

## Nr. 6

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake het aan de grond lopen van het Nederlandse vrachtschip "Inger", varende in het Drogden Kanaal, nabij Kopenhagen, ter hoogte van Hollaenderdybet.

Betrokkene: kapitein J.F.P. de Vos

Op 23 april 2000 is het Nederlandse vrachtschip "Inger", varende in het Hollaenderdybet, nabij Kopenhagen, aan de grond gelopen. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 6 december 2000 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 te wijten is aan de schuld van de kapitein van het Nederlandse vrachtschip "Inger", Johannes Franciscus Petrus de Vos, wonende te Herlufmagle, Denemarken.

### *1. Gang van het gehouden onderzoek*

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

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vrachtschip "Inger";
2. een ambtsedig procesverbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van eerste stuurman J.J.E. van der Horde;
3. een fotokopie van een brief d.d. 30 mei 2000, kenmerk 543/00/SIKO, van de Scheepvaartinspectie, aan kapitein J.F.P. de Vos, met bijlagen;
4. een fotokopie van telefax d.d. 13 juli 2000, kenmerk SI/o&e/235.00/RS, van de Scheepvaartinspectie, aan kapitein J.F.P. de Vos, inclusief het schriftelijke antwoord van kapitein De Vos op de in de fax gesteld vragen;
5. een fotokopie van een brief d.d. 3 mei 2000, kenmerk Fleetcirculair 00-002-FC-MD, van Wijnne & Barends';
6. met gegevens over het geboeid raken van het ms. "Inger", inclusief het rapport van de rederij over dit ongeval (blz. 013 t/m 138 van het dossier van de Raad);
7. een fotokopie van een Inspectierapport, opgemaakt d.d. 2 mei 2000, door de heer W. Verschuure van de Scheepvaartinspectie;
8. de rol van het echolood van het Nederlandse vrachtschip "Inger";
9. een fotokopie van BA zeekaart 2595.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 30 januari 2002. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. R.A.C.J. Simons.

## U 6

Betrokkene kapitein J.F.P. de Vos, hoewel behoorlijk opgeroepen, is niet ter zitting verschenen. Voor de betrokkene is geen raadsman of gemachtigde ter zitting verschenen. Tegen betrokkene wordt door de voorzitter verstek verleend en het onderzoek wordt buiten zijn tegenwoordigheid ingesteld.

De Raad hoorde de eerste stuurman van de "Inger" J.J.E. van der Horde als getuige en rederij-inspecteur van Wijnne & Barends' H.J. Bijlholt als getuige-deskundige. De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

*2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:*

### **A. Het schip**

De "Inger" is een Nederlands vrachtschip voor droge lading, varende voor Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V. te Delfzijl. Het schip is in 1996 gebouwd, is volgens de Wet op de Zeevaartdiploma's 84,99 meter lang, meet 3323 Gross Ton en wordt voortbewogen door één verstel-bare schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 2460 kW. Het schip is uitgerust met twee VHF's, twee radars, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas, GMDSS en twee stuks GPS. Eigenaar ten tijde van het aan de grond lopen was: Commanditaire Vennootschap C.V. ms. Inger.

Ten tijde van het geboeid raken bestond de bemanning, inclusief de kapitein, uit tien personen. De diepgang voor bedroeg 5,10 meter en achter 5,95 meter. De lading bestond uit pakketten gezaagd hout.

### **B. Het aan de grond lopen**

Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Eerste stuurman J.J.E. van der Horde:

Alle genoemde tijden zijn G.M.T. plus twee uur.

In december 1995 ben ik als stagiair begonnen met varen bij de rederij Wijnne & Barends'.

Op 7 februari 1997 heb ik de diploma's SKA en MA behaald. Hierna heb ik als marof bij de rederij Wijnne & Barends' gevaren. Op 12 december 1999 heb ik mijn aanstelling als eerste stuurman bij de rederij Wijnne & Barends' gekregen. Ik ben nog steeds als eerste stuurman in dienst bij de rederij Wijnne & Barends'. Ik ben goed bekend met het schip en het vaarwater. Ik heb in dit vaarwater echter nooit zelfstandig genavigeerd, altijd was de kapitein op de brug. Op 20 april 2000 vertrok het schip uit Kaskinen, met als bestemming Bremen. De reis ging niet door het Kielerkanaal, daar we genoeg tijd hadden om op tijd in Bremen te zijn.

Op 23 april 2000 ben ik om 04.00 uur op wacht gekomen. Ik voelde me goed en was voldoende uitgerust. Ik heb de wacht overgenomen van tweede stuurman Kolesnikov. Er waren geen bijzonderheden. Om 04.00 uur was de positie oost van boei M41. De voorliggende koers op dat moment was 006° rechtwijzend. Het was heig weer en het zicht bedroeg ongeveer 2,5 mijl. Er was weinig wind en de zee was vlak. Alle benodigde apparatuur stond bij en werkte naar behoren. Het echolood

stond niet bij. De beide radars stonden bij, op een bereik van respectievelijk 3 mijl en 6 mijl en later op 1,5 mijl en 3 mijl met noord boven en relatief geschakeld. Als uitkijk was op de brug aanwezig matroos Vincent Onate. De stroom had een sterkte van ongeveer twee knopen en liep in zuidwestelijke richting. Er was geen wachtorderboekje in gebruik. De wachtorders werden mondeling gegeven. Er was mij mondeling door de kapitein medegedeeld dat ik hem bij het passeren van boei M41 moest porren, hetgeen ik heb gedaan.

Omstreeks 04.15 uur was de kapitein op de brug. Volgens mij kwam de kapitein voldoende uitgerust en fit op de brug. Ik had al eerder met deze kapitein gevaren en had een goede indruk van hem. Om 04.40 uur werd Drogden Lighthouse gepasseerd. Hierna werd de snelheid gereduceerd tot ongeveer acht knopen en werd overgegaan op handsturen. Er werden twee stuurmachinepompen bijgezet. De kapitein stuurde het schip en ik navigeerde het schip en matroos Onate stond op de uitkijk. De kapitein heeft mij niet concreet gezegd dat hij het schip over had genomen, echter voor mij was het duidelijk dat hij het schip had overgenomen van mij. Er werd genavigeerd op het zicht met behulp van de boeien en op het licht van de Nordre Rose. Ondanks het beperkte zicht waren de boeien goed zichtbaar. Er werd geen gebruik gemaakt van de parallel-index-methode.

Om 05.00 uur werd de vaart verder teruggenomen tot zeven knopen. Ook de matroos is toen van wacht gegaan. Er is geen andere uitkijk voor terug gekomen. Het was toen schemerig buiten. Om 05.12 uur passeerden we Nordre Rose aan bakboord. Ik weet me de passeerafstand van Nordre Rose niet meer precies te herinneren, maar schat het op ongeveer een halve mijl. Er werd gestopt met handsturen en er werd overgeschakeld op de stuurautomaat. Er werd één stuurmachinepomp bijgezet. Ik denk dat er in verband met de stroom ongeveer twee graden moest worden opgestuurd, maar zeker weten doe ik dit niet, daar de kapitein stuurde. Ik heb de kapitein geen informatie gegeven dat er moest worden opgestuurd. De kapitein stuurde en het schip bleef in de route. Om circa 05.20 uur passeerden we boei SM/SW op korte afstand dwarsop aan stuurboord. Hierna kreeg ik opdracht van de kapitein een volgend waypoint van de GPS op te zoeken. Ik stond achter de kaartentafel en was bezig met het opzoeken van de waypoints, toen ik plotseling een schokkende beweging voelde. Ik keek op en zag een rode boei op ongeveer acht meter aan bakboord. Het bleek dat het schip geboeid lag. Dit was omstreeks 05.30 uur, in positie  $340^\circ$  rechtwijzend en een afstand van 2,8 mijl van Middelgrund Fort. De voorliggende gyrokoers was op dat moment  $334^\circ$ . De kapitein heeft vervolgens geprobeerd om los te geraken door de motor op vooruit en achteruit te zetten helaas zonder resultaat. Hierna kreeg ik van de kapitein opdracht om te gaan rondpeilen en te gaan loden. Er werd geen lekkage geconstateerd. Ook lekte er geen olie uit het schip. Uit de loding bleek dat de diepgang na gronding 4,20 meter en 5,70 meter bedroeg. Ook de boegschroef werd bijgezet doch ook dit mocht niet helpen. Het uitpompen van ballast uit de dubbele bodemtank 3 bakboord/stuurboord en 4 center mocht ook niet helpen. De dubbele bodemtanks 3 bakboord en 4 center konden niet worden leeggepompt, daar ze onmiddellijk weer volliepen. Het schip bleef geboeid liggen. Hierna hoorde ik dat de kapitein het kantoor over het voorval heeft geïnformeerd. In de loop van de ochtend is de Deense milieupolitie aan boord geweest.

Omstreeks 11.30 uur is de sleepboot "Sleipner" ter plaatse gekomen en heeft

## U 6

vastgemaakt en het schip losgetrokken. Er werd weer rondgepeild en er werden geen bijzonderheden geconstateerd. De reis naar Bremen werd vervolgd. Op 25 april kwam het schip aan in Bremen om te lossen. Hierna zijn we naar Delfzijl gevaren voor reparatie. Ik heb niet precies gezien wat de exacte schade aan het schip is geweest.

Ik weet niet wat de oorzaak is geweest van de gronding. Ik heb van de kapitein gehoord dat het schip uit zijn roer liep. Ik heb dit zelf echter niet gezien. Het is mijn ervaring dat de stuurautomaat in ondiep water en bij een bepaalde diepgang slecht stuurt. Enige dagen voor dit voorval is de gyrobol overhaald in Rotterdam door Radio Holland.

De reisvoorbereiding is uitgevoerd door de tweede stuurman, dit alles in overeenstemming met de ISM-code. Volgens mij heeft hij dit goed gedaan. Alle zeekaarten aan boord waren bijgewerkt en van de laatste editie. Er is gevaren op de Deense zeekaart nummer 133. Deze kaart is voor zover mogelijk bijgewerkt aan de hand van de BA Notices to Mariners. Ik weet niet of de BA-kaart van dit gebied aan boord was. Bij dit procesverbaal was alleen BA-kaart 2595 aanwezig, hetgeen een soort overzeiler van dit gebied is. Ik heb de zeemansgidsen niet geraadpleegd, daar ik goed bekend ben in dit gebied.

Ik weet niet of er door de rederij, naar aanleiding van dit voorval, nog aanvullende instructies voor de vloot zijn opgemaakt.

### *3. Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Eerste stuurman J.J.E. van der Horde:

Ik volhard bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd. Ook volhard ik bij de door mij mede-ondertekende scheepsverklaring. Ik had eerder met deze kapitein op een ander schip gevaren. Ik vaar nog steeds bij Wijnne & Barends'.

De tweede stuurman had de reisvoorbereiding gedaan.

Ik was eerder in dit gebied geweest. Normaal gesproken wordt hier op de hand gestuurd, maar ik heb ook wel kapiteins meegemaakt die op de automaat stuurden. De betreffende matroos van de wacht had eventueel kunnen sturen. Hij was van wacht gestuurd omdat het licht werd.

Het was mij eerder al opgevallen dat het schip op ondiep water slecht stuurde. Met twee pompen bij stuurde het schip beter. Ik kan mij herinneren dat ik in het zuidelijke gedeelte van dit gebied wat had moeten opsturen voor de stroom.

Wij hadden tweemaal een GPS aan boord: één aan bakboordzijde van de brug boven de kaartentafel en één bij de stuurautomaat. Alleen de eerstgenoemde werd geprogrammeerd.

De zeekaart die u mij toont, is de kaart waarop wij voeren. Deze Deense zeekaart was nog niet zo lang bij ons aan boord. Ik weet niet waarom wij zoveel aan stuurboord van het vaar-water voeren. Dit was volgens mij geen veilige koerslijn, maar ik heb er ook niets over gezegd. Ik zou zelf de koerslijn iets aan stuurboord van het midden van het vaarwater hebben gelegd.

Ik was op de brug tijdens de gronding. De kapitein had de wacht van mij overgenomen en was toen achter het roer gaan staan. Ik was bezig met het zoeken van een way point dat een heel stuk noordelijker lag. Daarvóór had ikzelf op het zicht en de GPS gevaren.

Wij hebben de datuminstelling in de GPS wel eens veranderd, maar ik weet niet of het voor dit stuk van de route ook is gebeurd. Ik heb de GPS in ieder geval niet veranderd en ik weet ook niet of de kapitein dit heeft gedaan. Ik vermoed haast dat de GPS niet op WGS84 ingesteld is geweest. Wij hebben niet over de datumfout van de GPS gesproken. Volgens mij betekent WGS84 dat de positie in de kaart indien nodig wat de lengte en breedte betreft gecorrigeerd moet worden. Het veranderen van de datum in de GPS was niet zo gebruiksvriendelijk. Je kon ook niet direct van de GPS aflezen welke datum was ingevoerd. De koers was wel goed door middel van een pijltje op de GPS af te lezen.

De waypoints waren in de GPS geprogrammeerd, maar in dit stuk van de route worden deze niet gebruikt. In een boeienroute varen wij nooit op waypoints, dat heb ik ook nooit op deze route meegemaakt. Het zicht was voldoende om op de boeien te varen. Het echolood stond niet bij.

Ik heb niet gezien op welke koers de kapitein de automaat had ingesteld. Ik ben er bijna zeker van dat hij niet op waypoints heeft genavigeerd; hij heeft vrijwel zeker op de boeien gevaren.

De boeien waren goed op de radar te zien.

De vaart voor de gronding bedroeg ongeveer acht mijl per uur.

De kapitein was volgens mij naar de kaartentafel gelopen om boeien te controleren.

Als je achter de kaartentafel staat, wordt het uitzicht naar buiten aan bakboord belemmerd door een kraan.

Vlak voor de gronding heb ik niet gemerkt dat het schip snel van koers veranderde.

De gronding ging niet gepaard met een zware schok, eerder met een paar kleine schokjes.

Ik heb naderhand van de machinist gehoord welke tanks lek waren.

De rederij is door middel van het alarmnummer gewaarschuwd. Ik ben niet bij de verdere beslissingen betrokken geweest en ik heb ook niet met de kapitein gesproken over de voortzetting van de reis.

Ik ben niet ondervraagd door de Deense milieupolitie. De stuurautomaat was van het merk C-Plath. Wij hadden een balansroer. Volle kracht betekende: 980 toeren per minuut bij pitch 8 en dit leverde een snelheid op van 12 mijl per uur. Wij waren niet volledig afgeladen.

Rederij-inspecteur van Wijnne & Barends' H.J. Bijlholt:

Ik ben sinds 1997 rederij-inspecteur bij Wijnne & Barends'. Het is niet alleen een technische functie, ik houd mij min of meer bezig met het rederen van de schepen. Ik heb samen met J. de Boer het onderzoek van deze zaak gedaan, mede in opdracht van de directie. Doel van het onderzoek was de reconstructie van het voorval, mede ter lering voor de toekomst. Als resultaat van het onderzoek is onder meer de brief van de heer Makkinje, zoals deze te vinden is op bladzijde 012 van uw dossier, naar de schepen verstuurd.

De rederij is door het schip door middel van het alarmnummer gewaarschuwd. Na

## U 6

overleg tussen de rederij en de kapitein is besloten, alle omstandigheden in aanmerking genomen, naar Bremen door te varen. Ik weet dat er over een eventueel doorvaren overleg moet plaatsvinden met de Scheepvaartinspectie en het Klassebureau. Dat is nu niet gebeurd. Ik weet dat de Scheepvaartinspectie buiten kantooruren ook via een piketdienst is te bereiken. Het is praktijk dat de rederij het Klassebureau en de Scheepvaartinspectie waarschuwt, niet het schip zelf. De kapitein kon niet precies weten wat de schade aan het schip was; hij moet dit hebben ingeschat. Ik persoonlijk heb de beslissing om door te varen niet genomen. Ik ben naar Bremen gegaan nadat het schip daar was aangekomen. Op de maandag dat het schip in Bremen lag, is de Scheepvaartinspectie ingelicht. Ik weet niet meer door wie.

Tijdens onze aanwezigheid in Bremen zijn er interviews met bemanningsleden afgenomen, die schriftelijk zijn vastgelegd. Deze bemanningsleden hebben geen gelegenheid gehad de concepten daarvan te lezen en te controleren.

De verantwoordelijkheid voor de aanschaf van de zeekaarten ligt bij het schip. De kaarten worden geleverd door de rederij. Wij hebben een voorkeur voor het varen op kaarten van de British Admiralty. Ik denk dat het gebruik van de Deense kaart niet de oorzaak van deze gronding is geweest. Toen wij aan boord waren, hebben wij gecontroleerd of de kaarten up to date waren. Mede als lering uit deze zaak hebben wij nu een automatisch leveringssysteem voor zeekaarten en boekwerken ingevoerd. Dit voorkomt dat er kaarten aan boord zijn die niet up to date zijn. Een en ander gebeurt in samenwerking met de firma Datema.

Ik ben voor het eerst met de term "WGS84" geconfronteerd, toen ik de uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart over de "Munteborg" las. Sindsdien zijn wij ons daarvan bij de rederij goed bewust en ook de schepen hebben wij hierover geïnformeerd.

Ik heb er geen verklaring voor het feit dat het schip na de gronding 334° voorlag, terwijl het bij een oorspronkelijke varende koers van 355° stuurboorduit is gegaan, zoals de kapitein heeft verklaard.

De kapitein was ongeveer twee jaar bij ons in vaste dienst als afloskapitein. Na deze gronding is het vertrouwen van de rederij jegens deze kapitein erg verminderd; er waren eerdere voor-vallen geweest. Daarop zijn wij op een normale manier uit elkaar gegaan.

De cascochade bedroeg ongeveer een miljoen gulden, inclusief een bedrag voor sleepassistentie, exclusief tijdverlet.

In de ISM-code wordt de procedure voor een "emergency" vermeld. Een van de procedures schrijft voor hoe de redertij en welke personen er moeten worden gewaarschuwd. Samen met collega's loop ik ten behoeve daarvan een piketdienst. Tevens moeten de Scheepvaartinspectie en het klassebureau worden gewaarschuwd. De rederij heeft in het kader van ISM een Document of Compliance en voor het schip is een Ships Management Certificate afgeleverd.

#### *4. Het standpunt van de Inspecteur*

Het vrachtschip "Inger" was op 23 april 2000 onderweg van Kaskinen in Finland naar Bremen. De "Inger" was varende in het Drogden-kanaal toen het omstreeks

05.30 uur aan de grond liep, ongeveer een mijl ten noordwesten van het eiland Saltholm.

Het weer was voorafgaand aan de gronding heilig met een zicht van ongeveer 2,5 mijl en er stond weinig wind bij een vlakke zee. Alle navigatie-apparatuur werkte naar behoren, maar er werd geen gebruik gemaakt van het echolood.

De brugbezetting tijdens de gronding bestond uit de kapitein en de eerste stuurman. De uitkijk was om 05.00 uur van wacht gegaan, toen het begon te schemeren.

De kapitein en de stuurman navigeerden op zicht en de kapitein stuurde het schip.

Om ongeveer 05.20 uur werd de boei SM/SW op korte afstand dwarsop aan stuurboord gepasseerd, daarna kreeg de stuurman van de kapitein de opdracht om waypoints in de GPS op te zoeken en was zodoende tijdelijk niet meer actief betrokken bij de navigatie. Nabij de volgende rode boei met karakter FL(2)R.5s liep het schip uit zijn roer en raakte geboeid. Nadat het schip geboeid was, werd er geconstateerd dat er twee dubbele bodemtanks lek waren. Enige tijd na de gronding is het schip met behulp van een sleepboot losgetrokken en heeft daarna op eigen kracht de reis naar Bremen voortgezet. Het is de vraag of het schip nog voldoende zeewaardig was om deze reis te maken. De zeewaardigheid na een dergelijke gronding, en zeker als er is geconstateerd dat er tanks lek zijn, dient te worden vastgesteld door een klassebureau ter plaatse of in de dichtstbijzijnde noodhaven. Het is opmerkelijk dat zowel door de ISM gecertificeerde rederij als de kapitein werd afgeweken van de vastgestelde meldingsprocedure, betreffende ongevallen en rampen.

Na het lossen van de lading in Bremen werd het schip in Delfzijl drooggezet voor reparatie en daarbij werd een grote schade aan het vlak geconstateerd.

Uit het onderzoek komen de volgende zaken naar voren, die kunnen hebben bijgedragen aan de gronding.

De koerslijnen waren dicht tegen de boeien aan stuurboordzijde van het vaarwater gelegd en lagen zelfs buiten de witte sectoren van Middelsgrund Fort licht en Nordre Rose licht. De witte sectoren kunnen worden gezien als de veilige sector. Als gevolg van het varen aan de rand van het vaarwater heeft bijvoorbeeld een moment van onoplettendheid of een stuurfout gelijk grote gevolgen. Verder waren de koersen met pen in de kaart gezet; dit gaat in tegen de gebruiken van goede zeemannschap om hiervoor potlood te gebruiken. Bij het gebruik van potlood kunnen de koerslijnen door de officier van de wacht te allen tijden worden aangepast aan de heersende omstandigheden en toestanden.

Door de kapitein en de stuurman is geen gebruik gemaakt van de parallel-index-methode om de positie te bepalen wat onder deze omstandigheden een doeltreffende manier zou zijn geweest.

Samenvattend: het is aannemelijk dat de gronding is veroorzaakt doordat de kapitein te dicht tegen de stuurboordkant van het vaarwater heeft gevaren terwijl hier, gezien het overige scheepvaartverkeer, geen reden voor was. De kapitein heeft hierdoor onvoldoende veilig genavigeerd en daarbij niet alle hem ter beschikking staande hulpmiddelen voor de navigatie gebruikt, met als gevolg de gronding waarbij grote schade aan het schip ontstond. Gelukkig waren er geen persoonlijke ongevallen te betreuren of schade aan het mariene milieu.

Tevens had de kapitein na de gronding toestemming moeten vragen aan het klassebureau om de reis naar Bremen voort te zetten.

## U 6

Gezien het bovenstaande acht ik de kapitein schuldig aan de gronding. Ik stel de Raad voor om de kapitein zijn bevoegdheid om te varen als kapitein te ontnemen voor een periode van een week.

### *5. Het oordeel van de Raad*

#### **Toedracht**

De "Inger" was geladen met pakketten hout onderweg van Kaskinen (Finland) naar Bremen in Duitsland. Omdat er voldoende tijd was, werd er met economische snelheid rond Denemarken gevaren en niet de kortere route door het Kielerkanaal. De rederij van het schip was ISM gecertificeerd en de "Inger" was ermee bezig. Het schip was voldoende bemand en de apparatuur functioneerde naar behoren.

In de nacht van 23 april had de eerste stuurman om 04.00 uur nabij boei M41 de wacht overgenomen van de tweede stuurman. Er liep ook een uitkijk op de brug. Het schip bevond zich in de aanloop naar de met boeien bebakende vaargeul door Drogden (Drogden-kanaal) bij Denemarken. Het weer was heilig, zicht rond 2½ mijl, een zwakke zuidzuidoostelijke wind en een vlakke zee. Beide radars stonden bij op een bereik van 3 respectievelijk 6 mijl met noord boven. De vaart was circa 11 knopen. Er werd gevaren op kaart BA 2595 en na Drogden's vuurtoren op de Deense kaart nr. 133 (INT nr. 1333 internationale kaart).

De reisvoorbereiding was gedaan door de tweede stuurman. De koerslijnen van zowel de zuidgaande als de noordgaande route stonden met inkt in de kaart. Een wachtorderboek werd niet gebruikt, de wachtorders werden mondeling gegeven. De kapitein had aangegeven dat hij bij boei M41 gepord wilde worden. Hij kwam rond 04.15 uur op de brug.

Te ongeveer 04.40 uur werd de vuurtoren van Drogden gepasseerd en nam de kapitein de wacht over van de eerste stuurman. Alhoewel dit concreet niet zo werd gezegd, ging de eerste stuurman er vanuit dat de kapitein het schip van hem had overgenomen. De eerste stuurman bleef op de brug en hield het journaal en de positie in de kaart bij. De vaart werd teruggenomen tot om en nabij 8 knopen, er werden twee stuurmachinepompen bijgezet en er werd overgegaan op handsturen in het Drogden-kanaal.

De kapitein stuurde zelf en bleef met het schip in de route.

Ondanks het heilige zicht waren de boeien goed zichtbaar, evenals het licht van Nordre Rose. Er werd op zicht gevaren en er werd geen gebruik gemaakt van parallel-index-lijnen op de radar.

Omstreeks 05.00 uur begon het al licht te worden en ging de uitkijk van wacht, hij werd niet afgelost. De vaart werd teruggenomen naar ongeveer 7 knopen.

Na het passeren van Nordre Rose rond 05.12 uur was het vaarwater weer ruimer en werd er overgegaan op de stuurautomaat en één stuurmachinepomp, terwijl de vaart iets werd opge-voerd naar ongeveer 8 knopen.

De stuurboordboei SM-SW van het vaarwater werd omstreeks 05.20 uur op korte afstand over stuurboord gepasseerd, waarna de kapitein de eerste stuurman opdroeg om een volgend waypoint van de GPS op te gaan zoeken.

Terwijl de stuurman daarmee bezig was, kwam de kapitein bij hem kijken hoe het ging. Dit was omstreeks 05.28 uur. De stuurman stond achter de zich bakboord voor



op de brug bevindende kaartentafel met daarboven de GPS waarin de waypoints waren geprogrammeerd. Het uitzicht vooruit over bakboord werd belemmerd door een kraan aan bakboord voor de brug.

Op dat moment ziet de kapitein dat het schip koers verandert naar stuurboord, hij gaat onmiddellijk over op handsturen en geeft hard bakboord roer om, volgens zijn scheepsverklaring, weer terug te komen in de lichtenlijn van Middelgrund Fort, hetgeen niet lukte. Het schip trilt en schokt enigszins. De eerste stuurman achter de kaartentafel voelde dit, keek op en zag op circa 8 meter over bakboord een rode boei liggen. Het schip was aan de grond gelopen en lag geboeid in een positie in peiling 160°, afstand 2,8 mijl vanaf Middelgrund Fort, met de rode stuurboordboei van het vaarwater ongeveer 25 meter op bakboordboeg en op een koers van 334°.

De kapitein gaf onmiddellijk algemeen alarm, probeerde met achteruitslaan weer los te komen, doch zonder succes. Hij liet de boegschroef bijzetten en de tweede generator en liet rond het schip peilen alsmede de tanks controleren.

Er werd geen lekkage in het ruim of het schip geconstateerd en er lekte ook geen olie uit het schip. Later bleek dat de dubbele bodemtanks 3 bakboord en 4 center niet meer konden worden leeggepompt en direct weer volliepen. Uit de lodingen bleek dat de diepgang voor 4,20 meter en achter 5,70 meter bedroeg en het schip bleek van voren tot halverwege vast te zitten. Ook het uitpompen van ballastwater hielp niet om los te komen.

Omstreeks 06.00 uur lichtte de kapitein de rederij in, die sleepbootassistentie zou regelen. In de loop van de ochtend kwam de Deense milieupolitie aan boord en werden monsters uit de diverse brandstoftanks genomen.

Om en nabij 11.30 uur arriveerde een sleepboot en werd begonnen met het lostrekken. Na meerdere pogingen kwam het schip rond 14.10 uur weer vlot.

Er werd nogmaals rondgepeild zonder nieuwe bijzonderheden en nadat de lokale autoriteiten hierover waren ingelicht, werd de reis naar Bremen vervolgd, waar het schip op 25 april 2000 in de vroege ochtend aankwam en werd gelost.

In Bremen werd door twee rederijfunctionarissen een intern onderzoek naar de gronding uitgevoerd en de kapitein, de eerste stuurman, de eerste machinist en de uitkijk die op post had gestaan door hen gehoord. Het door hen opgemaakte verslag vormt onderdeel van het dossier van de Raad.

Door hen werd geconstateerd dat:

- het schip geen technische problemen had die aanleiding hadden kunnen zijn voor de gronding;
- de kapitein ruim voor aanvang passage van het Drogden Channel op de brug was en de verantwoordelijkheid voor de navigatie had overgenomen van de eerste stuurman;
- er werd gevaren op een Deense kaart nr. 133 en niet op de door de rederij vereiste BA kaart;
- de koerslijnen met pen in de kaart waren getrokken en dat er zeer dicht langs de boeien aan de oostelijke zijde van het vaarwater werd gevaren buiten de aanbevolen witte lichtsectoren van Middelgrund Fort en Nordre Rose;
- de omstandigheden en de verkeerssituatie geen aanleiding gaven om buiten de aanbevolen sectoren en dermate dicht tegen de ondiepten te varen;
- de geringe waterdiepte aan stuurboordzijde waarschijnlijk heeft gezorgd voor onverwachte zuigingsverschijnselen, waardoor het schip uit zijn roer is gelopen;

## U 6

– er binnen de rederij niet volgens de vastgelegde procedure werd geïnformeerd.

Naar aanleiding hiervan werd op 3 mei 2000 een vlootcirculaire aan de overige schepen van de rederij verstuurd, waarin op deze zaken werd gewezen. Volgens de ter zitting gehoorde rederij-inspecteur, die in Bremen het onderzoek had verricht, zou vanuit Bremen de Scheepvaartinspectie zijn ingelicht. Vanuit Bremen voer het schip naar Delfzijl waar het op 27 april aankwam. Na dokking werd het schip op 1 en 2 mei door de Scheepvaartinspectie en het Klassebureau geïnspecteerd.

De "Inger" had aanzienlijke bodemschade. De totale cascochade bedroeg circa 1 miljoen gulden.

De kapitein was bij de rederij reeds eerder bij schadegevallen betrokken geweest. Het ver-trouwen in de kapitein was daardoor sterk verminderd, hetgeen ertoe heeft geleid dat kapitein en rederij uit elkaar zijn gegaan.

### **Beschouwing**

De "Inger" was aan de grond was gelopen en had cascochade opgelopen. Desondanks werden de Scheepvaartinspectie en het Klassebureau niet geraadpleegd of ingelicht en werd, met medeweten van de rederij, doorgevaren naar Bremen. Behalve bij de gronding werden hierdoor schip en bemanning wederom aan mogelijk gevaar blootgesteld.

De Raad heeft een en ander achtereenvolgend onderzocht, waarbij tegen de niet ter zitting verschenen kapitein verstek werd verleend.

#### *De koerslijnen*

Behalve dat de koerslijnen in inkt in de kaart waren gezet, liep de koerslijn van 355° waarlangs het schip volgens de kaart moest varen ten tijde van de gronding, veel te dicht langs de stuurboordboeien en het ondiepere, minder dan 6 meter, water vlak daarachter. Niet erg professioneel.

Dat de tweede stuurman die de reisvoorbereiding had gedaan de koerslijnen waarschijnlijk in de kaart had gezet, ontheft de kapitein niet van zijn verantwoording in deze. De kapitein moet de koersen in de kaart goedkeuren, hij is degene die met de koerslijn aangeeft waar hij wil dat zijn schip in principe zal moeten varen. In dit geval voer de kapitein op de brug zelf het schip vlak langs de boeien.

Het vaarwater ter plaatse was meer dan een halve mijl breed, terwijl het werd gedekt door witte lichtsectoren van Middelgrund Fort vooruit en van Nordre Rose achteruit. De in de kaart staande koerslijn ter plaatse van de ramp lag daar ruim buiten. Er was geen enkele noodzaak of belemmerende scheepvaart om zover aan stuurboord te varen. Het gevaar is dat er maar iets mis hoeft te gaan en het schip loopt in de kant, hetgeen nu gebeurde.

#### *Het uit het roer lopen*

De rode boei die zich na de gronding op circa 25 meter op bakboordboeg bevond, ligt op de 10 meter dieptelijn met op 30 à 50 meter daarachter de 6 meter dieptelijn en een zand- en modderbank van 3,5 à 4 meter diep. Dat de bijna 6 meter stekende "Inger" in 10 meter waterdiepte uit het roer zou lopen, acht de Raad niet erg

waarschijnlijk, mede ook gezien de lage vaart van 7 à 8 knopen die werd gelopen. Indien het schip zich echter enigszins aan stuurboord van de koerslijn bevond, dan wel buiten de boeienlijn de rode boei naderde, was de kans reëel dat het aan de grond en vlak ervoor misschien uit het roer zou lopen, hetgeen naar het oordeel van de Raad ook zo is gebeurd.

De kapitein gaf in zijn scheepsverklaring aan dat het schip naar stuurboord uit het roer liep. Bij het interne onderzoek door de rederij gaf hij aan dat hij het schip naar stuurboord koers zag veranderen, hij onmiddellijk op handsturen was overgegaan en hard bakboord roer had gegeven, doch zonder effect. Er werden enige trillingen gevoeld en het schip zat geboeid op een koers van 334°.

De koerslijn in de kaart was 355°. Ervan uitgaande dat deze koers ongeveer werd gestuurd, lijkt het niet erg aannemelijk dat het schip eerst naar stuurboord koers zou zijn veranderd, er zonder effect bakboord roer werd gegeven, en het schip vervolgens op een koers van 334° geboeid komt te liggen buiten de boeienlijn vlak naast de rode boei. Dit duidt er eerder op dat het schip gewoon op de voorliggende koers met stuurboord voor aan de grond is gelopen, waarbij de neus naar bakboord is gedrukt naar 334°.

De eerste stuurman heeft ook geen draaiversnelling van een bocht gemerkt, alleen een schokkende beweging alsof het schip in het ijs vastliep, terwijl de autopilot zowel voor als na de gronding goed functioneerde.

Hoe het ook zij, of het schip uit het roer liep of niet, er werd zodanig gevaren dat niet kon worden voorkomen dat het schip buiten het vaarwater aan de grond liep. Het vaarwater was ter plaatse circa 1100 meter breed en er was geen belemmerende scheepvaart die het dicht langs de rand varen noodzakelijk maakte.

Dat het schip op de stuurautomaat erg slecht stuurde op ondiep water, had naar het oordeel van de Raad juist een reden moeten zijn om niet al te dicht langs de rand van het vaarwater en de boeien te varen, zoals nu gebeurde. Ook was het in zulks geval zaak om beide stuurmachinepompen bij te hebben staan. Na passage van Nordre Rose was er weer overgegaan op de stuurautomaat en één stuurmachinepomp. Feitelijk was de kapitein verplicht om twee stuurmachinepompen bij te hebben, omdat de navigatie in het vaarwater bijzondere aandacht vergde (ingevolge Schepenbesluit 1965 artikel 144 sub 2 Besturing van het schip).

#### *De navigatie*

De reisvoorbereiding was niet goed. Er werd geen melding gemaakt van de kaartproblematiek met betrekking tot de GPS in het zuiden (dat GPS posities in de kaart een onbekende maar niet te verwaarlozen afwijking konden hebben) en dat er bij het Drogden Channel overgegaan werd op een WGS84 kaart en de GPS hierop moest worden gecontroleerd. Bijzonderheden waar de kapitein, als hij ervan op de hoogte zou zijn geweest, in een brugwachtoederboek nog eens op had kunnen en moeten wijzen. Een dergelijk wachtboek was echter, in afwijking van de rederij-orders, niet op de brug aanwezig.

In het Hollaenderdybet, waar de ramp plaatsvond, waren de koersen in de kaart onverantwoordelijk en onnodig dicht langs de stuurboordrand van het vaarwater getrokken.

De kapitein voer het schip en had als zodanig de navigatie van het schip overgenomen van de eerste stuurman. Alhoewel hij dit niet zodanig aan de eerste stuurman

## U 6

had gezegd, ging deze daar wel vanuit. Dat de kapitein in het Drogden Channel daarbij tevens als roerganger fungeerde was niet verstandig en in strijd met het STCW-verdrag en de IMO-resolutie, waarin wordt aangegeven dat noch de chef van de wacht noch de roerganger met andere taken mogen worden belast.

De eerste stuurman verklaarde dat je in dit vaarwater niet op de GPS voer, maar op zicht van de boeien, en dat de kapitein dus niet van de GPS de te sturen koers had afgelezen naar het volgende waypoint, toen er na Nordre Rose weer werd overgegaan op de stuurautomaat. Hij dacht niet dat er van dit stuk van de route waypoints in de GPS waren ingevoerd.

Helemaal overtuigd is de Raad daar echter niet van, mede omdat bij de zuidgaande route, die ook in de kaart stond in inkt, heel duidelijk genummerde waypoints stonden aangegeven, inclusief het begin en einde van het Drogden Channel en in het Hollaenderdybet. Bij de noordelijke route stonden geen waypointnummers vermeld, hetgeen erop zou kunnen duiden dat de route ter plaatse van de ramp niet was geprogrammeerd in de GPS. Merkwaardig was echter dat de eerste stuurman kort voor het aan de grond lopen, opdracht kreeg van de kapitein om het volgende waypoint in de GPS op te zoeken, hetgeen erop zou duiden dat er op waypoints werd gevaren. Ter zitting gaf de eerste stuurman aan dat dit waypoints verderop waren geweest die hij had moeten opzoeken.

Gelet hierop gaat de Raad er vanuit dat er ten tijde van de ramp niet op de GPS werd genavigeerd. Alhoewel er in dat geval geen causaal verband is tussen het aan de grond lopen en de GPS, anders dan dat de stuurman waypoints in de GPS moest opzoeken en dus niet kon uitkijken, zal de Raad in het volgende hoofdstuk ter lering nader ingaan op het gebruik van de GPS in deze wateren in relatie met de kaartdatum, mede omdat men aan boord van de "Inger" hier niet goed van op de hoogte bleek te zijn.

De koerslijnen in de kaart lagen buiten de witte geleidesectoren van Middelgrund Fort en Nordre Rose, waardoor dit hulpmiddel bij de navigatie niet werd gebruikt, terwijl er ook geen gebruik werd gemaakt van parallel-index-lijnen op de radar voor de navigatie. Deze sectoren zijn er niet voor niets, en een goed zeeman maakt daar ook gebruik van.

Volgens de eerste stuurman werd er op zicht van de boeien gevaren. Dit herbergt het risico dat de boei niet op zijn plaats ligt, is verdreven, terwijl als er visueel op de boei wordt aangestuurd zonder deze goed te peilen of de koers in de gaten te houden, men er ongemerkt als het ware onderdoor kan zakken, in het bijzonder als er stroom staat. De koers van 334° waarop het schip geboeid lag, zou hierop kunnen duiden.

De koers in de kaart na het passeren van Nordre Rose was 000°, vervolgens 355° bij het passeren van de SM-SW boei en werd 358° bij de rode boei waar de gronding plaatsvond. Als er vanaf de SM-SW boei, die op zeer korte afstand werd gepasseerd, nog 000° werd gestuurd, werd de tussenliggende rode boei op enige afstand over stuurboord gepasseerd en zou de iets meer het vaarwater in liggende rode boei waar de gronding plaatsvond, zich iets op bakboordboeg hebben bevonden en het schip precies in de grondingspositie zijn uitgekomen.

Of het zo is gebeurd of dat het schip uit het roer is gelopen zoals de kapitein aangeeft of anderszins, laat de Raad in het midden. Hoofdoorzaak is dat het schip, terwijl bekend was dat het op ondiep water op de automaat slecht stuurde, met

slechts één stuurmachinepomp bij, onnodig dicht langs de rand van het vaarwater werd gevaren en niet alle beschikbare middelen werden gebruikt om veilig te navigeren, waardoor het buiten het vaarwater aan de grond liep.

#### *De kaartdatum*

In het zuiden had de eerste stuurman gevaren op BA kaart 2595 (The Sound – Southern Part), een kaart samengesteld in 1950 en laatstelijk herzien in 1991. Deze kaart was in feite in december 1999 vervallen, doch vanwege distributieproblemen tijdelijk nog enige tijd van kracht. Behalve op zicht en met de radar had hij genavigeerd met de GPS. Kaart BA 2595 is dermate oud, heeft een onbekende kaartdatum, en bij gebruik van GPS zal deze positie in de kaart een onbekende, doch niet te verwaarlozen fout hebben. De "note" in de kaart geeft dit ook aan:

"...adjustments for plotting such positions should not be assumed to be negligible."

In Denemarken is men doende om al de Deense zeekaarten om te zetten in de GPS-datum: WGS84. Als het goed is worden de nieuwe Deense kaarten zo spoedig mogelijk overgenomen door de Britse Hydrografische Dienst en uitgegeven als BA-kaart. Helaas zit hier nogal eens enige tijd tussen.

In het Drogden-kanaal en het Hollaenderdybet langs Kopenhagen, voer de "Inger" op een recente, in 1999 door de Deense Hydrografische Dienst uitgegeven nieuwe kaart, met de diepte in meters en in de WGS84 datum, dezelfde datum als waarin het GPS-systeem zijn posities geeft. Als extra waarschuwing staat in grote letters op de kaartrand WGS84 aangegeven. Daar moet men dan ook rekening mee houden als GPS wordt gebruikt.

Aan boord van de "Inger" waren op de zuidelijke route in kaart nr. 133 genummerde waypoints aangegeven. Bij gebruik daarvan zou dan eerst moeten worden gecontroleerd of de GPS ook op WGS84 stond ingesteld en bijvoorbeeld niet op ED50, de tot nu toe gebruikte datum in Noord Europa.

De eerste stuurman had niets aan de datuminstelling van de GPS veranderd en het is dan ook aannemelijk dat aan boord van de "Inger" de GPS nog op de ED50-datum stond ingesteld.

Het verschil tussen WGS84 en ED50 bedraagt in het Deense gebied ongeveer 170 meter in westzuidwestelijke richting. Indien de kapitein van de "Inger" op GPS zou hebben gevaren, zou dit mogelijk een verklaring zijn geweest voor de meer oostelijke positie van het schip, indien er bijvoorbeeld nog waypoints uit de oude kaart (met onbekende datum) waren gebruikt.

Bij de ramp met de "Munteborg", ook in de buurt van Kopenhagen, speelde deze problematiek eveneens en is de Raad in zijn uitspraak inzake deze ramp uitgebreid hierop ingegaan (Uitspraak nr. 25/2000).

De Raad beveelt de rederij aan om de schepen hierop te attenderen.

#### *Het uitkijken/de roerganger*

Om circa 05.00 uur toen het licht begon te worden, werd de uitkijk bedankt en er werd geen nieuwe uitkijk meer op post gesteld. Reden was dat het dag werd en er twee man op de brug waren.

Helemaal juist was dit echter niet op dat moment. Er werd toen immers nog gestuurd op de hand door een roerganger (de kapitein), waarbij volgens de voorschriften nog een uitkijk op post had moeten staan. Beter was geweest als de kapitein zich geheel

## U 6

aan de con van het schip had gewijd en een scheepsgezel als roerganger op post had gezet, zoals artikel 113 sub 1 van het Schepenbesluit 1965 ook voorschrijft. Het Drogden-kanaal is recht toe recht aan en een prima gelegenheid voor een gezel om zijn stuurvaardigheid op peil te houden. De kapitein dient, indien hij de navigatie heeft overgenomen, conform de vigerende voorschriften niet zelf te sturen, maar hier een roerganger mee te belasten. Door zelf te sturen is hij sterk beperkt in zijn handelingen, om bijvoorbeeld goed in de kaart te kijken en de positie te controleren. Het is moeilijk te zeggen of dit de oorzaak was, omdat er inmiddels was overgegaan op de stuurautomaat en de kapitein weer vrij was in zijn beweging, doch korte tijd nadat de kapitein vanachter het roer was gekomen liep het schip aan de grond. Nadat er overgegaan was op de stuurautomaat kon er theoretisch na zonsopkomst worden volstaan met één man op de brug. Gezien het niet al te beste zicht en de aard van het vaarwater was het verstandig van de kapitein om dit niet te doen en met twee man, de kapitein en de eerste stuurman, op de brug te lopen. In hoeverre de kraan voor de brug aan bakboord het zicht op de rode boei heeft belemmerd, is moeilijk te zeggen. Het niet visueel uitkijken en het zorgvuldig observeren van de radar heeft zeker bijgedragen tot de gronding, omdat er in het geval goede uitkijk was gehouden, de rode boei aan bakboord veel eerder zou zijn waargenomen.

### *Inlichten Scheepvaartinspectie en Klassebureau*

Dat het schip schade had opgelopen bij de gronding was duidelijk, er lekten twee dubbele bodemtanks. De dubbele bodemtanks hebben hun functie vervuld en voorkomen dat het schip, het ruim in dit geval, zou vervullen. De beoordeling of er zonder problemen veilig verder kan worden gevaren, of het schip nog zeewaardig is, ligt uiteraard bij de kapitein, doch hij dient de Scheepvaartinspectie, en omdat er schade was aan de romp tevens het Klassebureau in dit geval, zo spoedig mogelijk hierover in te lichten (zie Schepenbesluit 1965 artikel 32: wijze van handelen bij schade).

Dat men er aan boord van de "Inger" niet helemaal gerust op was, moge blijken uit het feit dat tijdens de reis naar Bremen, voor de zekerheid, de ejector werd gebruikt op de tanks 3 en 4 om de druk op de tanktop te verminderen.

Ook al zou de rederij de kapitein hebben opgedragen om verder te varen naar Bremen, dan nog blijft het inlichten van de Scheepvaartinspectie en/of het Klassebureau een verantwoordelijkheid van de kapitein. De reder kan de kapitein hierbij steunen door het te melden, de kapitein hierover in te lichten of hem eraan te herinneren. Ook al meldt rederij het, dan dient de kapitein te verifiëren of het is gebeurd.

In dit geval heeft de kapitein het niet gemeld, terwijl de rederij het pas na aankomst in Nederland op 27 april meldde, en niet vanuit Bremen zoals de rederij-inspecteur aangaf. Merkwaaardig voor een ISM gecertificeerde rederij, waar men er heel goed van op de hoogte was dat de Scheepvaartinspectie en het Klassebureau moesten worden ingelicht.

### *Conclusie*

De oorzaak van het buiten de boeienlijn geraken en aan de grond lopen van de "Inger" is dat de koerslijn in de kaart onnodig dicht langs de rand van het vaarwater

liep, er onvoldoende nauwgezet werd genavigeerd bij het varen aan die stuurboordrand, alleen op zicht van de boeien zonder andere beschikbare middelen te gebruiken om zeker te stellen dat het schip in veilig vaarwater voer, met slechts één stuurmachinepomp bij, terwijl bekend was dat het schip slecht stuurde op ondieper water en in een gebied werd gevaren waar de navigatie bijzondere aandacht vergde. Ondanks duidelijke aanwijzingen dat het schip niet te geringschatten cascohad had opgelopen, die bij latere dokking aanzienlijk bleek te zijn, werd nagelaten om de Scheepvaartinspectie en het Klassebureau zo spoedig mogelijk en duidelijk in te lichten. De rederij had de kapitein daarin beter kunnen ondersteunen.

De kapitein is verantwoordelijk voor een goede reisvoorbereiding, waaronder de koerslijnen in de kaart. Deze waren niet volgens de regels van goed zeemanschap erin gezet, terwijl tijdens de gronding de kapitein zelf de wacht had. Alhoewel de rederij hem hier beter in had kunnen steunen, heeft de kapitein nagelaten om zeker te stellen dat de Scheepvaartinspectie en het Klassebureau afdoende en zo spoedig mogelijk werden ingelicht. Hij heeft schuld aan de gronding van de "Inger".

Een uitsnijing uit de kopie van de aan boord van de "Inger" gebruikte Deense kaart nr. 133 is als laatste bladzijde bij deze uitspraak gevoegd.

### **Beslissing**

De Raad straft rechtdoende bij verstek kapitein J.F.P. de Vos, geboren 5 juni 1943 en wonende te Herlufmagle in Denemarken, wegens zijn schuld aan de gronding, door zijn bevoegdheid om te varen aan boord van een zeeschip te ontnemen voor een periode van twee weken.

### **Leringen**

1. Indien er voldoende ruim water is, dient een koerslijn niet onnodig dicht langs de ondiepe rand van het vaarwater te lopen.
2. Uitsluitend op zicht van de boeien varen kan gevaarlijk zijn. Zo mogelijk dient daarbij met andere middelen te worden gecontroleerd of het schip zich nog in veilig vaarwater bevindt.
3. Indien bekend is dat het schip slecht stuurt op ondieper water of indien in een gebied wordt gevaren waar de navigatie bijzondere aandacht vergt, dienen er twee stuurmachinepompen bij te staan en voldoende afstand van gevaren te worden gehouden.
4. Een kapitein die als roerganger fungeert is onvoldoende in staat om een goed overzicht te houden en nauwkeurig te navigeren en vooruit te zien.

## U 6

5. Indien een schip schade heeft opgelopen, dient de Scheepvaartinspectie en, indien de schade aan romp of machineen elektrische installaties is, tevens het Klassebureau te worden ingelicht.

### **Aanbeveling**

Alhoewel er geen aantoonbaar causaal verband met deze gronding is aangetoond, ter voorkoming van eventuele rampen in de toekomst, verdient het (nogmaals) onder de aandacht brengen van kapiteins en stuurlieden van de datumproblematiek inzake GPS en de gebruikte (papieren zowel als elektronische) kaarten aanbeveling. Niet alleen de zeekaarten van de Deense wateren, doch ook van andere gebieden worden de komende jaren in hoog tempo aangepast aan de nieuwe geodetische datum WGS84, hetgeen extra aandacht van de zeeman vraagt.

Aldus gedaan door mr. E.A. Bik, plv. voorzitter, E. Bakker, P.S.W. Haseloop en J.L. Schot, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter mr. E.A. Bik, ter openbare zitting van de Raad van 30 januari 2002.

(get.) E.A. Bik, D.J. Pimentel



