

## Nr. 20

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake het aan de grond raken ter hoogte van Lake Timsah (Suezkanaal) van het onder loods-aanwijzing varende Nederlandse containerschip "Nedlloyd Honshu".

Betrokkenen: kapitein R.L. Maquelin  
eerste stuurman H. Preusterink

Op 26 maart 1995 is het Nederlandse containerschip "Nedlloyd Honshu", varende onder loods-aanwijzing ter hoogte van Lake Timsah (Suez Kanaal), aan de grond gelopen.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 29 september 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. "Nedlloyd Honshu"

R.L. Maquelin, wonende te Drouwen en/of de eerste stuurman van het ms. "Nedlloyd Honshu" H. Preusterink, wonende te Veenendaal.

### 1. Gang van het gehouden onderzoek

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

- een staat van inlichting betreffende het ms. "Nedlloyd Honshu";
- drie ambtsedige processen-verbaal opgemaakt door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van respectievelijk kapitein R.L. Maquelin, eerste stuurman H. Preusterink en MO-2 S.W. Postma;
- een fotokopie van een eigen verklaring van respectievelijk kapitein R.L. Maquelin, eerste stuurman H. Preusterink en MO-2 S.W. Postma;
- een fotokopie van een scheepsverklaring d.d. 11 april 1995;
- een fotokopie van een brief d.d. 2 mei 1995, ref. LFS/HE, van Nedlloyd Lines, aan de Scheepvaartinspectie;
- een fotokopie van een Report of Event/Damage, Ship's no. 01/95, opgemaakt d.d. 11 april 1995 te Singapore, door kapitein R.L. Maquelin, eerste stuurman H. Preusterink en de hoofdwerktuigkundige P.W. Moelker;
- een fotokopie van een fax d.d. 27 maart 1995, ref. gds/lfm 01, van kapitein R.L. Maquelin van de "Nedlloyd Honshu", aan Nedfleet Rotterdam;
- een fotokopie van situatieschets lodingen d.d. 28 maart 1995;
- een fotokopie van het Interim Certificate van de "Nedlloyd Honshu";

## U 20

- een fotokopie van een brief d.d. 8 mei 1995, kenmerk SI/SIO/424.95, van de Scheepvaartinspectie, aan Nedlloyd Lijnen BV;
- een fotokopie van een brief d.d. 19 mei 1995, ref.LFS/HE, van Nedlloyd Lines, aan DGSM/ Scheepvaartinspectie, met bijlagen;
- een fotokopie van het scheepsdagboek van het ms. "Nedlloyd Honshu";
- de rol van de koersschrijver van het ms. "Nedlloyd Honshu";
- de rol van de MK-printer van het ms. "Nedlloyd Honshu", met uitleg;
- zeekaart BA 233;
- het wachtboekje van het ms. "Nedlloyd Honshu".
- de Bridge Procedures Guide, Second Edition, d.d. mei 1990.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van vrijdag 19 april 1996. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart J. Konink.

De Raad hoorde kapitein R.L. Maquelin en eerste stuurman H. Preusterink, beiden als betrokkene. Voorts hoorde de Raad de heer J. Belgraver van Belkoned Marine Service te Zwijndrecht, als deskundige.

Kapitein R.L. Maquelin en eerste stuurman H. Preusterink werden ter zitting bijgestaan door hun raadsman de heer E. Sarton, voorzitter van de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart.

De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing van 29 september 1995 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hen gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren en te doen aanvoeren, hetgeen zij dienstig achtten.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

De raadsman 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 "Nedlloyd Honshu" is een Nederlands open containerschip, toebehorend aan Nedlloyd Lines BV te Rotterdam.

Het schip is in 1995 gebouwd (oplevering 13 februari 1995), is 279,12 meter lang, meet 56.248 GT en wordt voortbewogen door één rechtsdraaiende schroef, aangedreven door een motor met een vermogen 41260 kW.

Het schip is uitgerust met GMDSS-A-3, twee radars, twee Slaves echoloden, automatische stuurinrichting, gyrokompas, GPS en LORAN C.

## B. De ramp

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein R.L. Maquelin:

Vanaf september 1991 vaar ik als kapitein bij Nedlloyd Lijnen op verschillende schepen en vanaf juli 1992 op UCC's.

In februari 1995 is de "Nedlloyd Honshu" van de werf uitgehaald, zijn de opleveringsbeproevingen meegemaakt, alsmede het protocol van de manoeuvreerproeven op de Noordzee, zoals vastgelegd door het bureau Belkoned. Deze gegevens waren aan boord beschikbaar en ook bestudeerd door mij en de stuurliu.

De wheelhouse poster was opgehangen in het stuurhuis.

Eerste stuurman Preusterink was in Rotterdam aan boord gekomen en had de kustreis meegemaakt. Ik kende hem alleen in de functie van derde en tweede stuurman. Ook hij had ervaring op dit type schip.

MO-2 Postma was in Rotterdam na de kustreis aan boord gekomen. Hij had de "Nedlloyd Hongkong" uitgehaald en had dus ook ervaring met deze grote schepen.

De AB/whippers, welke als roerganger dienst deden, waren ook sinds de oplevering op het schip en hebben meerdere contracten gehad bij Nedlloyd.

Zelf heb ik geen simulatortraining gehad betreffende het varen met UCC's.

Op 26 maart 1995 om 02.45 uur gingen wij ten anker op de rede van Port Said.

Wegens vertraging in Damietta waren wij te laat voor het eerste konvooi en werden wij verzocht door de charteraars om het schip in een dusdanige trim en diepgang te brengen van max. 12,75 meter om aldus in aanmerking te kunnen komen voor het tweede konvooi teneinde de passage te maken. Aan deze voorwaarde kon worden voldaan.

Om 05.08 uur werd de reis vervolgd. De stuurmachines zijn beproefd, alle navigatiemiddelen gecontroleerd en de hoofd- en hulpmotoren werkten naar behoren. Vanaf de ankerplaats zijn wij onder gezagvoerders orders opgestoomd.

Om 06.06 uur, na passeren van boei no. 5, is de havenloods aan boord gekomen. De "Humber Bridge" was het eerste schip in het konvooi en wij volgden als tweede. De vaart door het kanaal verliep goed. De machine werd gedurende de doorvaart vanaf de brug bediend, zoals gevraagd door de loodsen. Het sturen werd alleen op de hand gedaan door een roerganger.

Van 10.14 uur tot 14.40 uur werd afgemeerd in de El Ballah Bypass. Het is, wanneer men in het tweede konvooi passeert, noodzakelijk om af te meren. Het eerste konvooi heeft vrije doorvaart tot de Bittermeren. Het manoeuvreren bij de El Ballah Bypass gaf totaal geen problemen. Zonder sleepboot kon het schip afgemeerd worden. Alleen bij vertrek hebben wij assistentie gehad om het achterschip vrij te brengen naar open water, voordat de schroef gebruikt werd.

Om 15.55 uur werd van loods gewisseld ter hoogte van kilometerpaal 76. Loods Negm nam de leiding en loods Helmy S. was de secondant.

Op een gegeven ogenblik zag ik de "Humber Bridge" wegdraaien naar stuurboord en pas toen kreeg ik de informatie dat de oostelijke doorgang op Lake Timsa geblokkeerd was door een dredger. De draai naar stuurboord werd ingezet en de orders aan de roerganger werden duidelijk gegeven door de loods.

## U 20

De eerste stuurman stond schuin achter de roerganger en controleerde deze. Ik was even bezig bij de radio-apparatuur, met een telex welke net binnengekomen was, toen ik loods Helmy S. de order hoorde geven van "full astern". De stuurman reageerde direct en haalde de manoeuvreerhandel achterover. De motor sloeg gelijk achteruit. Ik constateerde dat de roerstandaanwijzer hard bakboord aangaf. Op het SMS las ik de vaart door het water af, dit was 9,7 nm. De R.O.T.-indicator is door mij niet afgelezen, temeer omdat op hetzelfde moment – te weten om 16.08 uur – het schip aan de grond liep en daarbij zwaar ging overhellen. De hoofdmotor is door mij gestopt, omdat de slagzij naar mijn idee te groot werd. Ik schat dat het tussen de 12° en 15° heeft gelegen. De mechanische clinometer gaf maar 7° aan, maar het is gebleken dat deze niet goed was.

Gelijk na het vastlopen werd door loods Helmy S. contact opgenomen met de autoriteiten en de andere schepen in het konvooi. Deze conversatie werd in het Egyptisch gevoerd.

De voorliggende koers bij het vastlopen was 172°. Het schip heeft deze positie behouden totdat het werd losgetrokken. Ik heb direct MO-2 Postma en scheeps-technicus Martini naar het voorschip gestuurd om daar inspecties uit te voeren. Tevens heb ik vrij kort daarna MO-2 Dijkwel rondpeilingen laten verrichten met het handlood, om aldus een indruk te krijgen hoe het schip geboeid zat. Vrij snel na het gronden kwamen de havenautoriteiten en de Canal Salvage Manager aan boord.

Deze namen de leiding over betreffende maatregelen om het schip weer vlot te krijgen, echter met een zeer goed overleg en informatie van de te nemen maatregelen naar mij toe.

Met het rondpeilen bleek dat het schip ongeveer 9 meter in de modder zat. Mij is later verteld dat in de positie waar het schip aan de grond was gelopen een baggerstort was. De modder leek dan ook wel op een mengsel van zand en klei, als boetseerklei.

De dredger lag ongeveer ter hoogte van de passage tussen de oost- en westroute. Of dit effect heeft gehad op een stroming door deze passage, is mij niet bekend. Ik heb niet direct gelet op de boeien.

De betoning, zoals aangegeven in de kaart komt op verschillende punten niet overeen met de werkelijke posities.

De boei aangegeven op de kaart aan bakboord voor lag er niet, terwijl een boei of baken, hetwelk niet in de kaart staat, door ons was weggedrukt.

Er zijn meerdere pogingen gedaan om het schip vrij te krijgen. Direct na het vastlopen is een aantal malen geprobeerd het schip vrij te krijgen met eigen vermogen, zoals vastgelegd op de manoeuvreerrol, voordat de sleepboten arriveerden.

De sleeppogingen, het ballasten, ontballasten, overpompen en lossen van brandstof, alsmede de ladingbehandelingen en het gebruik van een bergingspomp zijn vastgelegd in het havenjournaal, alsmede de persoonlijke verklaring, alwaar ik naar verwijs en welke stukken door mij zijn getekend.

De hoofd- en hulpmotoren hebben naar behoren gefunctioneerd en problemen met het koelwater hebben zich niet voorgedaan.

Tijdens de sleeppogingen werden er duidelijke instructies gegeven om van het achterschip te blijven. Ongelukken met bemanningsleden hebben zich niet voorgedaan.

Het schip is op 31 maart 1995 om 03.58 uur gecontroleerd vlot getrokken. Dat wil zeggen, zodra er beweging kwam in het schip, is het eigen motorvermogen aangepast en ook een duidelijk contact met de sleepboten.

L.R. heeft toestemming verleend de reis naar Jeddah te vervolgen, nadat ik volledige rapportages had opgestuurd, betreffende de informatie van de duikers en de eigen inwendige inspecties van tanks in het voorschip.

De reis naar Jeddah werd om 18.55 uur aangevangen, nadat alle systemen waren getest en gecontroleerd.

Op uw verzoek teken ik een situatiekaart van de positie van de "Nedlloyd Honshu" tijdens het geboeid zitten en hierbij geef ik de positie van de dredger aan, voor zover ik mij die weet te herinneren. Tevens merk ik de boei aan, welke er miste.

Tevens stel ik u een verklaring ter hand van de feiten en gebeurtenissen, waarvan ik de bladzijden op uw verzoek parafeer.

Eerste stuurman H. Preusterink:

Ik ben op 14 augustus 1967 gaan varen als stuurmansleerling bij de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Ik vaar sinds 10 juli 1992 als eerste stuurman bij Nedlloyd Lijnen.

Op 12 maart 1995 ben ik in Rotterdam aan boord gekomen van de "Nedlloyd Honshu" in de functie van eerste stuurman. De "Nedlloyd Honshu" vaart in een vaste lijndienst Europa – Verre Oosten – Japan.

Van 12 maart tot 16 maart maakte het schip een kustreis van Rotterdam via Southampton en Bremerhaven terug naar Rotterdam.

Op 17 maart 1995 vertrok de "Nedlloyd Honshu" van Rotterdam naar Damietta, alwaar het schip te 24 maart 1995 arriveerde.

Alle hierna te noemen tijden zijn UTC + 2 uur.

Bij aankomst te Damietta bleek ten gevolge van de harde wind, de haven gesloten te zijn. Daarom is het schip ten anker gebracht in de waiting area. De volgende ochtend was de wind afgenomen en te 10.50 uur lagen wij afgemeerd te Damietta. Alhier werd gelost en geladen. De planning was om het vertrek op een zodanige tijd te stellen dat het tweede zuidgaande konvooi kon worden gehaald. De maximum diepgang mocht niet meer bedragen dan 12,75 meter. Te 22.50 uur, 10 minuten voor het einde van de belading, heb ik de diepgang voor en achter afgelezen, deze bedroeg 12,75 meter gelijklastig.

Het ballasten was toen beëindigd, er moesten toen nog twee containers worden geladen. Daarna is het schip vertrokken naar Port Said anchorage.

Op 26 maart 1995 te 04.00 uur nam ik de wacht over van MO-2 Postma. Het schip lag toen nog ten anker. Te 04.22 uur kregen wij opdracht de ketting op te hieuwen tot twee aan dek.

Te 04.55 uur kregen wij instructies anker op te gaan en positie te nemen als tweede schip in het konvooi achter de "Humber Bridge". In tegenstelling tot de gebruikelijke route via de Port Said By Pass zouden wij het Suezkanaal in gaan via de Port Said route. Dit is een koersverandering van ongeveer 60 graden, naar koers 218° rw. Het schip stuurde toen goed. Te 06.06 uur kwam de havenloods aan boord en te 06.35 uur de kanaalloods. Ik ben tot 08.00 uur op wacht gebleven, het schip heeft toen steeds goed gestuurd. 's Middags tegen vieren kwam ik weer op wacht. MO-2

## U 20

Postma had de wacht, verder waren op de brug aanwezig de kapitein, een roerganger en twee loodsen. Er had net een loodsenwisseling plaatsgevonden.

Te 16.00 uur heb ik de wacht overgenomen. Het schip bevond zich bij KM 77. Het schip ging toen juist opdraaien naar een koers van 230° rw.

Het weer was goed, weinig wind en goed zicht. Er werd op de hand gestuurd, de machine stond op brugbediening, de telegraaf tussen langzaam en half vooruit. De stuurman van de wacht bedient de brugbediening. De loods Negm zat in de stoel aan bakboordkant van het centrale bedieningspaneel. Ikzelf stond schuin achter de loods die de orders gaf. Ik kon op deze plaats alles goed overzien en had ook een goed uitzicht naar buiten. De kapitein is kort nadat ik de wacht had overgenomen naar de radiatorimte op de brug gegaan om een binnen-komende telex te bekijken. De andere loods zat in de stuurboordstoel. Het voorgaande schip, de "Humber Bridge", zat op ongeveer een mijl voor ons. Na een korte tijd op koers 230° te hebben gelegen gaf de loods de order "port 10", kort daarna "port 20" en direct daarna de order "hard a port". De roerorders werden direct opgevolgd door de roerganger en het roer draaide goed naar de gevraagde waarden. Toen bleek dat het schip niet snel genoeg bakboorduit draaide, vroeg de tweede loods of het mogelijk was de boegschroef te gebruiken. Ik heb hem medegedeeld dat dit, gezien de vaart van 9,7 mijl, geen zin had. Deze loods gaf toen direct de order "vol achteruit". Ik heb direct de telegraaf op volle kracht achteruit gezet, de motor ging vrijwel direct op achteruit draaien. De kapitein was intussen weer bij het bedieningsconsole gekomen. Ik heb, nadat ik er van overtuigd was dat de motor achteruit draaide, het echolood, dat op digitale stand stond, tevens op schrijven gezet. Te 16.08 uur liep het schip aan de grond nabij KM 79. Het schip helde zwaar naar bakboord, maar kwam direct weer terug. Het schip bleef iets over bakboord liggen. De kapitein heeft de motor op stop gezet en op dat moment het commando overgenomen. De kapitein heeft MO-2 Postma naar de bak gestuurd en ik heb de scheepstechnicus Martini gebeld om ook naar voren te gaan. Ik heb de GPS-positie afgelezen en in het wachtboekje vermeld 30°34'12 N en 32°17',43 O. De kapitein heeft een zichtpeiling genomen en deze in de kaart gezet. Vervolgens heb ik in opdracht van de kapitein het handlood klaargelegd. De loods heeft direct na het aan de grond lopen over de VHF een boodschap in de Egyptische taal uitgesproken, voorafgegaan door de woorden "urgent, urgent, urgent". De MO-ers hebben rondgelood. Enige tijd later kwamen diverse autoriteiten aan boord. Ik ben allerlei berekeningen gaan maken om het effect van ballasten te bepalen. Na diverse pogingen om het schip los te krijgen is dit uiteindelijk op 31 maart 1995 te 03.58 uur gelukt. Daarna is het schip eerst ten anker gegaan op de rede van El Isma'iliya, om geloste containers weer terug te laden en de afgegeven brandstof weer aan boord terug te nemen. Daarna zijn wij doorgevaren naar Jeddah, hier is een officieel duikersonderzoek uitgevoerd. Er is geen schade van betekenis gebleken. Mijn werkzaamheden tijdens het aan de grond zitten van het schip waren onder meer het berekenen van de diverse condities op de Easeacon computer (na lossing van containers, ontballasten, vertrimmen en lossen van brandstof), het voorbereiden en begeleiden van de los- en laadoperaties en het assisteren van de kapitein op de brug bij de pogingen om het schip vlot te krijgen.

Naar mijn mening is het nemen van de bocht iets te laat ingezet, ook kan mijns inziens de waterdiepte van invloed zijn geweest op het stuurgedrag van het schip.

MO-2 S.W. Postma:

Ik heb aan de zeevaartschool te Vlissingen de HTS-opleiding gevolgd. In september 1985 ben ik gaan varen bij de Nedlloyd, nadat ik mijn schoolopleiding had voltooid. Ik had toen mijn diploma's A en SIII behaald.

Sinds januari 1991 vaar ik bij de Nedlloyd in de functie van MO-2. In februari 1992 heb ik mijn diploma C behaald.

Dit was mijn vierde reis op een van de open containerschepen. Ik ben in Rotterdam op 16 maart 1995 aan boord gekomen. Op 26 maart 1995 zijn wij om 02.45 uur op de rede van Port Said ten anker gegaan. De reis is om 05.08 uur vervolgd.

Diezelfde dag om 11.50 uur ben ik weer op de brug gekomen om de wacht over te nemen van MO-2 T. de Vos. Wij lagen toen afgemeerd in het by-pass kanaal om het noordgaande konvooi te laten passeren.

Om 14.10 uur kwamen de loodsen Ghesih en El Seroughi aan boord. Ik heb de brug klaar gemaakt voor vertrek en de kapitein en de hoofdwerktuigkundige en de benodigde bemanning gewaarschuwd voor vertrek.

Een loods nam na vertrek plaats in de bakboordstoel naast het console en de andere nam plaats op een losse stoel naast de andere loods, ik zat in de stuurboordstoel naast het console. De kapitein was continue op de brug. Er werd gestuurd door een matroos/whiper.

Wij hadden in het kanaal een snelheid van 12 mijl per uur. Een stuurmachine stond bij, de roergangers stuurden goed.

Ongeveer een kwartier voor de loodsenwissel werd door de loods verzocht om ter hoogte van het loodsstation een vaart van 8 mijl aan te houden. Ik heb het toerental zodanig teruggenomen om aan het verzoek te voldoen; later heb ik iets meer toeren gegeven om aan de vaart van 8 mijl te voldoen.

Het schip voor ons, de "Humber Bridge", zagen wij stuurboorduit gaan. De kapitein heeft gevraagd wat de reden hiervan was en de loods antwoordde dat de normale vaarroute versperd was door een baggerschip. Door de loodsen is niet van te voren doorgegeven dat het kanaal ter plaatse bij KM. 78,5 versperd was door een baggerschip.

Om 15.55 uur vond de loodsenwissel plaats ter hoogte van KM. 76. De nieuwe loodsen waren de heren Negm en Helmy S.

Loods Negm nam plaats in de bakboordstoel van het console en gaf de orders. Loods Helmy S. liep rond op de brug en ik bevond mij nog steeds in de stuurboord navigatiestoel. Verder was de kapitein op de brug en werd er op de hand gestuurd.

De kapitein heeft wel met de loodsen die van boord gingen over de versperring van het vaarwater gesproken, maar het was een voldongen feit dat het by-pass kanaal moest worden genomen.

Ik heb niet gehoord of de kapitein met een van de loodsen over de diepte en de breedte van het te volgen vaarwater heeft gesproken. Loods Negm vroeg halve kracht om meer druk op het roer te krijgen om de draai naar stuurboord in te zetten. Daar de motor bij een snelle vaart vermeerdering in overload zou kunnen gaan heb ik de loods medegedeeld dat ik de vaartvermeerdering stapsgewijs zou uitvoeren.

## U 20

Dit was de stand van de telegraaf bij de wachtoverdracht aan eerste stuurman H. Preusterink, tussen langzaam en halve kracht in. De vaart zal toen ongeveer 8,5 mijl zijn geweest. De voorliggende koers, gyrokoers, was 200° met het roer midscheeps. Tevens was de kapitein op de brug en de roerganger was inmiddels gewisseld voor mijn wachtoverdracht aan de eerste stuurman. Aan het wiel stond matroos/whiper Mochammad Subchan.

Zoals reeds eerder vermeld stond er een stuurmachine, bij hetgeen gebruikelijk was in het Suez Kanaal.

Direct na de wachtwisseling werd roerorder "10 graden stuurboord" gegeven en werd de draai naar stuurboord ingezet, waarbij het schip goed reageerde en draaide naar een koers van 230° rw om het noordelijk gedeelte van het by-pass kanaal te volgen.

Hierna ben ik aan de kaartentafel het journaal gaan invullen aan de hand van het wachtboekje. Ik was hiermee bezig toen ik de loods aan de eerste stuurman hoorde vragen: "Can we use the bow-thruster?" De kapitein antwoordde hierop dat dit geen enkele zin had bij een vaart van 9,7 mijl. Ik wil verder nog vermelden dat de boegschroef af stond.

Ik keek op van achter de kaartentafel en zag aan de draaiing van het schip dat het schip buiten de boeienlijn dreigde te geraken. Ik ben toen naar het stuurboords SMS-console (Ship's Monitoring System) gelopen en heb een tweede hulpmotor bijgezet. Ondertussen hoorde ik de loods de order: "hard to port" geven en eigenlijk gelijk daarna gevolgd door de order: "full astern". Kort hierna geraakten wij buiten de westelijke boeienlijn van het vaarwater.

De kapitein riep mij alles te noteren en daar ik het wachtboekje nog had heb ik de tijd van "full stern" genoteerd, 16.07 uur.

De motor sloeg direct aan op achteruit, maar het aan de grond lopen was niet meer te voorkomen. Terwijl het schip aan de grond liep kreeg het schip een zware helling over bakboord, de kapitein stopte de hoofdmotor, waarna de helling nagenoeg verdween.

Op order van de kapitein ben ik naar de bak gegaan. Kort hierna kwam de scheepstechnicus R. Martini naar de bak. Ik ben toen naar het achterschip gegaan om de twee gearriveerde sleepboten vast te maken. Door één van de andere MO-ers is er rond gelood en verder zijn de diverse ballast- en brandstoftanken regelmatig gepeild. Er werden geen wijzigingen van niveaus geconstateerd.

Verder verwijs ik aangaande verdere acties met betrekking tot het verpompen van ballast, olie en het lossen van containers naar het scheepsjournaal.

### 3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Kapitein R.L. Maquelin:

Ik laat u op de door u getoonde zeekaart zien langs welke route het eerste gedeelte van de tocht door het Suezkanaal is verlopen.



Het aftrimmen tot 12,75 meter zou niet nodig zijn geweest voor het eerste konvooi; deze diepgang had ook niets te maken met de routeverandering als gevolg van de dredger.

De "Nedlloyd Honshu" was met zo'n 45.000 ton vol beladen. Het schip was volgens mij en op grond van de regels voor het passeren van het Suezkanaal niet te groot voor het tweede konvooi.

Om 16.00 uur had de wachtoverdracht plaatsgevonden. Het schip dat voor ons uit voer, lag op ongeveer een mijl van ons af. Toen het naar stuurboord van koers veranderde, heb ik nog aan onze loods gevraagd waarom dit gebeurde. Hij antwoordde dat dit gebeurde in verband met een dredger die het oorspronkelijke vaarwater blokkeerde. Onmiddellijk daarna vond de loodsenwissel bij KM 76 plaats. Ik heb nog in de kaart gekeken om de diepgang van het te volgen vaarwater de bekijken; deze bleek 15,5 meter te zijn. Onmiddellijk na de loodsenwissel werd de gewijzigde route gevolgd.

Het was mij onmiddellijk duidelijk dat de heer Negm de leidende loods van de twee was. De loodsen spraken Egyptisch met elkaar. Degene die de leiding had, had alle benodigde instrumenten onder zijn bereik. Als er een loods aan boord is ga ik nooit naar beneden.

Ik heb mij gerealiseerd dat wij na de stuurboord koersverandering, een vrij grote koersverandering van 230° naar 140° moesten maken. Ik had een dergelijke koersverandering al eerder op de rede uitgevoerd en dit had toen geen enkel probleem opgeleverd. Wij voeren de eerste keer wel zeer langzaam.

Om 16.03 uur hoorde ik op de brug de telex lopen; de radiatorruimte is onderdeel van de brug en is niet daarvan afgescheiden. De afstand van de printer naar het bedieningsconsole bedraagt ongeveer 6,5 meter. Omdat ik geen bijzondere problemen voorzag bij de uit te voeren koersveranderingen, liep ik naar de telex toe om het bericht te lezen. Op dat ogenblik hoorde ik de loods die aan stuurboord zat "full astern" roepen; wij waren toen al naar bakboord aan het draaien. Ik vond het op dat moment een goede order omdat ik had gezien dat het schip te langzaam bakboorduit draaide. Ik heb toen geen boeien gezien.

Wij voeren met één stuurmachine bij; er kunnen wel twee stuurmachines bijgezet worden. Het bijzetten van een tweede stuurmachine zou invloed op de snelheid van roeruitslag kunnen hebben. Er waren geen specifieke orders met betrekking tot het gebruik van de tweede stuurmachine, ook niet van de rederij.

MO-2 Postma heeft op eigen initiatief een hulpmotor bijgezet in verband met een eventueel gebruik van de boegschroef. Postma heeft ook de positie van 16.00 uur in de kaart gezet. Postma was een goede MO; hij had voldoende brugervaring.

Ik vermoed dat dat de bakboord bocht te laat is ingezet. Ik denk niet dat de loodsenwissel hierbij een rol heeft gespeeld; wel kan het zo zijn de de ervaring van de loods een rol heeft gespeeld. Op zich had het nemen van de bocht geen probleem behoeven op te leveren indien deze bijtijds was ingezet. Bij de koersverandering naar bakboord is geen helling opgetreden.

Het bleek dat het voorschip ongeveer negen meter verticaal in de modder was gelopen. De grond was als klei waardoor het erg moeilijk was vrij te komen. De loods die de leiding had gehad bij de koersverandering was na de gronding nauwelijks meer aanspreekbaar. Ik vind de situatie aldaar met twee loodsen niet erg duidelijk; ik zou de voorkeur geven aan één loods. In het algemeen valt in het

## U 20

Suezkanaal moeilijk in te grijpen in het handelen van de loodsen. Ik ben bekend met hun verantwoordelijkheden.

Ik laat u op de door u getoonde zeekaart zien welke boei, die overigens niet in onze zeekaart stond, wij hebben weggedrukt. Overigens was de positie van een aantal boeien in de kaart niet in overeenstemming met de werkelijkheid.

Er zijn ook door de "Nedlloyd Hongkong", een zusterschip van de "Nedlloyd Honshu", proefvaarten ten behoeve van dit schip gemaakt nabij Texel. Ik ben hierbij persoonlijk aanwezig geweest. Bij de proefvaarten is niet op ondiep water gevaren. De draaicirkel bij een snelheid van 10 mijl per uur bedraagt tussen de 2000 en de 2200 meter. Achteraf heb ik uitgerekend dat voor het nemen van de betreffende bakboordbocht een straal van ongeveer 6½ kabel nodig was geweest.

Ik weet niet of de diverse manoeuvreergegevens, zoals de brugposter, bij vertrek in Rotterdam aan boord zijn gekomen of reeds in Japan; ik vermoed het laatste. Wij hadden de gegevens van de proefvaarten en draaicirkels van de Fa. Belkoned en de werf aan boord. Bij deze gegevens waren alleen de gegevens van een bakboord draaicirkel aanwezig. Op de wheelhouseposter waren alleen stuurboord draaicirkels aangegeven.

De snelheid van het schip wordt bepaald door een dopplerlog; het betreft dus de vaart door het water. Het log werkte goed. Ik weet niet meer op welk bereik de radar stond. De boegschroef is vanaf de brug onmiddellijk te starten. De ankers kunnen niet vanaf de brug worden gepresenteerd.

Bij een snelheid van ongeveer 9 mijl per uur bedraagt de squat ongeveer 50 cm.

De motor slaat pas achteruit bij minder dan 32 omwentelingen per minuut.

De laatste uitgave van de Bridge Procedures Guide was aan boord.

Mede naar aanleiding van deze gronding zijn door Nedlloyd maatregelen zoals simulatortrainingen geïnitieerd. Daarvoor was ik nog niet naar een dergelijke training geweest.

### Eerste stuurman H. Preusterink:

Ik heb eerder op dit schip gevaren; in het totaal zo'n 13½ maand.

Ik kwam om ongeveer 15.55 uur op de brug.

Ik heb samen met Postma nog in de kaart gekeken in verband met de routewijziging.

Er was geen reisplan waarin in dit soort routewijzigingen was voorzien. Ik heb een zekere ervaring in dit gebied. Ik had nog niet eerder een dergelijke wijziging meegeemaakt.

Om 16.00 uur was het schip al in de draai naar stuurboord. Ik heb niet gezien hoe laat het was toen de eerste koersorder naar bakboord werd gegeven. Ik dacht dat wij toen ongeveer in het midden van het vaarwater lagen; precies weet ik dit niet meer. Ik heb mij toen niet georiënteerd op de boeien of iets dergelijks.

Postma heeft de snelheid opgevoerd tot ongeveer halverwege halve kracht, daarna heb ik zelf de vaartvermeerdering afgemaakt tot halve kracht. De vaart werd langzaam met de telegraaf opgevoerd in verband met de zware belading. De telegraaf heeft uiteindelijk in de stand "half vooruit" gestaan. Volgens mij is de motor voorzien van een beveiligingssysteem, dat een te grote, door de telegraaf gevraagde vaartverandering beveiligd; ik weet dit echter niet zeker.

De koersorders van de loods werden goed door de roerganger opgevolgd; ik heb dit

zelf gecontroleerd. Vanaf de positie waar ik stond had ik goed zicht op zowel het stuurwiel als op het kompas en de roerstandaanwijzer van de roerganger. De koersorders naar 230° werden met roerorders van 5° en 10° stuurboord en midscheeps door de loods gegeven. Het schip is even naar 233° doorgedraaid, daarna kwam het op de opgegeven koers van 230° te liggen. Ik heb dit zelf gecontroleerd. De bakboord koersverandering werd ingezet met "10° bakboord", waarna het schip bakboorduit draaide. Vervolgens werden de orders "bakboord 20" en "hard bakboord" gegeven en uitgevoerd. Het schip reageerde wel sneller op de order "hard bakboord" maar ik zag dat het schip te langzaam draaide om de bocht te halen. De koersorders werden steeds door dezelfde loods gegeven. Ik heb niet geconstateerd dat het schip de bakboorddraai anders uitvoerde dan te verwachten viel. Tijdens de draai zijn geen telegraaforders gegeven en uitgevoerd tot de order "volle kracht achteruit". De motor reageerde vrijwel onmiddellijk hierop. De loods die aan stuurboord zat vroeg mij over het gebruik van de boegschroef. De ROT-indicator op het SMS-paneel wordt met een vertraging weergegeven. Toen de order "volle kracht achteruit" werd gegeven, heb ik onmiddellijk de snelheid afgelezen: deze was 9,7 mijl per uur. Het was gebruikelijk dat slechts met één stuurmachine werd gewerkt. Ik beschouw de tweede stuurmachine als een back up. Ik vind dat een ingeschakelde tweede stuurmachine een onrustiger stuurgedrag veroorzaakt. Achteraf hebben wij herleid dat de course recorder ongeveer twee minuten voorliep op de ware tijd. In mijn verklaring die ik afgelegd heb tegenover de Scheepvaartinspectie, heb ik naar aanleiding van een aan mij gestelde vraag geantwoord, dat ik veronderstelde dat de manoeuvreereigenschappen van een schip kunnen worden beïnvloed door de waterdiepte. Ik wist dat het schip op ondiep water anders draaide dan op diep water. Dit was ook op de wheelhouseposter aangegeven. Ik heb zelf eerder met schepen gemanoevreerd.

Expert van de Fa. Belkoned Marine Service, J.B.J.J. Belgraver:

Ik ben aangezocht door Nedlloyd om aanvullende gegevens te verstrekken door middel van metingen aan boord van de "Nedlloyd Hong Kong". Er zijn indertijd wel bakboord draaicirkels uitgevoerd. De wheelhouseposter, pilotcard en manoeuvreerboekwerk zijn gemaakt naar de voorschriften van IMO 601A, 751 en Bekendmaking aan de Scheepvaart 300. Met de snelheid die het schip liep (ongeveer 9 mijl per uur) met de waterdiepte/ diepgangsverhouding, heeft er zuiging opgetreden bij de stuurboord koersverandering (naar 230°). Dit is bevestigd aangezien de loods meer snelheid heeft gevraagd om beter/snelser te kunnen bochten. Wij hebben berekeningen gemaakt, waarbij is gekeken naar de advance bij verschillende snelheden, omdat dat het meest essentiële vraagstuk is om de bocht te kunnen halen. Hierbij wordt ook het wheel over point (w.o.p.) berekend. Dit is het punt waarbij hard roer moet worden gegeven om de bocht nog te kunnen halen. Bij een snelheid van ongeveer 9 mijl per uur ligt het w.o.p. op ongeveer 1400 meter. Naar aanleiding van de diverse verklaringen en de gegevens van het schip (onder

## U 20

andere de course recorder), hebben wij de minimale afstand berekend die het schip zou hebben afgelegd voordat er bakboord roer is gegeven.

De tijdsduur die nodig was om op de nieuwe koers van 230° te komen zal minimaal 1 minuut en 20 seconden bedragen. De afstand die in die periode is gevaren, bedraagt dan ongeveer 400 meter. Daarna is het schip nog kort op die koers gebleven, ik schat zo'n minuut, waarbij ongeveer 360 meter is afgelegd. De totale afstand die dan is afgelegd bedraagt dan ongeveer 700 à 800 meter.

De totale afstand (advance) die er was om de bocht over bakboord te nemen was ongeveer 2000 meter. De ruimte die overbleef om te bochten bedroeg 1200 à 1300 meter. Deze afstand is onder die omstandigheden (snelheid, waterdiepte) te klein om de bocht goed te kunnen uitvoeren.

Ik ben van mening dat de stuurboord bocht ingezet had moeten worden met minder snelheid; eventueel meer vaart (bijvoorbeeld halve kracht) had alleen gebruikt moeten worden om even druk op het roer te krijgen. Toen het schip op koers 230° kwam, had de machine weer terug naar langzaam of zeer langzaam gezet moeten worden.

De bocht had wel gehaald kunnen worden met 9½ mijl per uur, indien er op tijd bakboord roer gegeven zou zijn.

In het manoeuvreerboek zijn de advance bij volle kracht en halve kracht (stuurboord en bakboord) alsmede de advance bij 14 mijl per uur op ondiep water (stuurboord) aangegeven.

Ik heb vele malen ondervonden dat de advance en transfer enorm vergroot worden op ondiep water.

Ik ben van mening dat de order "halve kracht vooruit" niet gegeven had moeten worden.

In het door ons afgegeven boekje is de advance niet in een oogopslag terug te vinden.

De bocht had goed gehaald kunnen worden, zelfs met deze snelheid, als de bocht bijtijds was ingezet.

In het algemeen worden er geen proefvaarten op ondiep water gehouden. Ik heb zelf wel eens ondervonden dat de draaicirkel van een schip werd vergroot op ondiep water. Bij minder snelheid wordt dit negatieve effect verminderd.

Uit de manoeuvreergegevens blijkt dat op ondiep water de verhouding tussen rate of turn en advance voldoende was om de bocht te kunnen halen.

Naarmate de snelheid toeneemt, neemt ook de inzinking (squat) toe: bij 9 mijl per uur bedraagt de squat 0,27 meter, bij 16 mijl per uur 1,16 meter. Een hoge snelheid veroorzaakt dus veel zuiging waardoor het manoeuvreergedrag onvoorspelbaar kan worden.

De advance gegevens worden berekend bij een snelheid van 15 mijl per uur; dit wordt zo vereist door de IMO. Ik heb uit eigener beweging metingen uitgevoerd bij snelheden die lager waren dan 15 mijl per uur omdat deze naar mijn mening ook belangrijk zijn.

Mij is niet gebleken dat het roer niet goed zou hebben gewerkt.

Ik overleg u een kaartje van het betreffende gebied, waarin is aangegeven waar de koersorders naar mijn mening hadden moeten worden gegeven en uitgevoerd om de bakboord draai goed uit te voeren. Dit bij diverse snelheden van het schip. Punt B in

dit kaartje zou het laatste punt zijn (met een snelheid van ongeveer 9½ mijl per uur) waarop het schip de bakboord draai goed zou kunnen hebben uitgevoerd.

#### 4. Het standpunt van de inspecteur

Aan de Raad is voorgesteld een nader onderzoek in te stellen naar de oorzaken van de gronding van het ms. "Nedlloyd Honshu" in Lake Timsâh omdat vooral het brugmanagement bij het varen met een loods een belangrijke oorzakelijke factor leek te zijn geweest. Evenals bij een aantal andere onderzoeken werd ook nu te veel vertrouwd op de navigatie van de loods. De verdeling van de taken op de brug wordt in de Red Sea and Gulf of Aden Pilot in de tekst onder 2.17 en ondermeer de Bridge Procedures Guide van de ICS, de International Chamber of Shipping, goed verwoord. Zo stelt de Pilot: "Master's responsibility. Pilots only give advice on manoeuvring the vessel. They place at the disposal of the masters their experience and practical knowledge of the canal, but as they cannot be acquainted with the defects and difficulties in manoeuvring, stopping, starting, etc., peculiar to each vessel, the responsibility of handling the vessel devolves solely upon the master". "Masters are held solely responsible for all damage and accidents" enz. In de aan boord beschikbare ICS Guide wordt terecht gesteld dat "it should be stressed that responsibility for the ship's navigation is not transferred to the pilot". Het is daarom duidelijk dat ook in het Suezkanaal de loods wordt geacht te adviseren en de kapitein en zijn medewerkers feitelijk het schip dienen te voeren. Dit impliceert behalve een goed reisplan, inclusief de mogelijke afwijkingen daarvan, een goede bekwaamheid om zo nodig zelf met het schip te kunnen manoeuvreren. De voor het schip onverwachte deviatie door de Lake Timsâh By-pass had vooral een reden moeten zijn om met extra aandacht het handelen van de loods te volgen. Er vinden dan echter opmerkelijke zaken plaats. De wacht werd gewisseld tijdens een reeds aangevangen manoeuvre. De MO-2 voerde de machineomwentelingen op om de druk op het roer te vergroten voor de draai naar stuurboord, maar vervolgens werd het toerental niet verminderd en liep het schip met een tot zo'n 9,7 knopen toegenomen snelheid aan de grond. De loods informeerde zelfs bij die snelheid naar het gebruik van de boegschroef. Volgens de gegevens van Belkoned moet bij zo'n snelheid en een koerswijziging naar bakboord van zo'n 90 graden, al met een voorwaartse verplaatsing van bijna een mijl worden gerekend. Als met de minimale gegevens die aan boord beschikbaar waren, rekening was gehouden, zouden de toenemende snelheid en het late moment van bakboorden verontrustend moeten zijn geweest. Gelukkig was de schade als gevolg van de gronding aan het schip zelf, minimaal. Als gevolg van tijdverlies en het verwerken van lading en brandstof was er echter een omvangrijke schade. De gronding was vooral een gevolg van een onvoldoende brugmanagement. Dit lijkt ondermeer veroorzaakt te zijn door gebrek aan training en te gering besef dat men vooral zelf verantwoordelijk was voor het varen met dit nieuwe type schip. Het valt de rederij te prijzen dat tijdig lessen zijn getrokken uit dit ongeval en dat een Post Panamax Shiphandling en Manoeuvring cursus bij Marine Safety Rotterdam BV. nu onderdeel is van de voorbereiding van de kapiteins en 1e stuurlieden die bestemd zijn voor deze schepen. De gronding was mede een gevolg van het handelen van de door de Raad als betrokkenen aangemerkte kapitein en 1e stuurman. De kapitein had moeten zorgen voor een beter brugmanagement en

## U 20

een compleet reisplan. Nu voerde men zonder overleg de machineomwentelingen op en werd tijdens een ingezette manoeuvre de wacht gewisseld. De kapitein ontnam zichzelf het overzicht door zich met een binnenkomend telexbericht bezig te houden. De 1e stuurman hield te weinig rekening met de manoeuvre-eigenschappen van het schip. Hij greep niet in toen de navigatie van de loods vragen had moeten opwerpen. Zowel de kapitein als de 1e officier hadden, ook op basis van hun opleiding en ervaring, kunnen beseffen dat de door de loods geleide navigatie niet zonder risico was en welke ruimte voor een forse koerswijziging bij een bepaalde snelheid nodig zou zijn. De rederij moet verweten worden dat niet voldoende werd geïnvesteerd in de opleiding van de mensen die met deze, voor hen nieuwe dimensie schepen moesten varen. Ik stel de Raad daarom voor om af te zien van een maatregel van tucht ten aanzien van de betrokkenen.

### 5. Het oordeel van de Raad

#### **Toedracht**

De "Nedlloyd Honshu" was op 26 maart 1995, om 02.45 uur, ten anker gekomen op de rede van Port Said. Het schip was, wegens vertraging in Damietta, te laat om aan het eerste konvooi van die dag te mogen deelnemen.

Om in het tweede konvooi ingedeeld te worden dient de diepgang, in verband met het afmeren in de El Ballah By-pass, de 12,75 meter niet te boven te gaan.

Aan deze voorwaarde kon worden voldaan en de "Nedlloyd Honshu" werd ingedeeld als tweede schip in het tweede konvooi.

Om 04.55 uur werd het anker gelicht en onder aanwijzingen van de gezagvoerder werd koers gezet naar de Fairway boei.

Om 05.34 uur werd deze boei gepasseerd en nabij boei no. 5 werd een koersverandering naar stuurboord ingezet naar een koers van 218°, de aanloopkoers naar Port Said. De grootte van de koersverandering bedroeg ongeveer 60 graden en werd door de "Nedlloyd Honshu" uitgevoerd met een zeer matige vaart. De vaart tussen de Fairway boei en boei no. 5 bedroeg tussen de 6 en 7 mijl per uur.

Er werd op de hand gestuurd en er stond één stuurmachine bij.

Het ronden van boei no. 5 werd zonder problemen uitgevoerd.

Om 06.06 uur kwam de havenloods aan boord en na Port Said werd, onder aanwijzing van twee loodsen, de doorvaart door het Suez-kanaal achter de "Humber Bridge" begonnen.

De vaart door het kanaal verliep goed. De machine werd vanaf de brug bediend en het sturen werd door een roerganger op de hand uitgevoerd.

Om 10.14 uur meerde de "Nedlloyd Honshu" af in de El Ballah By-pass. Het meren werd zonder sleepboot uitgevoerd en gaf geen problemen. Om 14.40 uur werd met behulp van een sleepboot ontmeerd en werd de reis naar Suez vervolgd.

De vaart door het kanaal bedroeg 12 knopen en een kwartier voor het verwisselen van de loodsen nabij km 76 werd de wachtdoende MO-2 verzocht om, ter hoogte van het loodsstation, een vaart van 8 mijl per uur aan te houden.

Even vóór de loodswissel bemerkte de kapitein van de "Nedlloyd Honshu" dat de "Humber Bridge", naar stuurboord van koers veranderde.

De "Humber Bridge" bevond zich op ongeveer een mijl afstand voor van de "Nedlloyd Honshu". Toen hij aan de loodsen vroeg wat de reden hiervoor was, werd hem verteld dat de normale vaarroute, nabij km 78,5, versperd werd door een baggervaartuig en dat de omleiding via Lake Timsah gevolgd moest worden. Om 15.55 uur werd nabij km 76 van loodsen gewisseld en aan boord kwamen loods Negm en loods Helmy S. Loods Negm nam plaats in de bakboordstoel van het bedieningsconsole en gaf de orders, terwijl loods Helmy S op de brug rond liep. Even voor 16.00 uur vroeg loods Negm om de machine op halve kracht te zetten om meer druk op het roer te krijgen. Omdat de hoofdmotor bij een snelle vaartvermeerdering in overload zou kunnen gaan, deelde de MO-2 de loods mede dat hij de vaartvermeerdering stapsgewijs zou uitvoeren.

Om 16.00 uur gaf de MO-2 de wacht over aan de eerste stuurman. De stand van de manoeuvreerhendel bevond zich tussen langzaam en halve kracht en de gestuurde koers was 200°. Het schip bevond zich even voor km 77 en begon juist aan de draai naar stuurboord naar een koers van 230°. De vaart werd opgevoerd naar halve kracht. Na een korte tijd op deze koers gelegen te hebben gaf de loods de order "port 10", kort daarna "port 20", gevolgd door "hard port". Toen bleek dat het schip niet snel genoeg naar bakboord draaide, vroeg de loods Helmy S. of de boegschroef gebruikt kon worden. De vaart bedroeg op dat moment 9,7 mijl per uur. De eerste stuurman antwoordde hierop dat het bij deze vaart geen zin had om de boegschroef te gebruiken. Om 16.07 uur gaf deze loods de order om de machine op vol achteruit te zetten. Op dit moment kwam de kapitein ook bij het console. Bij het ingaan van de gewijzigde route via Lake Timsah was er een bericht op de telex binnengekomen en de kapitein stond dit bericht bij de radiatorruimte te bestuderen. Nadat de stuurman zich ervan verzekerd had dat de machine achteruit draaide heeft hij het echolood, dat op digitale stand stond, ook op schrijven gezet.

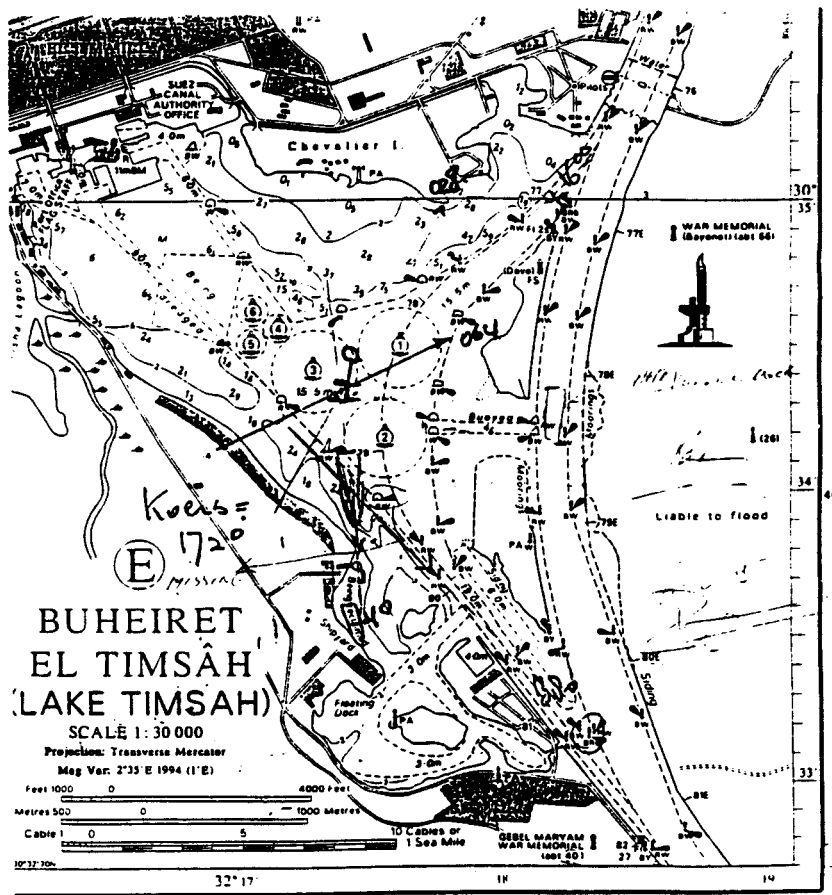
Om 16.08 uur liep de "Nedlloyd Honshu", in een koers van 172°, aan de grond nabij km 79.

Toen het schip aan de grond liep begon het zwaar over bakboord te hellen. De kapitein schat de helling tussen de 12 en 15 graden. Omdat de helling volgens de mening van de kapitein te groot werd heeft hij de machine gestopt.

Het schip kwam weer terug uit zijn helling en bleef iets over bakboord liggen. Onmiddellijk na het vastlopen heeft loods Helmy S. de andere schepen in het konvooi geïnformeerd over de gronding en contact opgenomen met de kanaalautoriteiten. De kapitein stuurde de MO-2 naar het voorschip om aldaar inspecties uit te voeren en gaf de order om rond te peilen om een indruk te krijgen hoe het schip geboeid zat.

Bij het rondpeilen bleek het schip negen meter in de modder vast te zitten. Vrij snel na het aan de grond lopen kwamen de autoriteiten en de Canal Salvage Manager aan boord.

Na sleeppogingen, ballasten en ontballasten, overpompen en lossen van brandstof, overslaan van containers en het gebruik maken van een bergingspomp is de "Nedlloyd Honshu" op 31 maart 1995 om 03.58 uur gecontroleerd vlotgetrokken.





### Beschouwing

Het aan de grond lopen van de "Nedlloyd Honshu", op 26 maart 1995, is te wijten aan het foutief ronden van de by-pass in Lake Timsah.

De "Nedlloyd Honshu" moest afwijken van de normale route omdat dit vaarwater versperd werd door een baggervaartuig. Aan boord van de "Nedlloyd Honshu" werd deze routewijziging pas op het laatste moment bekend. De kapitein zag het schip voor hem in het konvooi plotseling stuurboord uitgaan en werd toen pas door de loodsen geïnformeerd over de nieuwe route via het Lake Timsah. Er was geen reisplan waarin in dit soort routewijzigingen was voorzien.

Toen de eerste stuurman om 16.00 uur de wacht overnam van de dienstdoende MO-2, was de positie van de "Nedlloyd Honshu" nabij km 77 en vond een koersverandering plaats van 200° naar 230° rw. en werd de vaart van het schip opgevoerd naar halve kracht vooruit; dit om wat meer druk op het roer te krijgen. Volgens gegevens, verkregen uit de rol van de koersrecorder, is het schip doorgedraaid naar een koers van ongeveer 234° en heeft de roerganger het schip met 5° bakboordroer teruggebracht naar een koers van 230°.

Het kan zijn dat het schip iets door de koers van 230° is doorgedraaid, maar tevens bestaat de mogelijkheid dat de "Nedlloyd Honshu" iets aan bakboord van het vaarwater heeft gezeten en dat de roerganger het schip met 234° naar midvaarwater heeft willen sturen.

Toen het schip de koers van 230° voorlag, heeft men deze koers een korte tijd gehandhaafd, waarschijnlijk gedurende een tijdsbestek van 1 á 2 minuten. De expert van de Fa. Belkoned, de heer Belgraver gaat in zijn berekening uit van een tijdsduur van 1 minuut.

Hierna gaf de loods de roersorder "bakboord 10" gevolgd door "bakboord 20" en "hard bakboord". De "Nedlloyd Honshu" had een diepgang van 12,75 meter en de waterdiepte ter plaatse bedroeg 15,5 meter. Rekening houdend met een squat van ongeveer 35 cm bij een vaart van 10 mijl per uur, was de waterdiepte/diepgang verhouding (h/T) 1,16.

Uit de manoeuvreergegevens berekend door Belkoned Marine Service b.v. blijkt dat bij halve kracht, wat overeenkomt met een snelheid van 13,5 mijl per uur, en een h/T verhouding van 1,2 bij ondiep water de advance 2277 meter en de transfer 1182 meter is. Dit zijn door de fa. Belkoned berekende gegevens omdat manoeuvreerproeven normaliter niet op ondiep water worden uitgevoerd. Ook worden de advance-gegevens, volgens IMO-eisen bij een snelheid van 15 mijl per uur berekend. De Raad betreurt dit omdat juist op ondiep water en met gereduceerde snelheid tijdens het manoeuvreren op kanalen en rivieren de manoeuvreereigenschappen van een schip zo essentieel zijn.

De snelheid van de "Nedlloyd Honshu", op het ogenblik dat de loods bemerkte dat het schip de bocht niet zou halen, bedroeg volgens de verklaring van de eerste stuurman 9,7 mijl per uur.

Expert Belgraver gaat bij zijn berekeningen uit van een vaart van 9 mijl per uur zodat zijn berekening, wat betreft het "wheel over point" (w.o.p.), uitkomt op 1400 meter. Gezien de werkelijke vaart van 9,7 mijl per uur zal deze afstand eerder groter

U 20

2.

Turning circle prediction in shallow water half ahead

IMO: 4.1

Ship's name	Nedlloyd Honshu	Length Lpp	265 m
Report nr	181/94	Max. rudder angle	45 deg.

Turning circle prediction in shallow water for full load condition based on trial condition (ballast)

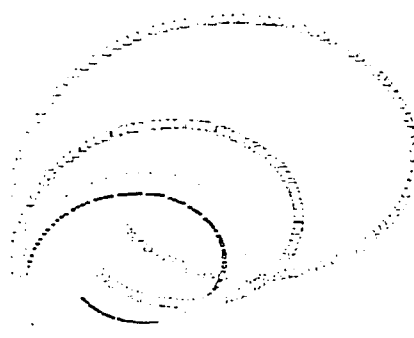
Trial condition : Ballast	
Draught fore	9.30 m
aft	9.40 m
mean	9.35 m
Displacement	52000 t
Cb	0.54
Rudder area	50.27 m <sup>2</sup>

Prediction cond.: Loaded	
Draught fore	12.53 m
aft	12.54 m
mean	12.54 m
Displacement	75000 t
Cb	0.58
Rudder area	50.27 m <sup>2</sup>

Starboard	trial result	prediction results		
		h/T=2.0	h/T=1.5	h/T=1.2
advance	1133 m	1269 m	1586 m	2277 m
transfer	588 m	559 m	823 m	1182 m
tactical diameter	1295 m	1450 m	1813 m	2603 m
total advance	1195 m	1338 m	1673 m	2402 m
diameter	1137 m	1273 m	1592 m	2285 m

h=waterdepth  
T=mean draught

• full loaded, deep water  
- - h/T=1.2    - - - h/T=1.5    - - - h/T=2.0



geweest zijn. De berekeningen van expert Belgraver zijn verder duidelijk en spreken voor zichzelf. Ook met een w.o.p. van 1400 meter geeft expert Belgraver aan dat de afstand om te bochten, gezien de vaart en de verhouding waterdiepte/diepgang, te klein was om de bocht goed uit te kunnen voeren.

De Raad is van oordeel dat gezien de positie van de "Nedlloyd Honshu" om 16.00 uur, het nog even doorliggen op de koers van 230° en de advance, behorende bij de vaart van het schip en de verhouding waterdiepte/diepgang, het niet mogelijk was onder deze omstandigheden de bocht te nemen.

De bakboord beweging had theoretisch direct na het binnenvaren van de by-pass ingezet moeten worden.

De Raad is van oordeel dat de vaart van de "Nedlloyd Honshu" bij het binnenvaren van de by-pass te groot was en de koerswijziging te laat is ingezet om de bocht in deze by-pass naar behoren uit te voeren.

Bij het aanlopen van Port Said heeft de kapitein zijn schip in een bijna identieke situatie rond moeten brengen en dit werd zonder problemen uitgevoerd, maar wel met een zeer matige vaart. Hieruit blijkt dat de kapitein zich bewust was dat deze matige vaart zeer essentieel is bij het rondgaan in beperkte vaarwaters en het bevreedt de Raad dat hij vóór het invaren van de gewijzigde route bij Lake Timsah de vaart niet heeft terug genomen. Hij heeft zich tijdens het ingaan van deze by-pass laten afleiden door een binnengekomen telex. Hij heeft te veel op de loods vertrouwd en had juist bij deze nieuwe routing de loods goed moeten volgen. Bij het binnenvaren van de by-pass was bij een relatief kleine koersverandering al meer vaart nodig om de zwaar beladen "Nedlloyd Honshu" op de nieuwe koers te krijgen. Ook de eerste stuurman had met zijn ervaring de snelheid van de "Nedlloyd Honshu" niet mogen onderschatten; hij had de gezagvoerder moeten attenderen dat de snelheid van het schip te groot was.

Aangezien er geen schade is van betekenis aan het schip of aan zaken aan boord daarvan of letsel aan een of meer opvarenden is veroorzaakt, wordt deze "scheeps-ramp" onderzocht op grond van de aard van het voorval, en de lessen die daaruit kunnen worden geput. Een tuchtrechtelijke maatregel komt derhalve ten aanzien van Kapitein R.L. Maquelin en eerste stuurman H. Preusterink niet aan de orde.

### **Lering**

Kapiteins dienen loodsen te wijzen op de beperkingen van het schip, hen te adviseren bij manoeuvres en loodsmanoeuvres op hun juistheid te beoordelen en de uitvoering ervan te controleren.

### **Aanbeveling**

De Raad beveelt rederijen aan tijdig voldoende te investeren in de opleiding van haar kapiteins en officieren, indien zij voorbestemd zijn om dienst te doen op schepen die door hun grootte of afwijkend patroon, problemen zouden kunnen opleveren voor een veilige bedrijfvoering.

**U 20**

Aldus gedaan door mr.U.W.baron Bentinck, voorzitter, R.M. Heezius, E. Bakker, L.J. de Graaff en J.L. Schot, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter U.W. baron Bentinck, in aanwezigheid van de secretaris, ter openbare zitting van de Raad van vrijdag 19 april 1996.

(get.) U.W. Bentinck, D.J. Pimentel