

Nr. 24

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake het aan de grond raken als gevolg van een krabbend anker, van het Nederlandse vrachtschip "Velox", ten anker liggende op de rede van Ile d'Aix, Tonnay Charente, Frankrijk.

Betrokkenen: kapitein G.C. Stormink

eerste stuurman D. van Seggelen

Op 1 april 1994 is het Nederlandse vrachtschip "Velox", tengevolge van een krabbend anker, aan de grond geraakt op de rede van Ile d'Aix, Tonnay Charente, Frankrijk.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 19 mei 1995 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp is te wijten aan de schuld van de kapitein van het ms. "Velox", Gerrit Cornelis Stormink, wonende te Vlissingen en/of de eerste stuurman van het ms. "Velox", Dirk van Seggelen, wonende te Boston Lincs (VK).

1. Gang van het gehouden onderzoek

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, onder meer omvattende:

- een staat van inlichtingen betreffende het ms. "Velox";
- twee ambtsedige processen-verbaal, opgemaakt door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van respectievelijk kapitein G.C. Stormink en stuurman D. van Seggelen;
- een fotocopie van een verklaring betreffende het aan de grond lopen van het ms. "Velox" van kapitein G.C. Stormink en stuurman D. van Seggelen;
- een fotocopie van de gebruikte zeekaart;
- een fotocopie van een rapportage uit het Lloyd's Register, betreffende het ms. "Velox";
- een fotocopie van het droogzettingsverslag van het ms. "Velox", met bijlage;
- een uitdraai van de persoonsgegevens uit het NEBAG-computer bestand;
- het scheepsdagboek van het ms. "Velox", aanvangende 26 januari 1994;
- het machinejournaal van het ms. "Velox", aanvangende 5 maart 1994;
- een fotocopie van een gedeelte van de Bay of Biscay Pilot.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 11 augustus 1995. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart J. Konink.

U 24

De Raad hoorde kapitein G.C. Stormink en eerste stuurman D. van Seggelen, beiden als betrokkene. De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing van 19 mei 1995 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hun gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren, hetgeen zij dienstig achtten. De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd. Aan de betrokkenen is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Velox" is een Nederlands vrachtschip, toebehorend aan Beck Scheepvaartkantoor te Groningen. Het schip is in 1992 gebouwd, is 79,787 meter lang, meet bruto 2033 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1100 kW.

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

Ten tijde van het aan de grond raken bestond de bemanning, inclusief de kapitein, uit negen personen. De diepgang bedroeg voor 2,40 meter en achter 3,60 meter.

B. De ramp

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein G.C. Stormink:

In 1960 ben ik gaan varen als lichtmatroos. In september 1972 heb ik het diploma SK behaald en in oktober 1973 het diploma SKa. Na bij diverse rederijen als stuurman en eerste stuurman te hebben gevaren, ben ik in juli 1979 benoemd tot kapitein. Sinds die tijd heb ik altijd in deze functie gevaren.

In december 1992 ben ik als kapitein in dienst gekomen bij rederij Beck.

In november 1993 ben ik aan boord van de "Velox" gekomen.

Alle te noemen tijden zijn UTC + 1 uur.

Op 31 maart 1994 te 07.30 uur was het schip uit Bilbao vertrokken met bestemming Tonnay Charente. Tot 12.00 uur heb ik de wacht gehad, daarna werd ik afgelost door de stuurman. De gehele middag ben ik regelmatig met de radio in contact geweest met de rederij, over de orders voor het schip. Rond 17.00 uur kreeg ik definitieve orders voor Tonnay Charente.

Om 18.00 uur ben ik weer op wacht gekomen tot 24.00 uur. Toen ik van wacht afging was het goed weer, wind noord, kracht 3 tot 4 Bft. Het zicht was goed. Het schip liep volle kracht; er werd gestuurd op de automaat. De radar stond bij, de VHF stond bij op kanaal 16. Ik heb alleen wacht gelopen, het is niet gebruikelijk dat er 's nachts een matroos op wacht is. Ik had alle koersen in de kaart gezet tot en met het loodsstation nabij Ile d'Aix.

Toen ik van wacht afging waren er geen bijzonderheden.

Op 1 april 1994 te 00.00 uur kwam de stuurman op wacht; het schip bevond zich toen in een positie op een afstand van 13,9 mijl in de peiling 042° rechtwijzend van

Point de Chassiron. De afstand tot het loodsstation was nog ongeveer 30 mijl. De vaart van het schip was zo'n 10,5 mijl per uur.

Ik ben toen gaan slapen, nadat ik de stuurman orders had gegeven mij zo'n half uur voor het oppikken van de loods te porren. Ik was al vaker in Tonnay Charente geweest. Verder had ik geen bijzonderheden voor de stuurman. Rond 02.30 uur werd ik door de stuurman geroepen. Toen ik boven kwam, vroeg ik de stuurman waar wij zaten, waarop hij zei: "Daar ligt de boei", waarmee hij de Fairway boei bedoelde. Er stond geen positie in de kaart, vanaf Point de Chasiron stonden er geen posities meer in de kaart. Toen ik op de brug kwam, was het weer slechter geworden, er stond een zuidwestelijke wind, kracht 7 tot 8 Bft. Het zicht was nog steeds goed. De machine stond op halve kracht vooruit. Ik heb zelf toen een positie in de kaart gezet. De stuurman zei mij dat hij wel het loodsstation had opgeroepen, maar er was nog geen contact geweest. Ik besloot ten anker te gaan, de stuurman ging de matrozen porren.

Op een gegeven ogenblik zag ik twee matrozen naar de bak gaan. Via de intercom heb ik hun opdracht gegeven het anker te laten vallen met 3½ lengtes te water. Het is gebruikelijk dat de matrozen naar de bak gaan voor het ankeren, zonder een stuurman, zij hebben de nodige ervaring.

Zij meldden dat het anker goed had gehouden, ik heb dit ook gecontroleerd met de radar. Ik heb een radarpositie in de kaart gezet, de vuurtoren van Ile d'Aix in peiling 232° rechtwijzend op een afstand van 0,58 mijl. De stuurman was intussen weer boven gekomen. Ik had eerst met behulp van de radar gecontroleerd of het schip goed ten anker lag, daarna ben ik naar beneden gegaan. Ik had de stuurman instructies gegeven mij te waarschuwen als de loods zou komen.

Om ongeveer 03.15 uur werd ik door de stuurman geroepen, met de mededeling dat het schip op drift was; het schip zat in de rode sector van het licht van Ile d'Aix. Toen ik boven kwam, zag ik inderdaad het rode licht van de vuurtoren van Ile d'Aix. Ik heb hem gezegd direct de machinist en de matrozen te porren. De machinist is direct naar de machinekamer gegaan om de machine vaarklaar te maken; dit is een kwestie van enkele minuten.

Ik heb geprobeerd met het roer hard stuurboord en de machine vol vooruit het schip uit de rode sector te krijgen. Dit lukte echter niet. Ik had toen al door dat het schip aan de grond zat. Ik weet niet meer welke koers het schip voor lag; toen ik op de radar keek zat het schip nog zo'n 1½ kabel uit de kust. Volgens de stuurman zat het schip zo'n 4 kabel uit de kust, toen hij mij riep. Ik heb het anker thuis laten hieuwen; daarna heb ik met roer- en schroefmanoeuvres geprobeerd het schip vrij te krijgen.

Om 06.25 uur kwam het schip los. In de tussentijd had ik al contact gehad met het loodsstation. Het loodsbootje heeft nog geprobeerd ons te helpen bij het loskomen, maar de boot was daarvoor veel te klein. Toen het schip los was, kwam de loods aan boord. Dit was te 06.30 uur.

Wij hebben de reis vervolgd naar Tonnay Charente. De machinist heeft alle ballasttanks leeggehaald om te controleren of er lekkages waren; dit bleek niet het geval.

Om 09.30 uur is het schip afgemeerd te Tonnay Charente. Er is een Lloydssurveyor en een ambtenaar van de Franse scheepvaartinspectie aan boord geweest. Na

U 24

inspectie van onder andere de schroef, kreeg het schip toestemming om op eigen kracht voor dokking naar La Pallice te varen.

De volgende dag is het schip te 11.00 uur vertrokken uit Tonny Charente, het weer was toen goed. De weersverwachting was ook goed.

Om 14.30 uur ging de loods van boord. De wind begon toe te nemen tot windkracht 7 Bft, iets schuin van voren. De stuurman had de wacht, ik was bezig met het voorbereiden van de dokking.

Rond 15.30 uur ben ik op de brug gaan kijken hoe de zaken er voor stonden. Ik constateerde dat het schip zo'n mijl aan stuurboord van de koerslijn zat. Het schip dreef weer verder naar de kust toe. Er stond geen enkele positie in de kaart. Ik heb toen zelf een positie in de kaart gezet. Ik constateerde dat het schip niet voldoende vaart kon maken om op koers te blijven. Ik besloot ten anker te gaan. Wij hebben het bakboordanker laten vallen en zijn ten anker gekomen met vijf lengtes te water, in een peiling van 145° rechtwijzend, op een afstand van 3 mijl van de Roche du Sud boei. De waterdiepte was zo'n 7 meter.

Om 17.15 uur werd ik door de stuurman geroepen met de mededeling dat het anker weer krabde. Ik heb toen alle beschikbare ketting bij laten steken. Het schip was toen al zes kabels om de oost verdreven. Nadat de ketting was bijgestoken hield het anker goed. In overleg met de rederij werd besloten sleepbootassistentie te vragen; de sleepboot heeft ons tot voor de haveningang gesleept, waarna het schip op eigen kracht door de sluis naar de wachtkade is gevaren, alwaar het schip te 23.25 uur afmeerde.

Op 5 april is het schip in dok gegaan. Er werd bodemschade en schroefschade geconstateerd. De Lloydssurveyor vond het voldoende dat alleen de schroef werd vervangen; de bodemschade kon blijven zitten tot de volgende dokbeurt. Na controle van de schroefafsluiting werd hier geen lekkage geconstateerd. Na reparatie heeft het schip geladen in La Pallice.

Eerste stuurman D. van Seggelen:

Ik ben in 1962 gaan varen als lichtmatroos. Na diverse jaren als matroos bij verschillende rederijen te hebben gevaren, ben ik in 1966 als matroos bij de rederij Beck in dienst gekomen.

Omstreeks 1969 heb ik dispensatie gekregen om te varen als stuurman. Sinds die tijd heb ik altijd als stuurman bij deze rederij gevaren. Vanaf de nieuwbouw van de "Velox" in 1992 heb ik op dit schip gevaren.

Deze reis ben ik 23 maart 1994 aan boord van de "Velox" gekomen in Rotterdam. Alle te noemen tijden zijn UTC + 1 uur.

Op 31 maart 1994 was het schip uit Bilbao vertrokken met bestemming Tonny Charente. Het schip voer in ballast. De ballastdiepgang is ongeveer 3,40 meter achter.

Op 1 april te 00.00 uur ben ik op wacht gekomen. Er stond een zuidwestelijke tot westelijke wind, kracht 8 tot 9 Bft.

Het was zwaar bewolkt en er waren regelmatig zware regenbuien. Ik was alleen op de brug, er werd gestuurd op de automaat, de radar stond bij en alle plaatsbepalingssystemen stond bij. Het echolood stond niet bij.

De VHF's stonden bij op kanaal 16 en 12. Ik hield de positie bij met behulp van de GPS en de radar. Het schip zou om 04.00 uur de loods krijgen nabij Ile d'Aix. Om 02.30 uur heb ik de kapitein gepord, met de mededeling dat wij de ingang van Charente naderden. Ook heb ik een matroos gepord. Ik heb geprobeerd via de VHF het loodsstation op te roepen, maar kreeg geen contact. Toen de kapitein op de brug was, besloot hij ten anker te gaan om op de loods te wachten, dit ook in verband met het slechte weer. De matroos is naar voren gegaan om het anker te laten vallen. Het schip kwam ten anker in positie $46^{\circ} 00,3' N$, $001^{\circ} 11,2' W$. Op een afstand van 0,58 mijl van Ile d'Aix. Bij het ten anker gaan stond het echolood niet bij. Het schip had vaker hier ten anker gelegen. Er is niet in Pilots en dergelijke gekeken voor nadere informatie over het ankergebied. Het stuurboordanker werd uitgegeven, $3\frac{1}{2}$ shackles te water. Het is gebruikelijk dat de matroos van de wacht het anker laat vallen. Hij meldt aan de brug dat het anker gehouden heeft. Tussen 02.45 uur en 03.00 uur lag het schip goed ten anker. De kapitein is weer naar beneden gegaan. Via de radar hield ik peiling en afstand van Fort Boyard in de gaten. Dit fort zat iets aan stuurboord, op zo'n 1,1 mijl afstand. De wind kwam schuin van bakboord in, de wind was 8 tot 9 Bft, met uitschieters naar 10, dit vernamen wij later van een weerstation. Het schip lag rustig te gieren. Ik merkte op een gegeven ogenblik dat de afstand tot Fort Boyard groter werd. Het anker was aan het krabben. Toen de afstand tot Ile d'Aix 0,4 mijl was heb ik de kapitein geroepen. Hij was direct boven. Ik had direct ook al de machinist en de matrozen geroepen. De matrozen zijn naar voren gegaan om het anker in te hieuwen. De machine werd op vol vooruit gezet om de spanning van de ketting af te halen. Naarmate er meer ketting werd ingehaald verdreef het schip meer naar achteren in de richting van Ile d'Aix. Toen het anker op was bleek het schip bakboord midscheeps aan de grond te zitten. Tussen 03.30 uur en 03.45 uur was het anker thuis. Op dat moment riep de loods ons op met de mededeling dat hij onderweg was. Met behulp van roer- en schroefmanoeuvres lukte het de kapitein het schip vrij te krijgen. Daarna kwam de loods aan boord. Het schip is toen doorgevaren naar Tonnay Charente. Van de klasse en de Franse scheepvaart-inspectie kreeg het schip toestemming om naar La Pallice te varen voor dokking. Op 2 april vertrok het schip uit Tonnay Charente. Volgens de weersvoorzichten zou het weer net gunstig genoeg zijn om naar La Pallice te varen. Maar nadat de loods was afgezet stak de wind toch weer op. Het schip kon vanwege de schroefschade niet harder varen dan 2 mijl per uur. De kapitein heeft toen besloten ten anker te gaan, net buiten de "waiting area" van La Pallice. Toen wij daar ten anker lagen begon het anker weer te krabben. Wij hebben toen beide ankers tot zo'n 6 shackles uitgegeven. In overleg met de rederij is besloten sleepbootassistentie te vragen. Te 21.15 uur was de sleepboot vast en zijn wij naar La Pallice gevaren, waar het schip op 5 april is drooggezet.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Kapitein G.C. Stormink:

Op 1 april 1994 voer ik als kapitein op het ms. "Velox". De reis naar Tonny Charente was sneller verlopen dan we verwachtten. Ik heb niet overwogen om tijdens de reis vaart te verminderen. Toen we het loodsstation van deze haven waren genaderd, besloot ik ten anker te gaan en niet het schip gaande te houden. Ik wist op welke positie ik moest ankeren omdat ik meerdere malen deze haven had aangedaan. Ik was in de veronderstelling dat we ongeveer een uur ten anker zouden liggen omdat de loods om ongeveer 04.00 uur aan boord zou komen. Ik heb de ankerpositie bepaald door middel van een radarpeiling. Ik heb geen gebruik gemaakt van de lichtenlijn. De ankerpositie lag in de 115° lichtenlijn.

Ik vertrouwde erop dat de matrozen volledig zelfstandig het anker konden presenteren. Ik gaf opdracht 3½ shackles te geven; ik zag geen redenen om meer ketting te gebruiken. De kettinglengten waren door middel van witte verf gemerkt. Achteraf heb ik de markeringen laten controleren door een Nederlandse matroos. Deze matroos was niet op de bak aanwezig geweest tijdens de ankerprocedure. In de buurt van onze ankerpositie, iets meer naar binnen, lagen nog twee andere schepen ten anker.

Tijdens het ankeren wilde ik de stuurman op de brug houden in verband met de ankerprocedure.

Toen we goed ten anker lagen werd de motor op "stand by" gezet. De oliepomp en -separator werden, in verband met de geluidsoverlast voor de machinist, afgezet. Binnen de vijf minuten zou de motor gereed zijn om te worden gestart. Daarna ben ik, zonder specifieke wachtorders achter te laten, van de brug gegaan om te gaan rusten. Ik vertrouwde erop dat de stuurman zelfstandig de ankerwacht kon lopen; hij voer immers al geruime tijd als stuurman. Toen ik, nadat ik door de stuurman was gewaarschuwd dat het anker krabde, weer op de brug kwam, constateerde ik dat we tot op een paar kabels van het eiland waren verdaagd. We zaten toen al in de rode sector van het licht van Ile d'Aix. Ik liet onmiddellijk de mensen porren en gaf opdracht de oliepomp te starten. Inmiddels waren wij aan de grond gelopen. Toen de motor bedrijfs gereed was, dit was binnen de vijf minuten het geval, probeerde ik door schroefmanoeuvres weer vrij te komen. De ketting stond toen nog uit en ik weet niet of tijdens dit manoeuvreren de kracht van de ketting af was. Ik gaf opdracht het anker thuis te hieuwen en dit gelukte ook. Uiteindelijk kwamen wij door achteruit te slaan vrij en zijn wij op eigen kracht verder gegaan. Ik heb geconstateerd dat het schip ongeveer midscheeps heeft vastgezet.

Ik ben van mening dat ik te laat door de stuurman ben gewaarschuwd dat het anker niet hield.

Er was een wachalarm aan boord; dit stond echter niet bij. Er zijn geen zichtpeilingen genomen. De instrumenten hiervoor waren wel aan boord maar werden nooit gebruikt. Ze waren ook niet voor onmiddellijk gebruik gereed. Ik heb de hoek van de radarpeiling vanuit het peilpunt bepaald en niet vanuit het schip. Ik doe dit altijd op deze manier omdat het mij zo geleerd is.

Ik had nog niet eerder problemen met ankeren gehad. Ik vermoed dat het anker niet goed gepakt heeft; hierdoor was het waarschijnlijk toch mogelijk het anker thuis te hieuwen terwijl het schip nog aan de grond zat.

Ik was niet op de hoogte van het feit, dat op de brug door middel van een noodknop de oliepomp en -separator konden worden aan- en uitgezet. Dit heeft een nieuwe machinist ons later meegedeeld.

Op de route naar La Pallice liepen we ongeveer 2 à 3 mijl per uur als gevolg van de verbogen schroefbladen. We konden niet meer dan halve kracht lopen, aangezien de machinist mij had gewaarschuwd dat de motor dan warm zou lopen.

Toen de wind begon toe te nemen besloot ik wederom ten anker te gaan.

Ik gaf nu opdracht om 5 shackles ketting te geven. Ik constateerde dat het schip ook nu weer verdaagde, waarna ik opdracht gaf alle ketting te steken. Na overleg met de rederij is besloten sleepbootassistentie te vragen.

Er zijn geen schriftelijk standaardorders voor de ankerwacht op de brug aanwezig. De wachtorders worden door mij mondeling gegeven.

Het was gebruikelijk dat de oliepomp en -separator werden afgezet. Tegenwoordig laat ik ze altijd bijstaan.

Het was gebruikelijk dat de stuurman aan het eind van zijn wacht de posities in de kaart zette.

De Navtex stond op de reis naar Tonnay Charente niet bij; ik had op 31 maart te 19.00 uur alleen een weerbericht van de BBC gehoord. Ik heb ook later de Navtex niet bijgezet.

Stuurman Van Seggelen:

Op 1 april 1994 voer ik als stuurman aan boord van de "Velox". Toen ik om 00.00 uur de wacht overnam stond er 5 à 6 Bft. Tijdens de reis vanuit Bilbao was het goed weer geweest. Van de rederij hadden wij via een telex vernomen dat de loods om 04.00 uur aan boord zou komen.

Een kwartier voordat we bij het loodsstation van Tonnay Charente arriveerden heb ik de kapitein gepord. Wij hadden nog geen contact met het loodsstation kunnen krijgen.

De kapitein besloot ten anker te gaan. Ik zou tijdens het ankeren op de brug blijven. Aan boord van de "Velox" ben ik niet vaak op de bak geweest tijdens het ankeren. Op andere schepen heb ik wel regelmatig zelf geankerd. Tijdens het ankeren heeft de kapitein niet met mij overlegd over de lengte van de ketting die gestoken zou worden. De ankerkettingen zijn duidelijk gemarkeerd.

De kapitein is ongeveer een kwartier nadat we ten anker waren gekomen van de brug afgegaan. Even daarvoor had hij mij mondeling de standaardinstructies gegeven. Er waren geen geschreven wachtinstructies. De wind was inmiddels al tot 8 à 9 Bft toegenomen met uitschieters tot 10 Bft. Er stond niet veel deining. Ik heb tijdens de ankerwacht geen andere werkzaamheden verricht.

Toen wij ten anker lagen kon ik de lichtenlijn van 115° zien.

Ik heb deze lijn niet regelmatig in de gaten gehouden.

Ik heb wel de ankerpositie regelmatig gecontroleerd door middel van radarpeilingen; eerst op Fort Boyard, daarna op Ile d' Aix. De radar heeft geen blinde sector.

Toen ik merkte dat het anker niet hield, heb ik de kapitein en de overige bemannings-

U 24

leden gewaarschuwd. Wij lagen toen nog vier kabels van het eiland af. Ik kon toen het rode sectorlicht al af en toe aan bakboord zien. Ik vermoed dat het anker al na vijf minuten is gaan krabben.

Ik had een keer eerder, voordat kapitein Stormink aan boord was, problemen meegemaakt bij het ankeren van de "Velox". Na de ankerproblemen bij Tonny Charente en die tijdens de reis naar La Pallice hebben we nog eenmaal problemen met de ankers gehad; hierbij is toen een anker verspeeld.

Het wachtalarm staat gewoonlijk altijd bij. De Navtex staat niet altijd bij. De kapitein en de stuurman bepalen zelf wanneer deze wordt bijgezet.

Ik heb eerder regelmatig radarpeilingen genomen. Ook gebruik ik regelmatig de GPS want ik vaar gewoonlijk op de waypoints. Op lange stukken zet ik ongeveer een maal per wacht een positie in de kaart.

De matrozen worden door middel van een intercom gepord. De kapitein por ik persoonlijk omdat zijn intercom niet goed functioneert.

Het was de gewoonte om de oliepomp tijdens het ten anker liggen af te zetten. Ik was niet op de hoogte van het feit dat op de brug door middel van een noodknop de oliepomp en -separator konden worden aan- en uitgezet. Dit heeft een nieuwe machinist ons later meegedeeld.

Nadat ik dispensatie om als stuurman te varen heb gekregen, heb ik alleen nog mijn radiopapieren behaald.

4. Het standpunt van de inspecteur

De gronding van het ms. "Velox" was niet alleen het gevolg van de heersende omstandigheden, maar mede van het handelen van beide betrokkenen. Hoewel het schip op de Rade van Ile d'Aix ten anker lag in de luwte van Oleron, gaf het eiland door de geringe hoogte, niet veel beschutting tegen de wind. De ankerplaats bood, volgens de Pilot, "very good holding". De kapitein besliste om niet meer dan de voor de waterdiepte gebruikelijke hoeveelheid ketting uit te geven en zag geen noodzaak om de machine voor onmiddellijk gebruik gereed te houden.

De stuurman vond het pas nodig om de kapitein te gaan waarschuwen toen de afstand tot de kust van Ile d'Aix zo'n twee kabels was verminderd en het schip daarna meteen in de rode sector verdaagde. Door deze beslissingen ging veel kostbare tijd verloren, want de machinist moest eerst nog geroepen worden en opdracht krijgen om de machine aan de praat te brengen.

Bij de dokking bleek de schade gelukkig mee te vallen en kon voorlopig worden volstaan met het vervangen van de schroef. Hoewel de stuurman geen posities van het schip heeft aangetekend, is de behouden weg wel duidelijk. Het aan de grond raken was geen kwestie van overmacht, maar te wijten aan de onvoldoende voorzorgsmaatregelen die de kapitein nam en het passieve optreden van de stuurman. Van de mogelijkheid om nog een anker te zetten of meer ketting te steken werd geen gebruik gemaakt. Het was de betrokkenen niet bekend dat door middel van een noodknop op de brug de brandstofpomp kon worden gestart. Van de bevaren kapitein mocht verwacht worden dat hem bekend was hoe het niet geladen schip zou reageren op de wind en hoe de houdkracht van de ankers dan was. Als veel ketting steken minder gewenst was vanwege een mogelijke spoedige beloodsing, dan had tenminste

de machine onmiddellijk gebruikt moeten kunnen worden. Met de meeste scheeps-ankers moet al gauw rekening worden gehouden met krabben als de wind meer is dan een flinke bries. De ervaringen tijdens het verhalen van Tonnay-Charente naar La Pallice tonen aan dat meer ketting zinvol zou zijn geweest. De kapitein en de stuurman hadden de risico's beter moeten kunnen inschatten. Ik meen te mogen vaststellen dat de besluiten van de kapitein weinig blij gaven van goede zeeman-schap. De stuurman valt zeer ernstig te verwijten dat hij het krabben van het anker zo laat meldde. Ik stel u voor om als maatregel van tucht de bevoegdheid van de kapitein om dienst te doen en van de stuurman om te varen, te ontnemen voor een periode van één week.

5. Het oordeel van de Raad

Algemeen

1. In de nacht van 14 op 15 februari 1989, tijdens zware storm, verging het ten anker liggende motortankschip "Maassluis", nadat het anker was gaan krabben en het schip op een havenstrekdam verdaagde (RvdS nr. 18/89). Hierbij kwamen 27 opvarenden om het leven.

De lering en de aanbevelingen van toen gelden onverminderd bij de onderhavige scheepsramp met het motorschip "Velox", die gelukkig minder rampzalig is afgelopen.

2. Ten behoeve van de leesbaarheid een toelichting op enkele gebruikte termen voor de lengte van de ketting en voor afstanden te weten: 1 lengte = 1 shackle = 1 stuk = 27,45 meter; 1 kabel = 185 meter = 200 yards.

Toedracht

Het ms. "Velox" vertrok op 31 maart 1994 om 07.30 uur vanuit Bilbao met bestemming Tonnay Charente in Frankrijk. Het schip voer in ballast. De kapitein en de stuurman liepen om de zes uur de wacht. Zij waren beiden reeds diverse malen eerder met het ms. "Velox" in Tonnay Charente geweest. Op 31 maart rond 17.00 uur kreeg de kapitein van de maatschappij de definitieve orders voor Tonnay Charente. Het schip moest de volgende ochtend om 04.00 uur bij het loodsstation nabij Ile d'Aix zijn.

De kapitein ging om 24.00 uur van wacht. De afstand tot het loodsstation was toen nog ongeveer 30 mijl, de vaart van het schip zo'n 10,5 knoop. Er werd gestuurd op de automaat. De verklaringen van de kapitein en de stuurman over het weer op dat tijdstip lopen in hun verklaringen aan de Scheepvaartinspectie nogal uiteen. Volgens hun verklaringen ter zitting was het bewolkt weer met een westelijke wind van 5 à 6 Bft.

Omstreeks 19.00 uur die avond had de kapitein een BBC weerbericht gehoord zonder daar verdere conclusies uit te trekken. De Navtex stond niet bij. De kapitein had geen bijzonderheden voor de stuurman en met de instructie hem een half uur voor het oppikken van de loods te porren ging hij van wacht. Het was op de "Velox" niet

U 24

gebruikelijk dat er een matroos wacht liep gedurende de nachtelijke uren. Het wachalarm stond niet bij.

Er werd genavigeerd met behulp van radar en GPS waypoints terwijl er, in ieder geval door de stuurman, vrij zelden een positie in de kaart werd gezet; gewoonlijk eenmaal per wacht en dan nog alleen op lange stukken. Zichtpeilingen werden sinds jaren niet meer genomen ter navigatie, konden ook niet worden genomen omdat de benodigde peiltoestellen, volgens de kapitein wel aan boord, niet op de brug voor gebruik gereed waren.

Na wachtovername bleef de stuurman zonder vaart te minderen doorvaren.

Het weer verslechterde, de wind kromp verder naar zuidwest en nam toe tot 8 à 9 Bft, met uitschieters van 10 Bft. Het zicht was echter goed. Om 02.30 uur naderde de "Velox" de ingang van de Charente rivier en porde de stuurman de kapitein en een matroos. Op de VHF riep hij het loodsstation op, maar hij kreeg geen contact. Toen de kapitein even later op de brug kwam, stond de machine inmiddels op halve kracht. Op de vraag van de kapitein waar ze zaten, wees de stuurman naar de Fairway boei (Les Palles); er stond geen positie in de kaart.

De kapitein zette zelf een positie in de kaart en besloot ten anker te gaan in afwachting van de loods die om 04.00 uur zou moeten komen.

Het was op de "Velox" gebruikelijk dat de matrozen op de bak ankerden. De kapitein achtte ze voldoende ervaren. Via de intercom droeg hij op om stuurboord-anker te laten vallen met 3½ lengtes te water. De stuurman bleef op de brug. De matrozen meldden dat het anker had gehouden en de kapitein zette met behulp van de radar een ankerpositie in de kaart, te weten in peiling 232° rw. afstand 0,58 mijl van de vuurtoren van Ile d'Aix. Het ms. "Velox" had 9 meter water onder de kiel en lag, toevalligerwijs, precies in de Soumard lichtenlijn van 115° rw van de ingang van de Charente rivier. Volgens de BA pilot bestond de ankergrond ter plaatse uit "very good holding mud". De pilot was overigens noch door de kapitein noch door de stuurman geraadpleegd. Zij hadden wel eerder op die plaats ten anker gelegen.

Iets meer naar binnen lagen nog enkele schepen ten anker. De kapitein bleef nog circa 10 minuten op de brug en controleerde op de radar of het schip in zijn ankerpositie bleef liggen. De motor werd "stand by" gezet, hetgeen op de "Velox" betekende dat behalve de motor ook de oliepomp en -separator werden afgezet. Het porren van de machinist om ze weer bij te zetten en de motor te starten zou niet meer dan 5 minuten duren. Het schip gierde achter zijn anker maar bleef in positie. Met de instructie om hem te waarschuwen als de loods zou komen, ging de kapitein daarna omstreeks 03.00 uur naar beneden. Specifieke instructies voor de ankerwacht gaf hij niet, noch waren er geschreven standaardorders aan boord.

De stuurman controleerde de positie van het schip op de radar door middel van peiling en afstand van Fort Boyard, dat iets over stuurboord op 1,1 mijl zat. De lichtenlijn van Soumard had hij wel gezien doch hield hij niet regelmatig in de gaten. Op een gegeven moment merkte de stuurman dat de afstand tot Fort Boyard groter was geworden. Hij concludeerde dat het anker aan het krabben was. Hij zag af en toe het rode sectorlicht van Ile d'Aix en zat toen, zo verklaart hij, op een afstand van 0,4 mijl van het eiland. Hierop ging hij naar beneden en porde de kapitein.

Deze kwam onmiddellijk boven en zag dat ze in de rode sector van het licht zaten op slechts enkele kabels van de wal. Hij gaf onmiddellijk opdracht de machinist en de matrozen te porren. De motor werd gestart en de kapitein probeerde met

manoeuvreren het schip uit de rode sector te krijgen doch dat lukte niet, het schip zat al aan de grond.

Nadat het anker was thuisgehieuid probeerde de kapitein met roer- en schroefmanoeuvres en het uitpompen van ballastwater het schip vlot te krijgen, hetgeen uiteindelijk om 06.25 uur lukte. De loods kwam om 06.30 uur aan boord en de reis naar Tonnay Charente werd vervolgd. Er werden geen lekkages geconstateerd, doch de motor kwam op vooruit slechts tot zeer langzaam vooruit. Om 09.30 uur werd afgemeerd in Tonnay Charente alwaar werd geconstateerd dat de schroef zwaar beschadigd was. Door de rederij werd besloten het schip te dokken in La Pallice om de schroef te vervangen en het schip te controleren op bodemschade. De Franse scheepvaartinspectie gaf toestemming om op eigen kracht naar La Pallice te varen. Na overleg over het weer met de loodsdienst vertrok het schip op 2 april om 11.00 uur onder loodsaanwijzingen uit Tonnay Charente. Om 14.30 uur werd de loods bij Iles d'Aix gedebatteerd. Inmiddels was de wind weer wat toegenomen uit het westen en de "Velox" had problemen om op de koerslijn te blijven. Het schip verliedde langzaam om de oost. De kapitein besloot om ongeveer 15.40 uur ten anker te gaan in een positie 145° rw. afstand 3 mijl van de Roche du Sud boei in 7 meter water en voor 5 lengtes van bakboordsanker. De wind was inmiddels toegenomen tot kracht 7 Bft uit het westen. De stuurman bleef op de brug voor de ankerwacht. Om 17.15 uur waarschuwde de stuurman dat het anker krabde, waarop de kapitein alle op bakboordsanker beschikbare ketting bijstak. Hierop hield het anker weer. In overleg met de rederij werd besloten sleepbootassistentie in te roepen om het schip naar La Pallice te slepen, waar het uiteindelijk om 23.25 uur die avond afmeerde. Op 5 april werd de "Velox" gedokt en werd er bodem- en schroefschade geconstateerd. De bodemschade was van dien aard dat herstel tot de volgende dokbeurt kon wachten, de schroef werd vervangen.

Beschouwing

De scheepsramp waarover de Raad oordeelt betreft de gronding van het ms. "Velox" nabij Ile d'Aix. De oorzaak van de ramp is het krabben van het anker. Doordat dit krabben eerst werd opgemerkt toen het schip zich al bijna in de rode sector van de vuurtoren van Ile d'Aix bevond, kon het krabben niet meer tijdig worden opgevangen. De omstandigheid dat de motor van het ms. "Velox" niet direct gebruikt kon worden vertraagde het opvangen ook nog eens.

In onderhavig geval zijn meerdere directe en indirecte oorzaken aanwezig waardoor uiteindelijk de ramp kon plaatsvinden. Achtereenvolgens zal de Raad in beschouwing nemen de aanloop naar Ile d'Aix, de brug- en navigatieroutine aan boord van de "Velox", de ankerpositie, de gereedheid van de motor, de hoeveelheid gestoken ketting, de ankerwacht zoals deze door de stuurman werd gelopen en het vlot komen van het schip.

De aanloop naar Ile d'Aix

Het schip had van de rederij vernomen dat het om 04.00 uur op de ochtend van 1 april bij het loodsstation van Ile d'Aix moest zijn. De stuurman was daar ook van op de hoogte.

Toen de kapitein om 00.00 uur van wacht ging was de afstand tot het loodsstation

U 24

nog zo'n 30 mijl en voer het schip 10,5 knoop. Er stond toen reeds een harde wind. De kapitein gaf de stuurman als enige instructie hem te porren een half uur voor de loods aan boord zou komen en gaf geen enkele aanwijzing om eventueel vaart terug te nemen dan wel om te ankeren indien het schip te vroeg bij het loodsstation zou zijn.

Omdat het op dat moment al duidelijk was dat het schip met de ingestelde vaart te vroeg zou zijn had de kapitein vaartvermindering behoren te overwegen en daarbij ook de weersverwachting moeten betrekken.

De weerberichten werden op de "Velox" echter niet routinematig gevolgd en het verslechterende weer vormde kennelijk ook geen aansporing om bijvoorbeeld de Navtex bij te zetten dan wel door middel van de VHF bij een walstation een weerbericht op te vragen.

Nu liet de kapitein alles aan het oordeel van de stuurman over.

Deze voer stijf door en was om 02.30 uur al bij het loodsstation, waarop hij de kapitein porde.

De wind was inmiddels zuidwest, kracht 8 à 9 Bft, met uitschieters van 10 Bft. De kapitein stond toen voor de keuze om te ankeren of het schip gedurende anderhalf uur gaande te houden.

De brug- en navigatieroutine aan boord van de "Velox"

Er waren op de "Velox" geen schriftelijke standaardbrugorders. Evenmin had de kapitein zijn eigen brugorders kenbaar gemaakt. Er werd veelal genavigeerd met de radar en op GPS waypoints. Posities werden, in ieder geval door de stuurman, zelden in de kaart gezet. Zichtpeilingen werden niet genomen. Het is goed zeemanschap om voor de navigatie gebruik te maken van alle beschikbare middelen en om de positie daarbij regelmatig in de kaart te zetten. Het op de "Velox" ingeslopen gebruik om een zeer betrouwbaar navigatiemiddel, zijnde de zichtpeiling, niet te gebruiken, leidde ertoe dat dit ook tijdens de ankerwacht niet werd gebruikt. De beste mogelijkheid om verdagen van het schip tijdig te kunnen detecteren werd hierdoor niet benut.

Het niet routinematig volgen van het weerbericht had tot gevolg dat de kapitein om 02.30 uur plotseling met windkracht 9 Bft werd geconfronteerd en een beslissing moest nemen. Indien hij eerder op de hoogte was geweest, had hij meer tijd gehad om zijn beslissing beter te overwegen.

De brug- en navigatieroutine op de "Velox" was onvoldoende. Die routine is primair een beleidstaak van de kapitein, maar dat ontheft de stuurman er niet van om vakbekwaam zijn wacht te lopen.

De ankerpositie

Nadat de kapitein op de brug was gekomen en zelf een positie in de kaart had gezet, besloot hij, in afwachting van de loods die over zo'n anderhalf uur zou komen, voor anker te gaan in een positie waar hij al bij eerdere gelegenheden ten anker had gelegen. Deze positie was op een afstand van 1100 yards en nagenoeg bovenwinds van Ile d'Aix. Gelet hierop en de heersende wind, met zijn schip in ballast en de vijf minuten notice waarop de motor "stand by" stond, had de kapitein er verstandiger

aan gedaan een meer naar buiten gelegen positie te kiezen, teneinde meer vrije ruimte langs het eiland te hebben, indien het schip van het anker zou slaan of het anker zou gaan krabben.

Theoretisch zou het allemaal moeten kunnen. Indien de brug het verdagen van het schip binnen 300 yards verplaatsing zou detecteren en onmiddellijk actie nam om de motor bij te krijgen, zou het schip, bij een verlijersnelheid met krabbend anker van 4 knoop in 5 minuten, 666 yards afleggen waarna er, bij een afstand tot de kust van 1100 yards, nog 134 yards resterden, respectievelijk 1 minuut om door manoeuvreren het krabben op te vangen. Het is duidelijk dat op deze theoretische mogelijkheid niet vertrouwd mocht worden.

De gereedheid van de motor

Op de "Velox" was de motor niet onmiddellijk startgereed als hij op "stand by" werd gezet, omdat ook de oliepomp en de -separator werden afgezet. Deze moesten eerst worden opgestart door de machinist, die daartoe gepord moest worden, alvorens de motor gestart kon worden. Dit zou ongeveer 5 minuten in beslag nemen. De oliepomp en de -separator werden afgezet omdat deze lawaai maakten in de hut van de machinist. Ter zitting verklaarde de kapitein dat hij ze voortaan liet bijstaan. Tevens vernamen de kapitein en de stuurman later van een nieuwe machinist dat de oliepomp en de -separator niet alleen konden worden gestopt, maar ook worden gestart op de brug.

Goede standaardbrugorders hadden dit gebrek aan kennis kunnen opvangen. De Raad is van mening dat ook de reder een rol dient te spelen bij het voorzien in standaardbrugorders.

De hoeveelheid ketting

Door de verbetering van de hou-eigenschappen van ankers en het gebruik van sterkere materialen, zijn de nieuwere ankers en kettingen lichter uitgevoerd dan vroeger gebruikelijk was. Om de bocht van de ketting op de grond te houden moet er daarom veelal meer ketting worden gestoken dan de richtlijnen uit de "oude" leerboeken aangeven. Veel kapiteins gebruiken inmiddels al vuistregels die een grotere hoeveelheid ketting als uitkomst hebben, allen geldend voor normale omstandigheden van goede hougrond en niet al te slecht weer.

Anderzijds moet ervoor worden gewaakt onder extreme condities (harde storm, sterke stroom) en op ondieper water teveel ketting te steken, omdat dan door de te lange bocht op de grond de ketting mogelijk eerder breekt dan dat hij de bocht en vervolgens het anker eruit heeft getrokken.

Voorzover de Raad bekend, is er naar de hoeveelheid te steken ketting nog steeds geen gedegen wetenschappelijk onderzoek gedaan door een gezaghebbende instantie of instituut, zoals eerder door de Raad aanbevolen (RvdS nr. 18/89). Er zijn derhalve ook nog geen goed onderbouwde vuistregels om de juiste hoeveelheid ketting op eenvoudige wijze door de zeeman te doen bepalen.

Na de scheepsramp met de "Maassluis" in 1989, heeft de Raad aanbevolen om van rederszijde de mogelijkheden te onderzoeken om een computerprogramma te ontwikkelen dat de kapitein zou kunnen ondersteunen bij het nemen van beslissingen

U 24

in deze complexe situaties. Voorzover de Raad bekend is er momenteel al een dergelijk programma in gebruik bij Shell Tankers.

Het komt de Raad wenselijk voor dat de ervaringen met dergelijke programma's worden bekendgesteld en uitgewisseld. Mogelijk kan de redersvereniging daarbij een coördinerende rol spelen. In het geval van de "Velox" had de kapitein volgens de "oude" vuistregels voldoende ketting gestoken. Het bleek echter te weinig en het anker ging krabben.

Het schip voer in ballast en lag achter zijn anker te gieren. Hierdoor is de mogelijkheid aanwezig dat de ketting niet meer in het verlengde van de schacht trekt, maar meer dwarsuit, waardoor het anker kan wentelen of zich kan loswerken en gaat krabben. Om dit tegen te gaan wordt er soms met een tweede anker aan de voet geankerd.

De Raad is van oordeel dat de kapitein niet verweten kan worden dat hij te weinig ketting had gestoken. Proefondervindelijk is nu gebleken dat de richtlijnen uit de oude leerboeken voor de "Velox" in ieder geval niet toereikend zijn en er duidelijk meer ketting moet worden gestoken. Wel is hem te verwijten dat hij, gelet op het gieren van zijn schip en de heersende wind, niet heeft overwogen dat de kans op krabben reëel aanwezig was en dat hij, gelet op de nabijheid van een eiland benedenwinds, mensen en motor niet voor onmiddellijk gebruik "stand by" heeft gehouden. Op de bak van de "Velox" werd geankerd door de matrozen. Alhoewel de kapitein deze de nodige ervaring toeschrijft, is de Raad van oordeel dat, zeker onder marginale omstandigheden als deze, er, zoals op de meeste schepen gebruikelijk is, bij het ankeren een stuurman op de bak had moeten zijn.

Omdat er kennelijk ook bij de kapitein achteraf twijfel bestond of de matrozen wel 3½ lengte gestoken hadden, heeft hij later door een andere matroos de markeringen op de ketting laten controleren.

In dit verband merkt de Raad op dat controle op de hoeveelheid uitgegeven ketting eenvoudiger is, indien gewerkt wordt met stukken op de bak in plaats van stukken te water.

De ankerwacht

De stuurman liep de ankerwacht en controleerde de ankerpositie uitsluitend met een enkele radarpeiling en -afstand tot Fort Boyard. Toevalligerwijs lag het schip precies in de lichtenlijn 115° rw van Soumard. Deze lichten bevonden zich op een afstand van 5,4 en 5,7 mijl, met een zichtbaarheid van 19 respectievelijk 20 mijl en moeten duidelijk zichtbaar zijn geweest. Zelfs zonder te peilen had hij hiermee snel kunnen constateren dat het schip verdaagde omdat hij uit de lichtenlijn zakte. Hij heeft van dit hulpmiddel geen gebruik gemaakt, noch heeft hij zichtpeilingen gebruikt om de positie te controleren. Er waren geschikte peilpunten voorhanden. De aan boord van de "Velox" ingeslopen gewoonte, in ieder geval bij de stuurman, om zonder zichtpeilingen te navigeren, wreekt zich hier. Een ander middel dat hij had kunnen gebruiken was de GPS. Rekening houdend met het gieren van het schip en de GPS onnauwkeurigheidsmarge van 100 meter, had hij een uiterste afleeswaarde om de noord en om de oost voor de GPS kunnen bepalen en daarmee ook een indicatie van verdagen van het schip hebben kunnen verkrijgen.

De ankerpositie bevond zich op een afstand van 5 kabel van de lichtsectorovergang van wit naar rood van de vuurtoren van Ile d'Aix. Toen de stuurman de kapitein ging

porren met de mededeling dat het schip op drift was en al in de rode sector zat, dan wel dat hij reeds wisselend rood en wit zag, was het schip dus al 5 kabel verdaagd. De kapitein die daarna onmiddellijk boven kwam zag in ieder geval vol rood. Omdat de intercom naar de hut van de kapitein niet goed werkte moest de stuurman van de brug af naar beneden om hem te porren. De matrozen en machinist konden wel via de intercom worden bereikt.

De stuurman heeft zich volstrekt onvoldoende gerealiseerd, dat een scherpe controle van de ankerpositie noodzakelijk was en dat snelle actie geboden was indien het anker zou gaan krabben.

Toen hij eenmaal constateerde dat het anker krabde, had hij onmiddellijk acties moeten ondernemen om de motor te starten en iemand op de bak te krijgen om ketting bij te steken dan wel het tweede anker te laten vallen. Dit mag van een ervaren stuurman worden verwacht.

Nu werd eerst de kapitein gepord en deze droeg hem op de machinist en de matrozen te porren. Kostbare minuten zijn daardoor verloren gegaan.

Het vlot komen

Nadat het schip aan de grond was geraakt, heeft de kapitein alles in het werk gesteld om los te komen. Hij heeft vooruit en achteruit gemanoeuvreerd met het roer vol stuurboord en bakboord, hij heeft de loodsboot laten trekken, deze was echter te klein, en hij heeft ballastwater uitgepompt. Kortom, hij heeft in een moeilijke situatie verkerend, onder voor een zeeman bizarre omstandigheden (aan de grond zitten), in slecht weer en duisternis twee uur lang geworsteld om zijn schip te redden van de ondergang, hetgeen hem uiteindelijk lukte.

De Raad is van oordeel dat de kapitein hier een prijzenswaardig doorzettingsvermogen heeft getoond, dat uiteindelijk met succes werd beloond.

De Raad is van oordeel dat scheepsramp met de "Velox" in de eerste plaats te wijten is aan het onvoldoende vaardig en alert lopen van de ankerwacht door de stuurman die bovendien, toen hij eenmaal, zij het te laat, concludeerde dat het schip verdaagde, de ernst van de situatie kennelijk niet onderkende en niet direct de noodzakelijke maatregelen nam om het verdagen op te kunnen vangen, doch eerst van de brug ging om de kapitein te porren en daarna, al of niet in diens opdracht, pas de machinist en de matrozen ging waarschuwen.

Aan de kapitein is ook te verwijten dat de scheepsramp kon gebeuren. Hij tolereerde dat er niet met alle beschikbare middelen, en met name zichtpeilingen, werd genavigeerd. Dit wreekte zich bij de controle van de ankerpositie door de stuurman. Hij had geen standaard brugorders en gaf geen of onvoldoende instructies, waardoor de stuurman maar moest zien wat hij deed. Hierdoor werd hij midden in de nacht voor een voldongen feit gesteld, óf ankeren óf anderhalf uur op en neer houden. Hij had zich beter op de hoogte moeten stellen van het weer en de weersontwikkeling waardoor hij mogelijk de situatie eerder en langer had kunnen overwegen en tot een veiliger besluit zou zijn gekomen.

De keuze van zijn ankerpositie was gelet op het weer en de benedenwindse nabijheid van land minder gelukkig, temeer daar hij tolereerde dat de motor, vanwege het lawaai in de hut van de machinist, op 5 minuten notice werd gezet.

U 24

Beslissing

De Raad straft kapitein Gerrit Cornelis Stormink, geboren 1 november 1940 en wonende te Vissingen, wegens zijn medeschuld aan de gronding, door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

De Raad straft stuurman Dirk van Seggelen, geboren 11 maart 1955 en wonende te Boston Lincs (VK), wegens zijn schuld aan de gronding, door hem de bevoegdheid om als stuurman op een zeeschip te varen te ontnemen voor de tijd van één week.

Lering

1. De ingeslopen gewoonten om geen zichtpeilingen te nemen maar alleen op radar te werken, hebben op dit schip ertoe geleid dat zelfs de peiltoestellen niet meer op de brug voor gebruik gereed waren. Door het niet gebruiken van zichtpeilingen ontzegde de stuurman zich de meest directe en betrouwbare methode om te detecteren of zijn schip verdaagde.
2. Door toepassing van sterkere ijzersoorten zijn de ankerkettingen op moderne schepen veelal lichter uitgevoerd dan vroeger. Om de bocht van de ketting bij ankeren op de grond te houden dient er daardoor meer ketting te worden gestoken dan de richtlijnen uit de oude leerboeken aangeven.
3. Bij een gierend schip is er een vergrote kans op krabben van het anker.
4. Door het volgen van de weerberichten wordt een goede zeeman niet verrast door slecht weer en kan hij tijdig maatregelen nemen dan wel de te nemen maatregelen afwegen.
5. Bij ankeren onder slechte omstandigheden dient met de mogelijkheid van krabben rekening te worden gehouden en dient de ankerplaats zodanig te worden gekozen dat dit tijdig kan worden opgevangen.

Aanbeveling

Het doen van onderzoek naar het gedrag van het samenstel van anker, ketting en schip onder invloed van de natuurlijke elementen, het daaruit afleiden van voor de zeeman hanteerbare richtlijnen en vuistregels voor de te steken hoeveelheid ketting en onder welke omstandigheden beter niet te ankeren, alsmede het evalueren en valideren van ondersteunende ankersimulatieprogramma's. De redersverenigingen zouden hierin een coördinerende rol kunnen spelen voor wat betreft financiering en uitwisseling en publicatie van ervaringen.

Aldus gedaan door mr. D. Roemers, plv. voorzitter, E. Bakker, R.M. Heezius, P.S.W. Haselooop en F. Karmelk, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J.

U 24

Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. D. Roemers, in aanwezigheid van de secretaris, ter openbare zitting van de Raad van 11 augustus 1995.

(get.) D. Roemers, D. J. Pimentel