



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Risicoanalyse zeilende chartervaart (bruine vloot)

Update van de inventarisatie zeilende chartervaart
Inspectie V&W/Scheepvaart van 30 september 2010



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Risicoanalyse zeilende chartervaart (bruine vloot)

Update van de inventarisatie zeilende chartervaart
Inspectie V&W/Scheepvaart van 30 september 2010

Datum 9 november 2017

Inhoudsopgave	bladzijde
Inleiding	4
Werkwijze /methode	4
Samenstelling en inzet vloot	5
Incidenten	5
Inspecties	6
Discussie	7
Conclusie	9
en nu verder	9
Literatuur en bronnen	10

1 Inleiding

Deze notie is een actualisering van de notitie over de inventarisatie zeilende chartervaart op de binnenwateren die de Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2010 heeft verricht. In het jaar daarna heeft de Inspectie een thema-actie inspecties in deze deelmarkt uitgevoerd. Kenmerkend aan deze twee acties van destijds was dat via enquêtes de schippers en eigenaren gevraagd is naar wat zij als risico's zagen. In de rapportages van destijds is daar ook verslag van gedaan. Behalve de naamgeving zeilende chartervaart worden voor deze deelmarkt ook de namen zeilende passagiersvaart, beroepszeilschepen en bruine vloot gebruikt, al dan niet in combinatie met het woord historisch. Deze actualisering heeft zich uitgestrekt over de periode vanaf 2011 tot 2017 en heeft betrekking op de vlootgegevens (inzet en passagiers), de inspecties en de incidenten. Overigens was het niet mogelijk om van alle bronnen over dezelfde jaren data te verkrijgen.

2 Werkwijze /methode

Behalve de "eigen" inspectie- en incidentgegevens afkomstig van de ILT en die van de andere toezichthouders op de binnenwateren (Rijkswaterstaat, Havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam en Politie) is voor deze notitie ook gebruikt gemaakt van externe openbare bronnen, zoals het document Kerncijfers chartervaart 2014 van de vereniging voor de beroepschartervaart (BBZ) en De Spiegel der Zeilvaart, Dossier Chartervaart, is er nog toekomst voor de chartervaart (Peter Fokkens). Externe consultatie van stakeholders als ook interviews en enquêtes onder schippers waren (in deze fase) geen onderdeel van deze actualisatie. In de genoemde periode is het overgrote deel van de inspecties uitgevoerd door de ILT. Andere inspecties zijn voornamelijk uitgevoerd door Rijkswaterstaat en Politie. Daarbij is gebruik gemaakt van DACON, de eigen database van ILT en aan de hand van het schepenregister is de gemeenschappelijke database van toezichthouders "Inspectieview Binnenvaart" geraadpleegd. De incidenten zijn alle geregistreerd in de SOS database van Rijkswaterstaat.

Voor de inspecties is dus gebruikt gemaakt van twee databestanden: deels overlappen deze bestanden elkaar deels zijn ze ook aanvullend. Dacon heeft een uitgebreidere registratie dan de databases die via "Inspectieview Binnenvaart" geraadpleegd zijn.

- Inspectieview binnenvaart over de periode 2013 tot oktober 2017. Inspectieview Binnenvaart is een online view die per schip inspectiegegevens genereert afkomstig uit de eigen bestanden van de andere toezichthouders in de binnenvaart. Inspectieview is dus geen zelfstandige aparte database.
- Dacon over de periode 2009 tot oktober 2017, in Dacon zijn inspecties, piketmeldingen en incidenten geregistreerd.

De diverse inspectiegegevens in beide databases zijn niet identiek. Een tekortkoming van inspectieview binnenvaart is dat alleen per schip inspectiegegevens kunnen worden opgevraagd. Indien voor alle schepen de inspectiegegevens worden opgevraagd, houdt dit in dat er een compleet bestand van de schepen over die gehele periode beschikbaar moet zijn. Vervolgens moet schip voor schip een inspectieverzoek worden uitgevoerd. De vlootomvang wisselt elke dag of week. Daardoor is het niet zeker of de deze werkwijze ook de inspecties van alle schepen weergeeft, maar een betere en alternatieve methode is er niet. Bulkbevraging (d.w.z. alle inspecties van alle schepen over alle jaren in een keer opvragen) is nog niet mogelijk is. Dit beperkt de bruikbaarheid achteraf. Voor de inspecteur in het dagelijks inspectiewerk is het opvragen van gegevens per schip wel geschikt. Met Dacon heeft de ILT veel ervaring opgedaan. De kennis met het gebruik van inspectieview is beperkt. In deze notitie zijn de gegevens van de ILT inspecties afkomstig uit Dacon, die van de andere toezichthouders uit inspectieview binnenvaart. Beide bronnen zijn als aanvulling op elkaar gebruikt.

De rapportage kerncijfers 2014 is aanmerkelijk beknopter dan een soortgelijke rapportage uit 2007 genaamd Kerncijfers zeil- en motorchartervaart 2005-2006. In deze laatste rapportage zijn diverse meerjarenoverzichten vanaf 1994 te vinden.

Het aantal passagiers dat gebruikt maakt van de bruine vloot is omgerekend naar gastdagen ongeveer 1.268.000 (cijfer 2014). Gastdagen wordt omschreven als aantal schepen x aantal vaardagen x gemiddelde groeps grootte).

Deze actualisering beschrijft de gehele periode van de binnenvaartvloot als één geheel. Jaarlijkse overzichten van incidenten inspecties en vlootgegevens blijven beschikbaar.

- n.b. De paragrafen over twee nieuwe onderwerpen de deelmarkt zeegaande zeilende charterschepen als ook een financiële paragraaf, waarin we een globaal beeld schetsen van de omzet, kosten en winstgevendheid van de branche worden in deze notitie niet besproken. Het verkrijgen en verwerken van alle gegevens hiervoor kost meer tijd en vergt een uitgebreidere zoektocht dan eerder geraamd.

3 Vlootsamenstelling en inzet vloot

Het aantal schepen als uitgangspunt hanteren voor het bepalen van de risico's is onvolledig. Het is een statische grootheid, dat nog niets zegt over de inzet (gebruik) van het schip. De "Kerncijfers" blijkt net als destijds een geschikte bron om inzicht te krijgen in het gebruik van de charterschepen. Deze kerncijfers zijn gebaseerd op een enquête onder ongeveer 30% van de leden van de BBZ. Volgens de BBZ bestond de vloot in 2014 uit 377 schepen (308 binnenvaart zeilschepen en 69 zeegaande zeilschepen).

De Basis Registratie Schepen van de ITL (BRS) waar alle vergunningen in geregistreerd worden geeft aan dat 277 schepen een vergunning bezitten voor de binnenwateren (waarvan de vergunning een geldigheidsdatum heeft van na juni 2017).

In de "Kerncijfers" kunnen we andere type kerncijfers lezen over het gebruik van de schepen: namelijk het aantal vaardagen en het aantal gastdagen en overnachtingen per jaar. Deze data kunnen we gebruiken om een (betere, nauwkeuriger) beoordeling te maken van het risico voor de gasten aan boord. Het gemiddeld aantal vaardagen van de schepen voor eendaagse dagtochten bedraagt 37. Dat van hotelschepen op de binnenwateren is 108. Het aantal passagiers aan boord varieert van 22 voor de meerdaagse hotelschepen tot 50 voor de schepen die dagtochten verzorgen (in 2006: 44 passagiers).

4 Incidenten

Incidenten van de zeilende charterschepen, voor zover ze op de binnenwateren en op het Nederlandse deel van de Noordzee varen worden geregistreerd in het Scheepsongevallen bestand (SOS) in beheer bij Rijkswaterstaat. Daarnaast ontvangt de ILT van de zeegaande zeilschepen onder NL vlag incidentmeldingen.

Volgens de SOS zijn in de periode van 2009 tot aan 2017 139 incidenten geregistreerd. 5 incidenten vonden plaats op de Noordzee, de overige op het IJsselmeer, Waddenzee en andere binnenwateren. Het jaar 2013 is een uitschieter, in dat jaar werden 24 incidenten geregistreerd. In 2012 werden 21 incidenten geregistreerd. In 2009 waren dat 11 incidenten. Wel moet worden opgemerkt dat in dit SOS register hoofdzakelijk scheepsongevallen worden opgenomen dat in praktijk betekent dat incidenten waarbij schepen betrokken zijn prioriteit hebben. Minder ernstige Incidenten met uitsluitend passagiers kunnen minder vaak worden opgenomen in de database waardoor sprake kan zijn van onderregistratie. (Wellicht ten overvloede: 87 incidenten zijn als scheepsongeval geregistreerd en 52 niet).

De beschrijving van de incidenten toont aan dat grounding (n=32), motorproblemen (n=16) en "near misses" (n=11) categorieën zijn die het meeste voorkomen. De overige incidenten betreffen o.a. aanvaringen met boeien, bruggen, andere schepen, (kop/kop, en kop/hek) en varen in oevers. Krabbende ankers, lekragen, en roer- en schroefproblemen worden ook geregistreerd. In die periode was vijf keer sprake van gebroken masten, daarnaast werd ook een enkele keer een gebroken roer gerapporteerd. Naast deze scheepsincidenten werden 11 incidenten geregistreerd die betrekking hadden op passagiers aan boord: verkeerd aan boord springen of overboord vallen, in het ruim vallen, zieke mensen en een enkele keer een passagier die in paniek raakt of een giek tegen het hoofd krijgt. Geklemde handen en gebroken vingers werden eveneens geregistreerd.

Als gevolg van 14 van de bovengenoemde incidenten zijn over deze reeks van jaren 10 licht gewonde passagiers 4 "overig" gewonde passagiers en één zwaar gewonde passagier geregistreerd. Bij twee andere incidenten vielen 4 dodelijke slachtoffers. Voorts is er geen schade aan het milieu gemeld noch dat sprake was van stemming van de vaarweg. Van "overig" is sprake als nadere gegevens ontbreken. In totaal zijn vier maal of één meer passagiers naar het ziekenhuis vervoerd ter observatie.

5 Inspecties

Schepen kunnen meer dan ééns geïnspecteerd, daarom wijkt het aantal inspecties af van het aantal schepen. Het aantal schepen dat geïnspecteerd is al t.o.v. van de vloot varieert afhankelijk van het jaar tussen de 50 en 60%. Ongeveer de helft van het aantal schepen wordt dus geïnspecteerd.

Het aantal inspecties in de periode 2009-2017 is

ILT	179
RWS	56
HBR	5
HBA	25
Politie	81
Totaal	356

De ILT inspecteerde in de periode 2009-2017 135 verschillende schepen, bij 35 daarvan (26%) werden geen overtredingen vastgesteld.

Deze inspecties leidden tot de volgende maatregelen:

Bestuurlijke boetes	29
Bestuursdwang	2
Waarschuwingen	334
Totaal	365

De bestuurlijke boetes en de bestuursdwang werden bij 20 schepen opgelegd voor o.a. de volgende overtredingen:

Onderwerpen oplegde maatregelen

- Niet goed invullen vaartijdenboek
- Exploitatiewijze A1 en A2
- Rijnvaartverklaring
- Scheepsnummer
- Document van toelating;
- Schip niet gebruiken overeenkomstig CVO
- CVO
- Dienstboekje invullen
- Deskundigheid bemanning
- Meetbrief.

De andere toezichthouders verrichtten in de perioden 2013 -2017 167 inspecties op 93 schepen waarbij bij 34 schepen één of meer overtredingen werden vastgesteld (in totaal 66 overtredingen). De overtredingen leidden tot de volgende maatregelen, 6 maal leidden overtredingen niet tot een maatregel.

Opgelegde maatregelen (KLPD HBR HBA RWS)

Boetes/herkeuringen	12
Processen-verbaal	2
Waarschuwingen	26
Herinspecties	8
Geen	6
Totaal	54

Deze andere toezichthouders legden de maatregelen voor een groot aantal overtredingen op, soms legden ze voor de ene overtreding een boete of proces verbaal op soms werd alleen een waarschuwing gegeven. De boetes en processen-verbaal werden aan 13 verschillende schepen opgelegd.

Onderwerpen opleggen maatregelen

Niet werkende AIS
 Geen correct gebruikt marifonie
 Diverse veiligheidsitems niet op orde
 Geen geldig meetbrieven
 Vaartijden dienstboekjes
 Geen geschikte ligplaats,
 Geen Rijnvaartverklaring
 Vaartijden niet ingevuld

6 Discussie

Noot vooraf: *Alle cijfers in deze rapportage zijn nauwkeurige ramingen en grotendeels afkomstig van officiële (semi) overheidsregistraties. Vanwege het meerjarige karakter van deze notitie zijn niet alle data uit diverse jaren één op één vergelijkbaar. Toch geven deze registratie, juist vanwege het meerjarige basis een goed zicht op hoe het met de veiligheid in deze sector gesteld is*

De vloot van zeilende passagiersschepen wordt, afhankelijk van de bron en het jaar op ongeveer 260 tot 270 schepen geraamd (bronnen: Rapport Mast in beeld; OVV; status aantal gecertificeerde schepen ILT). Het aantal zeegaande zeilschepen was per begin 2017 59. Uit de Kerncijfers chartervaart 2014 is de vloot binnenvaartzeilschepen 308 en het aantal zeevaart zeilschepen 69. In de inventarisatie zeilende passagiersvaart van de ILT uit 2010 wordt de omvang van de vloot nog op 371 schepen voor de binnenvaart geraamd en 79 voor de zeezeilende schepen. De trend is dat het aantal schepen de laatste jaren licht maar gestadig afneemt. Meer bepalend voor de betekenis van de hoeveelheid inspecties is het risico dat passagiers tijdens de reis aan boord lopen. Om inzicht hierin te krijgen kunnen we het bedrijfstakoverzicht dat de BBZ opstelt gebruiken. Het aantal passagiersdagen is vooralsnog gebruikt om als een maatstaf - als referentie- te dienen om de inspecties, overtredingen en incidenten aan te relateren. Dit aantal was in 2014 (het laatst bekende jaar) 1.3 miljoen en ligt gelet op de vlootomvang op een identiek niveau in vergelijking met 10 jaar eerder 1.5 miljoen (let wel: dit zijn cijfers over de gehele vloot bestaande uit zeegaande zeilschepen, binnenwater zeilende schepen en motorschepen). Het aantal eerder genoemde vaardagen is voor de binnenvaart zeilende schepen van de vloot sterk seizoensgebonden en bedraagt voor de meerdaagse tochten 108 en voor de dagtochten 37 dagen. Deze cijfers over de inzet geven tegelijkertijd weer dat een groot deel van het jaar, vermoedelijk globaal tussen oktober en maart, de schepen niet gebruikt worden. De inspecties en de incidenten vertonen eveneens een patroon dat overeenkomt met deze inzet. Het gemiddeld aantal passagiers aan boord van de binnenvaartschepen bij meerdaagse reizen vertoont in de loop der jaren geen grote verschillen er is een tendens waarneembaar dat het aantal passagiers zelf licht toeneemt van 24 tot 26.

Onbekend is wat de relatie is tussen de overtredingen en de veiligheid van de passagiers. De ILT bezit hiervan geen analyses. Niet zomaar kan één op één uit de feiten worden afgeleid dat een overtreding van een bepaald artikel of het opleggen van een boete dan wel het opmaken van een proces verbaal van invloed is op het terugdringen van de tekortkomingen en impliciet dus op het minder functioneren van het schip, waarbij de veiligheid van passagiers in het geding is. Voor een groot aantal overtredingen van technische voorschriften kan beredeneerd worden dat de relatie tussen overtreding van een artikel en de (technische) veiligheid van het schip vermoedelijk wel zal opgaan. Maar voor andere overtredingen is de relatie veel minder sterk. Ook is het maar de vraag als het CVO wordt ingezien of er dan ook nog specifieke technische inspecties worden uitgevoerd, of dat "voetstoots" wordt aangenomen 'dat alles in orde is' om dat het CVO geldig is. Reddingsmiddelen en brandblussers zijn eenvoudig en snel op hun werking te inspecteren, andere onderdelen van de uitrusting veel minder. Daar is een intensieve inspectie, veel kennis en ervaring voor nodig, waardoor de inspectie meer tijd kost. Het effect van een overtreding wordt bovendien sterk beïnvloed door de mate waarin de tekortkoming zich voordoet en de omstandigheden waarin. Wat wel opvallend is dat er een groot aantal motorproblemen (n=16), roer- en schroefproblemen zich heeft voorgedaan, waarvan niet bekend is wat de oorzaak ervan is (uitgezonderd vuil, touwen en drijvende voorwerpen). Deze problemen behoren zich niet binnen de geldigheidsduur van het certificaat voor te doen, Indien de schipper/eigenaar zich houdt aan de voorgeschreven onderhouds- en vervangingstermijnen met die onderdelen die de fabrikanten of de officiële onderhoudsbedrijven van het materieel voorschrijven. Bij historische schepen kan het lastig zijn om aan de originele motor dan wel gelijkwaardige onderdelen te komen. In 2016 heeft ILT\Scheepvaart over deze mechanische storingen een notitie opgesteld.

De overtredingen die werden geconstateerd en waarop een proces-verbaal volgde of een bestuurlijk boete hadden voor het merendeel betrekking op incomplete of niet beschikbare CVO's, Rijnvaartverklaringen, andere verklaringen, vaartijden en vaartijdenboek, bemanningszaken (aantal, dienstboekjes en vakbekwaamheid). In de registraties is niet vermeld wat er aan de Certificaten van Onderzoek schortte. Slechts bij een enkele inspectie is beschreven dat verschillende veiligheidsitems niet in orde waren of dat een "varend wrak" werd geïnspecteerd. Van deze laatste overtredingen zou nader onderzocht kunnen worden wat het effect ervan is op de veiligheid van de passagiers en bemanning.

Het lijkt er op dat een groot deel van de incidenten waarbij de gevolgen beperkt zijn gebleven geringe was. Incidenteel zijn enkele incidenten van ernstige aard voorgekomen met grote consequenties als gevolg. De 3 branden in de machinekamer kunnen in beginsel ernstige consequenties hebben, maar ook brand ergens anders aan boord van het schip kan ernstige gevolgen hebben, net zoals andere ernstige incidenten als zinken (n=2) en lekraken/vervullen (n=3). Gelukkig komen deze incidenten slechts beperkt voor, waarbij slechts bij een incident enkele opvarenden naar het ziekenhuis ter observatie werden vervoerd. De veel voorkomende incidenten als grounding en aanvaringen (kop-flank; kop-kop; oever; krib) hadden geringe gevolgen met geen of beperkt schade aan de schepen en geen gevolgen voor bemanning en passagiers.

De incidenten met vervoer naar het ziekenhuis, - onbekend is of er ook opname is geweest - voor de bemanning en passagiers als gevolg, met uitzondering van zieke passagiers of al zich ziek voelende passagiers aan het begin van de vaart, is beperkt tot een viertal incidenten. 9 bemanningsleden of passagiers werden naar het ziekenhuis vervoerd. Incidenten waarbij de mast brak (n=3) hebben ernstige consequenties: 5 gewonden zijn in het ziekenhuis opgenomen en zelfs 3 dodelijke slachtoffers zijn te betreuren. Aan de andere kant zijn er ook 5 incidenten met gebroken masten geweest waarbij geen gewonden onder de bemanning en het passagiers zijn gevallen.

In de eerdere rapporten schrijft de ILT dat schippers in de schriftelijke enquêtes zelf aangeven dat vooral het gedrag van de passagiers een risico vormen. Bij enkele incidenten (n=5) lijkt dit ook, afgaande op de omschrijving, aan de orde te zijn.

7 Conclusie

Over de gehele negenjaars periode is het aantal incidenten(139) ten opzichte van alle reizen en de aantallen passagiers die aan boord zijn, gering te noemen. De cijfers van de Vereniging voor Beroepschartervaart geven immers aan dat jaarlijks meer dan 50.000 vaardagen verricht worden. De consequenties van deze incidenten zijn indien vooral gelet wordt op persoonlijk letsel of overledenen en niet naar materiële schade wordt gekeken incidenteel hoog. Kritiek blijft de uitrusting aan boord, in uitgebreide zin de tuigage waaronder wordt verstaan alle hulpmiddelen die er voor moeten zorgen dat de "mast rechtop blijft staan en de zeilen gehesen". Twee maal is zo'n incident met ernstige gevolgen voorgekomen.

De ILT beschikt niet over voldoende gegevens om na te gaan wat de oorzaken van de incidenten was, immers de registraties zijn vooral gericht op een compleet verslag van de gebeurtenis en de gevolgen. De zoektocht naar de aanleiding of een combinatie van aanleidingen tot het incident blijft achterwege.

De (vele) voorvallen met de uitrusting van het schip - die zich voordoen tijdens de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek behoren niet voor te komen indien altijd regulier onderhoud en vervanging van onderdelen volgens de eisen van de fabrikanten wordt verricht. De ILT gaat er tot nu toe vanuit dat deze mechanisch gebreken aan de uitrusting zich normaliter niet voor kunnen doen.

8 En nu verder....

Het loont zeker de moeite dat de ILT de incidenten nader onderzoekt en de aanleiding, het voorval zelf en de consequenties in kaart te brengt en daaruit lessen trekt. Deze lessen kunnen gebruik worden om in overleg en in afstemming met de sector het veiligheidsbewustzijn en/of de eisen aan de certificering te verhogen. Een zeilend historisch passagiersschip behoort technisch 100% in orde te zijn. Mankementen aan motor, schroef en roer en bij zeilschepen ook aan tuigage behoren normaliter zich niet voor te doen. Derhalve zijn deze te voorkomen. Nu deze incidenten zich wel voordoen kan de ILT ervoor kiezen om de geldigheidsduur van certificaten te verkorten, tussentijdse extra inspecties uit te voeren dan wel extra veiligheidseisen te stellen. Vast omschreven geregeld onderhoud volgens de termijnen die deskundigen of fabrikanten voorschrijven en vervanging van onderdelen door originele kwaliteitsonderdelen is ook een minimum vereiste.

9 Literatuur en bronnen

- *Kencijfers zeil- en motorchartervaart 2005-2007; BBZ, Vereniging voor Beroepschartervaart; april 2007.*
- *Kerncijfers chartervaart 2014, BBZ, Vereniging voor Beroepschartervaart.*
- *Scheepsongevallendatabase SOS; Rijkswaterstaat.*
- *Inspectieview Binnenvaart van de gezamenlijke toezichhouders in de binnenvaart.*
- *BRS, Basis Registratie Schepen database met de scheepscertificaten; ILT\Scheepvaart.*
- *DACON; Inspectiedatabase binnenvaart; ILT\Scheepvaart.*
- *Scheepsincidenten door technische storingen; ILT\Scheepvaart; 30 mei 2016.*
- *Scheepsincidenten door technische storingen (II); ILT\Scheepvaart; 22 november 2016.*
- *De Spiegel der Zeilvaart, Dossier Chartervaart, is er nog toekomst voor de chartervaart; Peter Fokkens.*
- *Mastbreuk Harlingen, Mast in zicht maar niet in beeld; Onderzoeksraad voor Veiligheid; Den Haag; juni 2017*

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT