

BRAND AAN BOORD VAN HET MOTORTANKSCHIP 'ORANJE 13'

*Een verslag van de verklaring zoals afgegeven door de schipper/eigenaar van het m.t.s.
'Oranje 13':*

Tijdens het bunkeren ben ik aan boord van de bunkerboot gaan winkelen. Ik had 15 cub gasolie besteld. Dit kon er makkelijk in. Ik had zondag nog de bunkers gepeild. Ter hoogte van Gorinchem riep de stuurman tegen mij dat er rook uit de machinekamer kwam. Ik rende direct terug naar boord. De bunkerboot stopte direct de pompen. Ik liep naar het roefdek en keek door de machinekamerkap in de machinekamer. Ik zag toen dat er uit de ontluchting, een zwanehals die bovenop de dagtank zit, gasolie lopen. De lekbak die onder de dagtank zit was reeds helemaal volgelopen. Even daarna kwam er een steekvlam uit de machinekamerkap. Ik waarschuwde mijn vrouw die in de woning lag te slapen waarop zij in paniek naar buiten kwam en overboord sprong. Ik sprong direct achter haar aan daar zij niet kan zwemmen. Door het terstond optreden van een opvarend binnenvaartschip en de politieboot zijn wij tijdig uit het water gered. Het is nu in een maand tijd de tweede keer dat wij in brand staan. Ook de eerste keer was ik aan het bunkeren bij dezelfde bunkerboot. Dat was op 6 juli 1994, toen hebben wij ook brand in de machinekamer gehad.

Een verslag van de verklaring zoals afgegeven door de, schipper van de bunkerboot 'Duo':
Tijdens het bunkeren kwam plotseling de Tsjechische matroos, welke bij de bunkerslang aan stuurboord stond, de winkel van de 'Duo' in lopen. Schipper Meerman was op dat moment ook bij mij in de winkel. Ik zag direct dat de matroos in paniek was. Hij riep iets van: 'rauch, rauch'. Wij gingen direct naar buiten en zagen dat de vlammen uit machinekamer sloegen. Ik heb toen direct op de bunkerboot de noodknop ingedrukt en alles gestopt. Vervolgens hebben wij met alle beschikbare middelen getracht de brand te blussen. Dit had echter weinig effect. Ik heb toen beide bunkerslangen losgekoppeld en aan boord van de 'Duo' gelegd. Vervolgens zag ik dat net beneden de vluchthaven van Gorinchem de vrouw van de schipper en de schipper overboord sprongen. Ik heb dit direct via de marifoon gemeld aan de P69. Vervolgens heb ik tegen de bootsman, welke tot die tijd het schip had bestuurd, geschreeuwd dat hij alles moest stoppen en naar voren moest gaan om de ankers te laten vallen. Ik heb nog gezien dat de bemanning van een opvarend motorschip en de politieboot bezig waren met de redding van de schipper en zijn vrouw. Ik ben direct verder gegaan met blussen. Ik heb de 'Oranje 13' al vele malen gebunkerd. Op 6 juli 1994 vloog de machinekamer van dit schip ook tijdens het bunkeren in brand. De andere keren waren er geen problemen.

De 'Oranje 13' is een motortankschip van 1942 ton, lengte 105 m., breedte 9,05 m., diepgang 2,50 m. De motor heeft een vermogen van 1100 pk. Op de reis van Vlissingen naar Wesseling in Duitsland, geladen met 1495 ton naphtha werd de 'Oranje 13' op 10 augustus 1994 omstreeks 08.25 uur gebunkerd op de rivier Boven Merwede ter hoogte van Werkendam door de bunkerboot 'Duo'. Ter hoogte van Gorinchem kwam er rook uit de machinekamer en bleek er brand te zijn ontstaan.

Het m.t.s. 'Oranje 13' was geen gelukkig schip voor de eigenaar daar er tweemaal kort achter elkaar brand in de machinekamer uitbrak. De eerste keer bleef de schade beperkt, maar de tweede brand veroorzaakte een omvangrijke schade met name aanwezigheid van benzine in de kofferdam, zorgde voor enige discussie waardoor het besluit viel om een onderzoek door de Commissie Binnenvaartrampenwet in te stellen.

Naar het oordeel van de Commissie is terecht na het gebeurde veel ophef gemaakt van de aanwezigheid van benzine in de kofferdam. Dit is een uitermate gevaarlijke situatie, die zeer wel vermeden kan worden. De schipper weet met hoeveel lading hij vaart en hij weet van te voren dat hij niet overal slobtanks kan legen. Hij zal dan bij belading moeten toezien dat hij ruimte overhoudt, zodat in geen geval licht ontvlambare vloeistoffen in de kofferdam aanwezig hoeven te zijn.

Dat de afgifte van ladingrestanten een probleem kan zijn, zal niemand ontkennen. Een schipper die problemen heeft bij de ontvanger moet beginnen om dat bij de lokale autoriteiten aan te kaarten en zonodig verder stampij maken. Hij moet het ladingrestant in ieder geval niet in zijn kofferdam gaan varen en zo de veiligheid voor zichzelf en zijn omgeving in gevaar brengen.

Alleen al uit respect voor alle hulpverleners hebben schippers en eigenaren de plicht om zo veilig mogelijk te varen. Vervuilde ontluchtingsroosters zijn op een normaal onderhouden schip niet nodig. Deze zaken vallen ook onder de inspecties, maar zijn allereerst de verantwoordelijkheid van de schipper zelf. Hij moet zorgen dat de veiligheidsvoorzieningen in orde zijn.

De Commissie onderschrijft de door de politie aangegeven vermoedelijke oorzaak van de brand: door vervuiling van de vlamkerende roosters kon de overdrukklucht tijdens het bunkeren onvoldoende ontsnappen en aldus liep de brandstof naar de dagtank, waarop na vervulling van deze de gasolie in de lekbak kwam en toen ook deze vol was vervolgens op de hoordmotor, waar door de grote hitte de brandstof spontaan kon ontvlammen.

Aanbevelingen van de veiligheidsadviseur.

Uit de case study van mts 'Oranje 13' kan op verschillende punten lering getrokken worden:

- Tijdens het uitvoeren van risico-volle taken zoals het bunkeren, dient er voldoende toezicht te worden gehouden. Eventueel kunnen technische hulpmiddelen als een overflow alarm worden geplaatst.
- Kofferdammen dienen altijd schoon, leeg en droog te zijn.
- Ontluchtingspijpen van tanks mogen niet in de machinekamer uitkomen en al helemaal niet bij hete delen.
- Vlamkerende roosters dienen regelmatig gecontroleerd en schoongemaakt te worden.
- Voor het melden van calamiteiten aan overheid en dienen vaste afspraken te zijn, zo mogelijk vastgelegd in een procedure.
- Er moet een procedure zijn voor de navigatie (zoals snelheid uit het schip halen, anker laten vallen).
- Er zijn geen vaste afspraken voor het blussen. Op goed geluk worden blussers leeggespoten en wordt een dekwasslang in de machinekamer gehangen, wat eigenlijk geen effect heeft.
- Spring nooit zomaar over boord. Tijdens reddingsacties kunnen de andere opvarenden en hulpverleners onnodig in gevaar worden gebracht. Zorg voor een goede procedure voor het verlaten van het schip.
- Zorg dat in iedere kooi een reddingsvest klaar ligt om direct gebruikt te kunnen worden.
- Oefen verschillende noodscenario's regelmatig. Tijdens deze situaties moet in een zeker automatisme gehandeld kunnen worden en moet ieder op elkaar kunnen vertrouwen..

In het bovengenoemde incident wordt met name op het organisatorische vlak tekort geschoten. Dit komt voornamelijk doordat er (gelukkig) onvoldoende praktijkervaring is met zulke situaties. Het is daarom wel absoluut noodzakelijk, dat er met regelmaat aan boord gesproken wordt over veiligheid. Bovendien moeten er regelmatig oefeningen worden gehouden om niet voor verrassingen te komen te staan.

Het is niet aan de wetgever om hiervoor nieuwe regels vast te leggen. Het gaat puur om veiligheid van de eigen opvarenden en de hulpverleners. Daarom is het direct de verantwoordelijkheid van de schipper en zijn bemanning om zich voor te bereiden op noodsituaties.