kapitein was in een goede bui, zoals gewoonlijk. Om 10.00 uur riep hij mij om de voorbereiding van de lunch te bespreken. We lunchen altijd om 12.30 uur. Ik ben hierna om 10.15 uur begonnen met deze voorbereiding. Hierna heb ik de kapitein niet meer gezien. Bij de lunch was de kapitein niet aanwezig. Hierover werd niet gesproken. Ik dacht dat de kapitein sliep. Nadat ik alles had opgeruimd ben ik gaan slapen. Om 17.30 uur ben ik begonnen met de voorbereiding voor het avondeten. Het was nog steeds slecht weer maar we lagen meer beschermt. Om 18.30 uur is het avondeten. We waren er weer allemaal behalve de kapitein. De stuurman vroeg mij of de kapitein zijn lunch had gehad. Ik vertelde hem van niet. Omdat de

kapitein een tijd niet gezien was, vertelde de stuurman dat hij de kapitein ging zoeken in zijn hut. Hij kwam terug en vertelde ons dat de kapitein niet in zijn hut was. Hij zei dat we niet in paniek moesten raken. Na ongeveer 10 minuten zoeken, kwam de stuurman terug en vertelde dat hij de kapitein had gevonden in het ruim. De stuurman heeft de hulpdiensten geroepen die na ongeveer 30 tot 60 minuten ter plaatse waren. Ik was aan dek om te assisteren bij het aan boord komen van deze mensen. Deze mensen zijn het ruim ingegaan waarna ik geholpen heb om de kapitein uit het ruim te tillen. Ik heb de kapitein wel in het ruim zien liggen. Hij lag op zijn zij nabij de ruimladder. De kapitein droeg winterkleding. Verder weet ik daar niets van. Ik werk ongeveer 2 jaar als matroos aan boord van zeeschepen. Ik heb nooit een dergelijk ongeval meegemaakt. Ik werk af en toe aan dek. Bij het openen/sluiten van het luik maken de matrozen de borgen los. De stuurman opent en sluit de luiken. Hij is ook de "safety-officer" aan boord. Er zijn twee persluchtapparaten aan boord. Ik weet hoe ik met dit apparaat moet werken. Hier aan boord heb ik er niet mee geoefend.

Matroos W. Responso:

Ik ben matroos aan boord van de "Almenum" sinds 5 maanden. De sfeer aan boord is goed.

Er zijn geen ruzies of iets dergelijks. We hebben teerkool geladen in Duisburg en zouden via Rotterdam naar Ierland varen. Dit was voor mij de eerste keer dat we deze lading vervoerden. Vanwege het slechte weer zijn we zondag 29 oktober om ongeveer 01.00 uur bij Engeland voor anker gegaan. Ik ben er niet uit geweest. Het was slecht weer, harde wind. Hoeveel graden slagzij we maakten, weet ik niet. Ik weet wel dat ik slecht kon slapen. Ik ben die zondag om 8.00 uur wakker geworden. Het was 09.00 uur op mijn horloge, want dit stond nog op zomertijd. Ik heb alleen mijn Filippijnse collega's gesproken die morgen. Ze vertelden mij dat ze met de kapitein ontbeten hadden. Ik ben hierna mijn was gaan doen en mijn hut gaan opruimen. Hierna ben ik in mijn hut gebleven tot 11.30 uur. Hierna ben ik de kok gaan helpen met de lunch. Tijdens de lunch was iedereen er, behalve de kapitein. We hebben gewacht tot de kapitein kwam, maar toen die niet kwam opdagen, is de stuurman gaan kijken waar hij bleef. Toen hij terugkwam vertelde hij dat de kapitein vermoedelijk sliep, waarna we zijn gaan eten. Hierna ben ik televisie gaan kijken in de messroom. Ik heb hier niemand meer gezien tot ongeveer 16.00 uur. Toen heb ik samen met Baculi televisie gekeken. Om 18.30 uur gingen we avondeten. Weer was iedereen er, behalve de kapitein. We spraken erover dat we de kapitein de hele dag niet meer gezien hadden. Baculi vertelde ons dat hij de kapitein om 10.00 uur nog gesproken had. Deze had hem verteld dat er om 12.30 uur geluncht zou worden. Hierna ging de stuurman in de kapiteinshut kijken of de kapitein daar was. Hij kwam terug en vertelde dat de kapitein niet in zijn hut was. Nadat wij binnen hadden gezocht en weer terug kwamen in de messroom, vertelde de stuurman dat we niet in paniek moesten raken. Hij ging buiten kijken en wij bleven in de messroom. Toen hij terugkwam vertelde hij dat hij had gezien dat er een luik openstond en de kapitein onder in het ruim lag. Dit was tussen 19.30 en 20.00 uur. Wij zijn toen stand-by gebleven en hij ging de hulpdiensten oproepen. Ongeveer 15 à 20 minuten later waren deze aan boord. We hadden aan beide zijden loodsladders opgehangen. Deze

U 13

mensen gingen direct het ruim in en kwamen terug met de kapitein. Ik zag dat hij wat zwarte vegen in zijn gezicht had. Ik vermoedde dat dit kool was. Mijn eerste gedachte was dat hij van de ladder gevallen was. De kapitein was gekleed in een sweatshirt een broek en werkschoenen. Ik vermoed dat de kapitein naar beneden is gegaan om de lading te bekijken. De stuwadoors hadden de pallets met kool hoog opgestapeld en deze zouden kunnen gaan schuiven. U vraagt mij of we instructies hebben gekregen hoe we moeten handelen voordat we het ruim in gaan. We hebben geen instructie gehad hoe we moeten handelen voordat we het ruim ingaan, bijvoorbeeld met het persluchtapparaat. Normaliter gaan we ook niet het ruim in. Alleen na afloop van het lossen om het ruim schoon te maken. Deze reis waren de luiken de gehele reis dicht. De luiken worden alleen door de kapitein en de stuurman geopend en gesloten. Tijdens deze reis zijn de ventilatieopeningen niet open geweest. Ook als gevolg van het slechte weer. Of er een zuurstofmeter aan boord is, weet ik niet. Wel zijn er persluchtapparaten aan boord. Een voor en een op de brug. Hier aan boord heb ik daar niet mee geoefend, maar ik weet hoe ik met deze apparaten om moet gaan. De kapitein had voor zover ik weet geen gezondheidsproblemen of drankproblemen.

Kok/matros R.S. Pangan:

Ik ben sinds 2 maanden kok/matros aan boord van het ms "Almenum". De sfeer aan boord is goed. We gaan goed met elkaar om. Er zijn geen ruzies. We waren op zaterdag 28 oktober onderweg van Rotterdam naar Ierland en zijn 's nachts voor anker gegaan in de baai van Torbay in verband met het slechte weer. De lading bestond volgens mij uit teerkool. Ik ben zondagmorgen om 07.00 uur opgestaan om te ontbijten in de messroom. Hier waren ook de kok Baculi en de kapitein. Hierna ben ik weer naar bed gegaan om te slapen. Tijdens het ontbijt hadden we een gesprek over het ingaan van de wintertijd. Voordat ik weer naar bed ging, dit was om ongeveer 09.00 uur, heb ik de kapitein niet meer gezien. Alleen tijdens het ontbijt. Omstreeks 11.30 uur ben ik weer wakker geworden voor de lunch. Het weer was nog steeds slecht. Windkracht 9 ongeveer met regen. Tijdens de lunch was iedereen er, behalve de kapitein. Misschien dat de eerste stuurman dacht dat de kapitein sliep, maar er werd niet over gesproken. Ik denk ook dat het normaal was dat de kapitein bleef slapen en de lunch oversloeg. Na de lunch ben ik weer naar bed gegaan. Volgens mij ging de eerste stuurman op wacht na de lunch. Hierna ben ik om 18.00 uur weer opgestaan voor het avondeten. Hiervoor ging ik naar de messroom. Weer waren we hier met z'n vieren. Ik hoorde dat de eerste stuurman vroeg waar de kapitein was. Ik wist het niet omdat ik sliep. Mijn collega's zeiden tegen hem dat ze dachten dat hij nog sliep. Toen is de eerste stuurman naar de hut van de kapitein gegaan en heeft in de hut gekeken, maar daar was niemand. Hierna kwam hij terug naar de messroom. Hij vertelde dat de kapitein niet in zijn hut was en dat we moesten zoeken. Hij was duidelijk ongerust. Hierna is hij weer gaan zoeken en kwam kort hierna terug en vertelde ons dat hij de kapitein gevonden had in het ruim. Hierna zijn we naar de brug gegaan en heeft de eerste stuurman het Torbay loodsstation opgeroepen en verteld wat er gebeurd was. Wij hebben aan bakboord de loodsladder opgehangen en zijn daar bijgebleven tot de hulpverleners aan boord kwamen. Ongeveer een uur later kwamen er vijf hulpverleners aan boord. Ik heb

geassisteerd bij het aan boord komen van deze mensen. Ik had tot op dat moment geen idee wat er gebeurd zou kunnen zijn. Ik had het idee dat hij van de ladder gevallen was. Toen de kapitein uit het luik werd gehaald, zag ik wat bloed op zijn neus. Hoe het exact zat, weet ik echter niet meer. Toen we er na afloop over spraken dachten we nog steeds dat hij als gevolg van het slechte weer naar beneden was gevallen. Het openen en sluiten van de luiken wordt alleen door de kapitein of stuurman gedaan. Bij het binnengaan van het ruim moeten we altijd in contact met elkaar blijven. We gaan ook alleen het ruim in om het schoon te maken of te schilderen. De eerste stuurman is de "safety-officer". De ventilatie van de ruimen, aan stuur- en bakboord voor het dekhuis en een aan stuurboord op de bak moeten handmatig geopend worden. Ik heb niet gezien dat deze geopend waren. Ik weet dat er twee persluchtapparaten zijn en waar ze staan, maar we hebben er niet mee getraind. Ik ben erg onder de indruk geraakt van het gebeurde en heb gevraagd of ik naar huis kon.

3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Eerste stuurman M. Toutenhoofd:

Ik volhard bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover het KLPD heb afgelegd.

Ik kon goed met de kapitein opschieten en de sfeer aan boord was zeer goed. Er werd Nederlands en Engels aan boord gesproken.

Via de Navtex hadden wij vernomen dat wij slecht weer zouden krijgen. De pallets stonden stijf tegen elkaar, er was weinig gevaar dat ze zouden omvallen. Er hebben zich volgens mij ook geen omstandigheden voorgedaan, waardoor het vermoeden zou kunnen ontstaan dat ze wel zouden zijn omgevallen.

Tijdens mijn ankerwacht waren er geen problemen geweest. Ik werd om ongeveer 07.00 uur door de kapitein afgelost. Hij vertelde mij toen dat hij niet goed had geslapen.

Om 12.00 uur ben ik weer naar de brug gegaan; de kapitein was daar toen niet meer. Ik was in de veronderstelling dat hij al naar zijn hut was gegaan om te gaan slapen. Dat was niet gebruikelijk, maar het was wel al eens eerder voorgekomen als wij ten anker lagen. Ik vond het ook niet vreemd dat hij een maaltijd had overgeslagen. De situatie was voor mij toen nog niet verontrustend.

Ik heb 's middags gewoon de ankerwacht gelopen en ik ben daarbij aldoor op de brug gebleven. Om 19.00 uur begon ik te vermoeden dat er iets niet in orde was, omdat de andere bemanningsleden mij hadden verteld dat ze de kapitein ook niet hadden gezien. Nadat ik had gezien dat de kapitein niet in zijn hut was, ben ik het schip gaan onderzoeken, beginnend in de machinekamer. Daarna ben ik aan dek gegaan. Ik zag toen dat een luikje naar het ruim open stond. Dit luikje was vanaf de brug niet te zien. Toen ik in het ruim keek, zag ik de kapitein beneden liggen. Het graanschot stond in de achterste positie. Daarachter was een vrije ruimte van ongeveer drie meter; in die ruimte heb ik de kapitein aangetroffen. Ik dacht dat hij misschien van de ladder was gevallen en ik zag onmiddellijk dat het goed fout was.

U 13

Ik ben meteen het ruim ingegaan, zonder stil te staan bij de eventuele gevaarsaspecten bij het betreden van het ruim. Ik heb in het geheel niet aan zuurstofgebrek in het ruim gedacht. Nadat ik de kapitein had gevonden, heb ik onmiddellijk de walautoriteiten gewaarschuwd. Tijdens het voor de tweede keer ten anker gaan, is de coast-guard aan boord gekomen. Die mensen hebben geen metingen verricht voordat zij het ruim betraden. De kapitein is overgezet op het schip van de coast-guard. De luiken zijn voor het verplaatsen van het stoffelijk overschot van de kapitein niet geopend; dit in verband met de slechte weersomstandigheden.

Later, naar ik meen woensdag, zijn er wel metingen in het ruim verricht, doch ik ben daarbij niet meer aanwezig geweest.

Volgens mij heeft de kapitein in het ruim willen kijken of er pallets met briketten waren omgevallen. Alleen vind ik het vreemd dat hij dat aan de achterkant wilde doen, omdat daar de pallets tegen het schot stonden. Als je al had willen kijken, dan had dat beter in het voorste gedeelte van het ruim kunnen gebeuren.

De kapitein had de belading gedaan, doch ik was wel op de hoogte gebracht. De bladzijden 095 en 096 van uw dossier die u mij laat zien en als titel hebben "Anweisung an die Kapitäne für den Seetransport von "Union-Briketts"", heb ik niet eerder gezien. Ik heb helemaal geen ladingpapieren gezien. Ik vermoed dat de kapitein deze voorschriften ook niet gelezen heeft.

Wij hadden deze lading eerder vervoerd. Bij het lossen ervan hebben wij nooit eerder problemen gehad.

Er zijn ventilatioeroosters aan boord, geen kokers. De roosters zijn goed gangbaar. De roosters zijn standaard allemaal gesloten tijdens de zeereis, dit in verband met mogelijk binnenkomend zeewater. Er is geen mechanische ventilatie mogelijk.

Als er gevaarsaspecten aan een bepaalde lading waren verbonden, dan werd dit altijd met de bemanning besproken.

Het was een standaardprocedure dat er altijd werd medegedeeld als er iemand het ruim in ging. Ik ben bekend met de Bekendmaking aan de Scheepvaart nummer 313 met betrekking tot het betreden van ruimten.

Er waren twee sets perslucht aan boord, met voor elke set een reservefles. Eenmaal per jaar worden de sets door de gehele bemanning getest. Er wordt daarbij voor gezorgd dat er niet teveel lucht uit de flessen ontsnapt. Er is geen compressor aan boord om de flessen te vullen. Het is mogelijk het ruim te betreden met gebruikmaking van perslucht.

Op de toegangsluikjes naar het ruim zijn geen waarschuwingen met betrekking tot gevaarsaspecten bij het betreden van het ruim aangebracht. Er waren ook geen schriftelijke instructies voor het betreden van het ruim. Evenmin waren er schriftelijke wachtorders.

Er was geen zuurstofmeter aan boord. Ik heb hier wel met de reder over gesproken, maar voor zover ik weet is er nog steeds geen zuurstofmeter aan boord. Ik was niet op de hoogte van het feit dat bij bepaalde ladingen een zuurstofmeter verplicht is.

Ik vaar nog steeds op dit schip.

S. Hassing, senior beleidsmedewerker van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, afdeling Lading en Risicobeleid:

Onder verwijzing naar mijn telefax d.d. 23 november 2000 aan de heer Veenstra van het KLPD, kan ik u thans medelen dat bruinkoolbriketten inmiddels wel formeel zijn geregeld door middel van de opname van de vervoersvoorwaarden in de BC-code. Dat was destijds nog niet het geval. Wel waren de betreffende wijzigingen van de BC-code middels een zogenaamde MSC-Circulaire (MSC/Circ. 921) in augustus 1999 door het Directoraat-Generaal Goederenvervoer via diverse branche-organisaties (onder andere Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders) bekend gemaakt. Hiermee zijn de vervoersvoorwaarden voor bruinkool dus officieel vastgelegd. Deze voorwaarden zijn voor een groot gedeelte gebaseerd op die voor het vervoer van kolen.

In de voorwaarden wordt onder meer gewezen op twee belangrijke gevaren die bij het vervoer van bruinkool kunnen optreden, namelijk het ontstaan van zuurstofgebrek en het ontstaan van koolmonoxide als gevolg van broei. De te nemen veiligheidsmaatregelen zijn gebaseerd op deze twee gevaren.

Ik ben van mening dat het schip door middel van de "Anweisung an die Kapitäne.....", zoals weergegeven op de bladzijden 095 en 096 van uw dossier, voldoende door de verlader is geïnformeerd over de gevaarsaspecten van deze lading. Ondanks het feit dat bruinkool destijds nog niet in de BC-code was geregeld, had dit schip die lading wel mogen vervoeren. Men had wel een aantal veiligheidsmaatregelen moeten nemen, waaronder de aanschaf van een zuurstofmeter.

Het bezit van een zuurstofmeter aan boord in algemene zin is niet verplicht. Deze wordt verplicht zodra de BC-code deze op grond van een bepaalde lading voorschrijft. Als destijds bruinkool dus wel in de BC-code zou zijn geregeld, zou een zuurstofmeter wel verplicht zijn geweest.

Ik ken de scheepsramp van de "Athos" niet, wel die van de "Kaapgracht". Ik ben niet op de hoogte van het feit dat de Raad voor de Scheepvaart in de uitspraak van de "Athos" heeft aanbevolen een zuurstofmeter aan boord van elk schip verplicht te stellen.

Er zijn geen voorschriften voor de soort zuurstofmeter die aan boord gebruikt moet worden. Deze zijn er in diverse uitvoeringen, ook kleine draagbare die in een borstzak gestoken kunnen worden. Men moet de zuurstof natuurlijk altijd meten voordat men een ruimte onbeschermd betreedt. Dit kan gebeuren door een meting op afstand of door het meten persoonlijk ter plaatse, maar dan met gebruikmaking van persluchtapparatuur.

Ik vind dat zowel de reder als de kapitein verplicht zijn om te zorgen voor veilige

U 13

werksituaties aan boord, zoals onder andere voorgeschreven in de Arbo-wetgeving. Hieronder valt naar mijn mening ook het ter beschikking hebben van een zuurstofmeter.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Mede namens het hoofd van de Scheepvaartinspectie betuig ik mijn medeleven aan de nabestaanden van het slachtoffer van deze scheepsramp.

Op 25 oktober 2000 werd het Nederlandse motorschip "Almenum" in de haven van Godorf (Duitsland) met 1250 mt kolen beladen voor Rotterdam en Ierland.

Tijdens de reis verslechterden de weersomstandigheden, waarna de kapitein besloot om ter hoogte van Torbay nabij de Engelse kust ten anker te gaan in afwachting van beter weer. Op 28 oktober rond middernacht, toen de eerste stuurman op de brug kwam om de kapitein af te lossen, gingen ze met het schip ter hoogte van Torbay ten anker. De eerste stuurman nam toen de ankerwacht over van de kapitein die daarna van de brug ging. Omstreeks 07.00 uur op 29 oktober, werd de eerste stuurman afgelost door de kapitein en ging de eerste stuurman rond 07.30 uur van de brug.

Rond 12.30 uur werd de eerste stuurman wakker en begaf zich via de kombuis naar de brug. Op de brug trof hij niemand aan, dit wekte bij hem geen argwaan omdat als men ten anker lag het vaker gebeurde dat men elkaar afloste zonder dat er iemand op de brug was. Rond 13.00 uur ging hij naar de hut van de kapitein. De deur was dicht. In de veronderstelling dat de kapitein in zijn hut lag, klopte hij op de deur en riep dat het eten klaar was. Toen rond 13.30 uur de kapitein nog niet was komen eten, vertelde de eerste stuurman aan de kok dat hij het eten warm moest houden en dat de kapitein later zou komen eten. De eerste stuurman ging hierna weer naar de brug. Toen de eerste stuurman rond 19.00 uur ging eten en de kapitein nog steeds niet aan tafel aantrof, werd hij argwanend. Hij ging toen naar de hut van de kapitein en maakte deze open en zag dat de kapitein niet in zijn bed lag. Hij ging direct naar de bemanning om samen naar de kapitein te zoeken. Kort hierna zag de eerste stuurman een luik aan dek openstaan. Toen hij hierin keek zag hij de kapitein bewegingloos onder in het ruim liggen. Hij ging snel naar beneden om de kapitein te helpen. Dit had een fatale afloop kunnen hebben voor de eerste stuurman, daar hij niet wist wat de reden was waarom de kapitein daar lag en omdat hij geen persluchtapparaat gebruikte. Het is begrijpelijk dat de eerste stuurman zo heeft gereageerd. Maar toch had hij eerst voorzorgsmaatregelen moeten nemen vóór het betreden van het ruim. Beneden aangekomen, trof hij de kapitein in een verstijfde positie aan en deze voelde koud aan.

Wanneer de kapitein het ruim betrad is uit het onderzoek niet gebleken. Wel had de kok rond 10.00 uur de kapitein nog gesproken.

De stuurman ging hierna naar de brug en nam contact op met het loodsstation. Het schip moest toen ankerop en dichter naar de kust varen, zodat de Engelse coast-guard en andere autoriteiten aan boord konden komen. Nadat deze aan boord waren, werd door de meegekomen arts de dood van de kapitein formeel bevestigd.

Dit is weer een triest geval waarbij door onzorgvuldig handelen een kapitein het leven heeft gelaten. Uit het onderzoek bleek dat de oorzaak lag aan een mogelijk tekort aan zuurstof in het ruim. Als de ruimte was betreden rekening houdend met de voorschriften opgenomen in de Bekendmaking aan de Scheepvaart 313/1996

”Betreden van besloten ruimten” was dit ongeluk niet gebeurd. Deze bekendmaking verwijst naar de richtlijn van de Maritime Safety Committee/Circ. 744 van 14 Juni 1996, die opgenomen is in de Nederlandse nationale wetgeving.

In de door de Duitse beladers aangeleverde ladinggegevens stond duidelijk aangegeven dat voordat de ruimten mogen worden betreden, men zeker moet zijn dat het zuurstofgehalte in het ruim toereikend is (21%). Er bleek geen zuurstofmeter aan boord te zijn geweest. Als vanuit de ladinggegevens blijkt dat er een zuurstofmeter aan boord moet zijn, is het de verplichting van de kapitein en de reder om hierin te voorzien. Er werd geen gebruik gemaakt van de zogenaamde ”Permit to enter enclosed spaces”. Het gebruik maken van zo’n ”Permit” kan bijdragen dat er veiliger wordt gewerkt onder deze omstandigheden. Het gebruik van zo’n vergunning tot het betreden van besloten ruimtes bevordert bij de bemanning en verantwoordelijken tot een weldoordachte werkwijze bij het betreden van besloten ruimtes. Het is belangrijk om veiligheidsbewustzijn bij de bemanning te bevorderen door goede werkprocedures te ontwikkelen en te handhaven. Bij dit ongeval stond centraal het betreden van een besloten ruimte, zonder het nemen van de juiste voorzorgsmaatregelen.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op 25 oktober 2000 laadde de kruitlijn-coaster ”Almenum” in Wesseling-Godorf, Duitsland, circa 950 ton bruinkool briketten. Op 26 oktober 2000 werd in Duisburg de lading gecompliceerd met nog eens 300 ton bruinkool briketten. In totaal werd geladen; 100 ton bruinkool briketten op pallets en 1150 ton bruinkool briketten in bulk. De lading was bestemd voor Foyness, Ierland.

De ”Almenum” heeft een verplaatsbaar bulkhead (graanschot) waardoor, indien nodig, ook ladingen van elkaar gescheiden kunnen worden. In het onderhavige geval was dit echter niet nodig en werd het bulkhead in de achterste stand geplaatst. In deze stand blijft er tussen het achterschot en het bulkhead een ruimte vrij van circa 3 meter. Deze ruimte is vanaf dek te betreden door een toegangsluikje dat zich tegen de accommodatie bevindt. In het bulkhead zelf zit weer een opening vanwaar men in het grote ruim kan komen. De 100 ton pallets met bruinkool briketten waren tegen het bulkhead gestuwd en het restant van de lading was als bulk los in het ruim gestort.

Bij de Bill of Lading van bovengenoemde lading zat een bijlage waarin bijzonderheden van de lading en speciale aanwijzingen betreffende die lading voor de kapitein vermeld stonden.

Na de belading dienden, volgens deze bijlage, zowel de luiken als de ontluichtingskokers hermetisch gesloten te worden om zulks doende een inert-gas effect te creëren om het gevaar van zelfontbranding van de lading tegen te gaan. De bijlage bevatte tevens de waarschuwing, dat bij het betreden van het ruim erop toegezien moest worden dat het zuurstofgehalte in het ruim toereikend was.

Op 26 oktober 2000 vertrok het schip in de loop van de middag uit Duisburg, richting Rotterdam. Op 27 oktober 2000 kwam men, omstreeks 03.30 uur, in Hoek van Holland aan en begon men aan de zeereis naar Foyness. Er stond een zuidwesten

U 13

wind met een kracht van 7 à 8 Bft en de vooruitzichten waren dat de wind zou toenemen tot 9 à 10 Bft.

De kapitein en de stuurman liepen een wachstelsel van zes uur op, zes uur af. Gedurende de avond van 28 oktober 2000 besloot de kapitein om, vanwege de toenemende wind, ten anker te gaan in de Torbay, ter hoogte van Brixham. Hij wekte om 23.30 uur de stuurman en om 23.45 uur ging men in de baai ten anker. Afsproken werd dat de stuurman tot 07.00 uur de volgende morgen de ankerwacht op zich zou nemen. De kapitein is om 00.30 van de brug gegaan om te gaan slapen. Op 29 oktober 2000 werd de stuurman om 07.00 uur afgelost door de kapitein. Om 07.30 uur ging de stuurman van de brug om te gaan slapen en bleef de kapitein alleen op de brug achter. Omstreeks 10.00 uur kwam de kok naar de brug om met de kapitein de lunch te bespreken.

De stuurman stond om 12.30 uur op en ging naar de messroom om te kijken of de lunch al gereed was. Toen dit nog niet het geval was liep hij naar de brug om een kop koffie te drinken. Hij trof de brug onbemand aan. Op zich vond de stuurman dit niet vreemd omdat tijdens de ankerwacht de brug wel meer onbemand gelaten werd en nam aan dat de kapitein in zijn hut was. Hij ging vervolgens weer naar de messroom en nuttigde tezamen met de rest van de bemanning de lunch. Na het eten liep hij naar de hut van de kapitein. De deur was echter dicht en de stuurman nam aan dat de kapitein al vast was gaan slapen. Hij liet de kok weten dat de kapitein wellicht 's avonds warm zou eten.

Gedurende de middag liep de stuurman zijn ankerwacht en beantwoordde hij diverse telefoontjes. Om 19.00 uur ging hij van de brug om te gaan eten. Iedereen, met uitzondering van de kapitein, was aanwezig. Omdat niemand de kapitein nog gezien had begon de stuurman zich toen toch zorgen te maken. Hij liep naar de hut van de kapitein en klopte op de deur. Toen hij geen antwoord kreeg is hij naar binnen gegaan en trof daar niemand aan.

Hij waarschuwde de matrozen dat de kapitein weg was en gaf de opdracht om te gaan zoeken. Zelf liep hij via de machinekamer het dek op, richting voorschip. Toen hij weer bij de accommodatie kwam zag hij het toegangsluik naar het ruim open staan. Hij keek naar beneden en zag de kapitein op zijn buik op de tanktop liggen. De stuurman daalde in het ruim af en onderzocht de kapitein. De kapitein zag blauw en voelde koud aan. Het lichaam was al stijf en verkrampd en een hartslag was niet voelbaar. De stuurman ging het ruim weer uit en lichtte de bemanning in. Hij nam een matroos mee naar de brug en gaf de andere twee de opdracht om aan dek te blijven. Hij riep de loodsdienst van Brixham op en legde de situatie uit. De loodsdienst gaf de stuurman het advies om de motor te starten. De bedoeling van de loodsdienst was om ankerop te gaan en lij te maken voor de boot van de coast-guard met aan boord medisch personeel. Tevens wilde de loods dan dicht bij de haveningang van Brixham ten anker gaan. Om 20.11 uur arriveerde de loodsboot en ging men ankerop. Even later arriveerde een boot van de coast-guard met medisch personeel. Om 21.20 uur ging men wat dicht bij de pieren van Brixham wederom ten anker. Twee leden van het medische team zijn direct het ruim in gegaan en constateerden dat de kapitein was overleden. Met behulp van de bemanning werd het

stoffelijk overschot van de kapitein aan dek gehaald en overgebracht op de boot van de coast-guard.

Nadat de boot van de coast-guard vertrokken was bleef de loods nog tot de volgende morgen aan boord en liep de ankerwacht van de stuurman.

Op 30 oktober 2000 kwam, omstreeks 12.00 uur, de politie aan boord en werden processenverbaal van de bemanning opgemaakt. Tevens werden de hut van de kapitein en het ruim uitvoerig bekeken.

Op 1 november 2000 werd de atmosfeer in het ruim getest. De test wees uit dat het zuurstofgehalte in de ruimte tussen het bulkhead en het achterschot niet meer bedroeg dan 3,4% en er tevens een verhoogde waarde voor het koolmonoxidegehalte gemeten werd.

De "Almenum" vertrok dezelfde dag met een nieuwe kapitein en een nieuwe stuurman naar Foyness. Op 3 november 2000 kwam men daar om 19.45 uur aan.

Op 4 november 2000 werd de atmosfeer van het ruim wederom aan een test onderworpen en werden nagenoeg identieke waarden als te Brixham geconstateerd. De conclusie van beide rapporten is, dat het betreden van een ruimte waarin het zuurstofgehalte gedaald is tot circa 5% de dood onmiddellijk tot gevolg heeft en dus nimmer zonder adembescherming dient te geschieden.

Beschouwing

Allereerst wil de Raad zijn medeleven betuigen aan de nagelaten betrekkingen van kapitein L.J. Swytink.

Het tragische ongeval aan boord van de "Almenum" komt volledig overeen met het noodlottige ongeval aan boord van het Nederlandse vrachtschip "Athos", op 18 november 1997 (uitspraak 19/2000), waarbij ook de kapitein in het ruim door verstikking om het leven is gekomen. Op beide schepen werd een bulkklading vervoerd waarvoor de voorschriften niet specifiek geregeld waren middels de BC-Code (Code of safe practice for solid bulk cargoes).

Op beide schepen werd men slachtoffer van een tekort aan zuurstof in het ruim.

De lading

Aan boord van de "Athos" werd een lading loodkoperdross vervoerd waarvoor een schoon cognossement werd afgegeven. Loodkoperdross bestaat uit afvalproducten uit de industrie en wordt niet specifiek als gevaarlijke stof vermeld. Een groot aantal dross(schroot)-producten zijn echter wel in de BC-Code opgenomen, als zijnde gevaarlijke stoffen.

Men dient er dus in de praktijk altijd van uit te gaan dat alle schrootproducten gevaarlijk kunnen zijn en gevaar voor de gezondheid kunnen opleveren. Men dient de BC-Code na te slaan op de specifieke eigenschappen en gevaren van dit soort ladingen en de voorschriften strikt na te leven.

Aan boord van de "Almenum" werd een lading bruinkool vervoerd. De lading bestond uit 100 ton bruinkool briketten op pallets en 1150 ton bruinkool briketten in bulk.

Ten tijde van de ramp aan boord van de "Almenum" waren de voorschriften voor

U 13

het vervoer van bruinkool briketten nog niet geregeld middels de IMDG-Code of BC-Code.

Tijdens de IMO vergadering DSC 4, gehouden in 1999, werd door Australië een voorstel ingediend om bruinkool briketten in de BC-Code, Appendix B op te nemen. Thans is dit gerealiseerd en zijn er specifieke voorschriften voor het vervoer van deze lading.

Dit wil echter niet zeggen dat in het verleden geen informatie en/of aanwijzingen verplicht gesteld waren bij het vervoer van deze en andere "niet gevaarlijke" stoffen. Op basis van SOLAS, hoofdstuk 6 (vervoer van lading), artikel 2, moet de afscheper de kapitein voorzien van relevante informatie, ook indien deze stof niet specifiek is geklasseerd als *gevaarlijk*, maar het materiaal wel chemisch, gevaarsaspecten heeft. Bij de Bill of Lading van de geladen partij bruinkool briketten zat een bijlage waarin bovengenoemde relevante informatie verwerkt was. De bijlage geeft aan hoe de bruinkool briketten, zowel op pallets als in bulk, gestuwd dienen te worden. Na het beladen dient men, volgens deze bijlage, de luiken en de luchtkokers hermetisch te sluiten om, door het creëren van een inert-gas situatie, zelfontbranding tegen te gaan. Dit houdt dus al in dat de lading een gasontwikkeling teweeg brengt. Als laatste informatie van de bijlage staat een waarschuwing dat men er op toe moet zien dat bij het betreden van het afgesloten ruim het zuurstofgehalte in die ruimte toereikend is in verband met verstikkingsgevaar.

Door het afgeven van deze bijlage heeft de afscheper van de bruinkool briketten zich, ten tijde van de ramp, gehouden aan de voorschriften die op dat moment van toepassing waren op het vervoer van deze stof.

De ramp

Zowel op de "Athos" als op de "Almenum" betrad de kapitein zonder begeleiding het ruim dat reeds enige dagen hermetisch gesloten was geweest. Op beide schepen liep dit fataal af.

Op de "Athos" heeft de kapitein verzuimd om door het bestuderen van de boekwerken, het Handboek Gestorte Ladingen en de BC-Code, zich de gevaarsaspecten eigen te maken van de betreffende lading. Ook het betreden van besloten ruimtes valt hieronder en in de BC-Code wordt hier uitvoerig aandacht aan besteed. Aan boord van de "Almenum" heeft de kapitein geen aandacht besteed aan de bijlage bij de Bill of Lading, waarin duidelijk werd weergegeven dat er een gasontwikkeling kon ontstaan en dat er op toegezien diende te worden dat bij het betreden van het ruim het zuurstofgehalte toereikend was.

Bij metingen op 1 november 2000 op de ankerplaats bij Brixham bleek dat in de ruimte waar de kapitein was aangetroffen het zuurstofgehalte gedaald was tot 3,4%. Tevens werden er verhoogde waarden van methaan en koolmonoxide gemeten. Nadat het ruim weer een aantal dagen gesloten geweest was werden op 4 november 2000, te Foyness, wederom metingen verricht. Nu werd geconstateerd dat het zuurstofgehalte in het ruim 5% bedroeg en ook nu weer werd een verhoogde waarde van koolmonoxide gemeten.

Het normale zuurstofgehalte in de atmosfeer bedraagt 21%. Het minimaal toegestane zuurstofgehalte om goed te kunnen functioneren is 20%. Een zuurstofgehalte onder de 16% wordt als onveilig beschouwd. Het betreden van een ruimte met een zuurstofgehalte van 5% heeft onmiddellijk de dood tot gevolg.

Bij beide ongevallen werd de kapitein na een bepaalde periode, door de stuurman in het ruim ontdekt. In beide gevallen ging de stuurman zonder adembescherming ook het ruim in.

Doordat de ruimingang op de "Almenum" geruime tijd, circa 7 uur, open gestaan had was de atmosfeer in het ruim waarschijnlijk sterk verbeterd en liep de stuurman geen letsel op.

Op de "Athos" was de ruimingang slechts een goed uur geopend geweest en was de atmosfeer nog zodanig slecht dat zowel de kok als de stuurman onwel werden. Zij konden echter ongedeerd uit het ruim komen omdat de stuurman bovenop de kok viel, die de stuurman weer tot zijn positieven bracht.

Aan boord van de "Huibertje Jacoba" liep het op 2 juni 1987 te Harlingen slechter af voor de bemanning. Toen de matroos, die de opdracht had gekregen om een monster van de lading te nemen, niet terug kwam is de rest van de bemanning, wellicht zonder zich het gevaar te realiseren en/of op begrijpelijke emotionele gronden, achter elkaar het ruim in gegaan om hulp te bieden. De gehele bemanning kwam hierbij om het leven.

Naar aanleiding van het ongeval aan boord van de "Athos" heeft de Raad de aanbeveling gedaan om op alle schepen een zuurstofmeter verplicht te stellen. Volgens artikel 54 van SOLAS is een zuurstofmeter alleen verplicht op schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren of kunnen vervoeren. Volgens de BC-Code moet een zuurstofmeter geleverd worden indien een bulkclading vervoerd wordt die verarming van het zuurstofgehalte van de heersende atmosfeer kan bewerkstelligen. Er staat echter niet vermeld wie dit bepaalt.

Door het verplicht stellen van meetapparatuur op alle schepen wordt deze onduidelijkheid weggenomen en de veiligheid van de opvarenden verbeterd.

In de bijlage van de Bill of Lading van de bruinkool briketten stond als waarschuwing dat men er op moest toezien dat het zuurstofgehalte in het ruim toereikend was. Men dient dan ook hiervoor apparatuur aan boord te hebben. De Raad herhaalt hierbij zijn aanbeveling uit uitspraak 19/2000.

Tijdens de openbare zitting van de Raad verklaarde de stuurman, die nog steeds op de "Almenum" vaart, dat er heden ten dage nog geen zuurstofmeter aan boord is ondanks het feit dat de scheepsleiding hierop bij de reder had aangedrongen. De Raad is van oordeel dat ook de reder in deze materie zijn verantwoordelijkheid heeft. Het meten van de atmosfeer in ruimtes is niet alleen noodzakelijk bij bepaalde ladingen maar ook andere besloten ruimtes, zoals tanks en void-spaces dienen voor betreding bemeaten te worden.

De Raad spreekt de hoop uit dat het zeevaartkundig onderwijs voldoende aandacht besteedt aan deze materie. Zeker aan boord van kleinere schepen, waarbij gedurende de zeereis alles aan dek hermetisch gesloten moet worden, dient men zich terdege bewust te zijn van deze gevaren.

De stuurman van de "Almenum" verklaart dat er afspraken waren tussen hem en de kapitein dat men nooit alleen het ruim in zou gaan. Deze afspraak stond echter nergens zwart op wit en de kapitein heeft zich hier ook niet aan gehouden. De Raad is van oordeel dat dergelijke afspraken duidelijk op een voor de gehele bemanning toegankelijke plaats moeten worden weergegeven.

U 13

Tevens strekt het tot aanbeveling om bij de ruimingangen aan dek duidelijk aan te geven dat het betreden gevaarlijk kan zijn en nimmer alleen dient te geschieden. In situaties als de onderhavige dient men alleen het ruim te betreden met behulp van adembescherming. Gedegen oefeningen met persluchtapparaatuur liggen hieraan ten grondslag.

Veelal en zeker op kleinere schepen wordt dit niet gedaan omdat men vaak maar beschikt over een beperkt aantal luchtflessen. De Raad is van oordeel dat de reder de verantwoordelijkheid heeft er zorg voor te dragen dat de bemanning naar behoren met deze apparatuur kan oefenen en niet afhankelijk is van alleen de voorgeschreven hoeveelheid luchtflessen.

Conclusies van de Raad

- Gezien de beide testrapporten die na het tragische ongeval zijn gemaakt, concludeert de Raad dat de kapitein van de "Almenum" door verstikking omgekomen is.
- De kapitein had het ruim, dat dagenlang gesloten was geweest, nooit mogen betreden zonder er zeker van te zijn dat de atmosfeer voldeed aan de daarvoor gestelde normen. Hij had dit ook nooit zonder medeweten van anderen mogen doen.
- De kapitein had de bijlage, behorende bij de Bill Of Lading, zorgvuldig moeten bestuderen.
- De situatie waarin de stuurman de kapitein in het ruim aantrof, had voor de stuurman duidelijk genoeg moeten zijn om het ruim niet onbeschermd te betreden.
- Veelvuldig oefenen met perslucht is hierbij een noodzaak. Hiervoor dienen voldoende luchtflessen en/of een compressor voorhanden te zijn.

Aanbeveling

1. De Raad herhaalt zijn aanbeveling van uitspraak 19/2000 en beveelt de Bevoegde Autoriteit wederom aan, om voormelde redenen, een zuurstofmeter op alle schepen verplicht te stellen.
2. De scheepsleiding dient bij ruimingangen duidelijk aan te geven dat het betreden gevaar met zich mee kan brengen en nimmer alleen dient te geschieden.
3. Zeevaartkundige opleidingen dienen aan dit onderwerp uitvoerig aandacht te besteden.

Aldus gedaan door , mr. P. Neleman , plv. voorzitter, R.M. Heezius, A.J. Both, P.S.W. Haseloop en H. Reijne, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. E.A. Bik ter openbare zitting van de Raad van 28 juni 2002.

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