

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Minister M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Datum 11 september 2012
Ons kenmerk 936472
Aantal bijlagen 2
Contactpersoon
Telefoon
E-mail

Onderwerp Opvolging aanbevelingen Onderzoeksraad voor de Veiligheid n.a.v. aanvaring en kapseizen sleepboot Fairplay 22 op de Nieuwe Waterweg te Hoek van Holland (d.d.11-11-2010)

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Onder verwijzing naar het op 13 maart 2012 gepubliceerde onderzoeksrapport van het door de Onderzoeksraad ingestelde onderzoek naar aanleiding van het bovenvermelde ongeval, informeer ik u hierbij over de opvolging door de (Rijks-)havenmeester van Rotterdam-Rijnmond (verder: (R)HMR) van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (verder: Onderzoeksraad).

Aanleiding

Op 11 november 2010 kwam De Fairplay 22 op de Nieuwe Waterweg in aanvaring met het RoRo-passagiersschip Stena Britannica en kapseisde. Hierbij kwamen twee bemanningsleden om het leven.

Het naar aanleiding van dit ongeval opgestelde rapport van de Onderzoeksraad bevat een tweetal aanbevelingen aan de (R)HMR, te weten:

1. Stel een maximaal toelaatbare snelheid door het water vast voor het veilig tot stand brengen van een sleepverbinding tussen een sleepboot en een te assisteren schip en zie toe op strikte naleving.
2. Stel, bij het uitgeven van een Verklaring van Vrijstelling aan kapiteins die gebruik maken van sleepbootassistentie, eisen aan de kennis, opleiding en ervaring ten aanzien van sleepbootassistentie en zie toe op de naleving hiervan.

Ad 1. Snelheidsbeperking

Eén van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad aan de (R)HMR is om een maximaal toelaatbare snelheid door het water vast te stellen voor het veilig tot stand brengen van een sleepverbinding tussen een sleepboot en een te assisteren schip. Daarnaast dient de Havenmeester toe te zien op het strikt naleven van dit gebod.

Boven aangehaalde aanbeveling vindt zijn oorsprong in de stelling van de Onderzoeksraad dat het belang van de snelheid bij sleepbootassistenties in de sector in zijn algemeenheid bekend is. Om deze stelling te onderbouwen wordt verwezen naar de DVD "The Chain" uitgebracht door de

European Harbour Masters' Committee (volledigheidshalve bijgevoegd), de Marine Guidance Note 199 van de Maritime and Coastguard Agency, een aparte veiligheidsprocedure van een niet nader genoemd sleepbootbedrijf en een richtlijn van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen waar is gesteld dat de snelheid bij het tot stand brengen van een sleepverbinding tussen een sleepboot en een te assisteren schip niet hoger dan 6 knopen door het water mag zijn.

Snelheidsbeperking borgen via regelgeving

Aangezien het handhaven van een maximum snelheid een wettelijke (publiekrechtelijke) basis veronderstelt is allereerst onderzocht of deze basis is te vinden is in voornoemde richtlijn van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Dit blijkt echter niet het geval.

Los van de vraag of een andere haven wellicht regelgeving hanteert waar een maximum snelheid is vastgelegd voor het veilig tot stand brengen van een sleepverbinding, is het echter maar de vraag of het wenselijk is om een maximum snelheid in regelgeving vast te leggen en of zo'n maximum snelheid strikt handhaafbaar is.

Regelreflex of zelfregulering

In de eerste plaats is het niet gebruikelijk om na één incident, dat zeker niet alleen te wijten is aan een te hoge snelheid, maar aan een combinatie van factoren, direct regelgeving in het leven te roepen.

Zo'n regelreflex zou juist voorkomen moeten worden. In dit kader ligt het mijns inziens dan ook meer voor de hand eerst met alle betrokkenen om de tafel te gaan zitten om gezamenlijk te bezien of zelfregulering mogelijk is. Mocht onverhoopt blijken dat zelfregulering niet mogelijk is, kan uiteraard alsnog overwogen worden regelgeving vast te stellen

Handhaafbaarheid

In de tweede plaats leren andere onderzoeken ons dat het zeer lastig is om een snelheid door het water te meten. Gelet op het feit dat de stroomsnelheid van het water sterk aan verandering onderhevig is, zal een "heterdaadsituatie" bijzonder lastig zijn aan te tonen, tenzij de snelheid bij het tot stand brengen van de sleepverbinding echt buiten proportie is. Strikt handhaven zal in de praktijk dan ook zeer moeilijk uitvoerbaar zijn.

Maximale snelheid 6 knopen, richtsnoer, of voorschrift

Op 23 mei 2012 is door de Divisie Havenmeester de film "The Chain" gereviewd waarbij vertegenwoordigers aanwezig waren van de sleepbedrijven Kotug en Smit en het Loodswezen. Evenals mijzelf bleken de aanwezige partijen zich desgevraagd goed te kunnen vinden in de voorgestelde snelheidsbeperking van 6 knopen als richtsnoer voor het veilig tot stand brengen van de sleepverbinding. Echter, alle aanwezigen waren gelijker tijd met mij van mening dat een veilige snelheid zeer sleepbootafhankelijk is, waarbij het in de praktijk in sommige situaties zelfs gevaarlijk kan zijn een lagere snelheid dan de genoemde 6 knopen aan te houden. Een specifiek verbod op dit punt vind ik dan ook in eerste instantie te ver gaan. Gezien de specifieke, direct aan het schip gerelateerde omstandigheden die een rol spelen bij het tot stand brengen van de sleepverbinding,

dient de uiteindelijke afweging en verantwoordelijkheid voor de te hanteren snelheid altijd primair bij de gezagvoerder van de sleepboot te liggen.

Conclusie

Zowel vanuit juridisch, als vanuit nautisch oogpunt stuit het opnemen van een formele snelheidsbeperking in regelgeving op bezwaren. De weg van het stimuleren van zelfregulering bij betrokkenen lijkt vooralsnog meer soelaas te kunnen bieden.

Als (Rijks-)Havenmeester van Rotterdam-Rijnmond zal ik het initiatief nemen om via zelfregulering te komen tot een maximaal toelaatbare snelheid door het water voor het veilig tot stand brengen van een sleepverbinding tussen een sleepboot en het te assisteren schip. Op korte termijn zal ik een eerste bijeenkomst plannen met alle betrokken partijen. Van de verdere uitkomsten van het traject van zelfregulering houd ik u vanzelfsprekend op de hoogte.

Ad 2 aanscherpen eisen Verklaring van Vrijstelling

Als tweede aanbeveling vraagt de Onderzoeksraad de havenmeester bij het uitgeven van een Verklaring van Vrijstelling (Pilotage Exemption Certificate) aan kapiteins die gebruik maken van sleepbootassistentie, eisen te stellen aan de kennis, opleiding en ervaring ten aanzien van sleepbootassistentie en toe te zien op de naleving hiervan.

Loodsplicht Nieuwe Stijl

Aan het werken met sleepboten door, van de loodsplicht, vrijgestelde kapiteins worden ook nu al de nodige eisen gesteld in een aanvullende opleiding (simulator). De ambities voor hervormingen van de vrijstellingssystematiek - onder de noemer Loodsplicht Nieuwe Stijl - behelzen voorts om ook in de basisintroductie voor verklaringhouders meer aandacht te besteden aan het werken met sleepboten. Het idee daarbij is onder andere dat kandidaatverklaringhouders verplicht een dagdeel met een sleepboot mee zouden moeten varen om de praktijk te ervaren vanuit het perspectief van de sleper. Ten aanzien van de roeiers wordt aan dezelfde verplichte taak gedacht.

Stena Line locatie Hoek van Holland

Het concept-onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad naar het ongeval met de Fairplay 22 was voor de havenmeester aanleiding om na te gaan in hoeverre de PEC-houders van Stena nog steeds voldeden aan de in het verleden gemaakte afspraken. Naar aanleiding van de bevindingen van dit gesprek heb ik bij brief van 30 januari 2012 de PEC-houders van Stena - overeenkomstig het staande beleid - met ingang van 1 maart 2012 een windbeperking (bij een windsnelheid van van meer dan 17,2 m/s) opgelegd (zie: bijlage).

Conclusie

Via een aangepaste sleepbootsimulatietraining voor de kapiteins van Stena Line wordt thans maatwerk geleverd. De inhoud van deze training volstaat om verklaringhouders van Stena Line veilig met sleepboten te kunnen laten werken. Dit herziene regime zal worden vastgelegd in de bestaande samenwerkingsregeling tussen HbR/Divisie Havenmeester en de Loodsencorporatie Rotterdam.

Voorts zal in de toekomst binnen het traject Loodsplicht Nieuwe Stijl de nodige aandacht worden geschonken aan de eisen die dienen te gelden ten aanzien van sleepbootassistentie.

Tot slot wil ik niet onvermeld laten dat de tot U gerichte aanbeveling van de Onderzoeksraad te komen tot een verplichte opleiding voor sleepbootkapiteins al langer de aandacht heeft binnen mijn organisatie. Graag zou ik, wanneer u invulling gaat geven aan deze aanbeveling, waar mogelijk, dan ook actief betrokken zijn bij de nadere uitwerking van deze aanbeveling en hiervoor de nodige input willen leveren.

Hoogachtend,



R.J. de Vries
Havenmeester van Rotterdam
Rijkshavenmeester regio Rotterdam – Rijnmond

Cc:
Onderzoeksraad voor Veiligheid
Dhr. mr. T.H.J. Joustra
Postbus 95404
2509 CK DEN HAAG

Ministerie van Veiligheid en Justitie
Minister I.W. Opstelten
Postbus 20301
2500 EH 'S-GRAVENHAGE