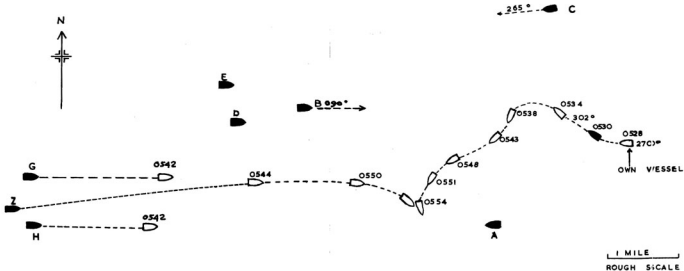




CASUALTY N°53 ATTACHMENT

POSITION OF SHIPS AT 0530 SHOWN THUS
PECKED LINES TRACE APPROXIMATE COURSES OF OWN AND COLLISION VESSEL FROM 0530 TO 0554
WHEN THE COLLISION OCCURRED.



CASUALTY REPORT NO.53

This casualty was a collision in the Straits of Gibraltar between a fully laden Group owned vessel of 48,900 tons deadweight bound for Le Havre and another tanker in ballast of 29,300 tons deadweight bound to an Eastern Mediterranean loading terminal and referred to as Vessel Z.

The total cost of this accident exceeded one-quarter of a million pounds, the Company's share being in the region of £200,000.

Both vessels were operating radar throughout, and the collision occurred in approximate position 190° Europa Pt. 10' (Admiralty Chart No.142), in visibility of less than 1 cable.

At a subsequent investigation, the following material facts emerged.

OWN VESSEL

- 0305 Approximate position 76° Ceuta 32'. Vessel proceeding on a course of 261° at 17 knots in good visibility.
- 0315 Visibility decreased and fog observed ahead.
- 0355 Speed reduced to 10 knots.
- 0448 Course altered to 270°.
- 0529 Altering course to starboard to avoid Vessels B, D and E.
- 0530 The situation at this time was broadly on the lines of the attached drawing which has been constructed from records obtained from both vessels.
- 0534 Vessel heading 301°. At this time it was appreciated that Vessel C may be a danger and course was altered to port.
- 0538 Vessel heading 211°, and as now considered clear of B, course accordingly altered to starboard until at 0546 vessel was steady on 242°.
- 0548 Vessel Z was now considered a possible source of danger and, in an attempt to clear, course was altered to port.
- 0552 Vessel Z observed to be closing rapidly and, about this time was seen abaft the beam coming out of the fog. Subsequently engines were stopped.
- 0554 The collision occurred when our vessel was heading 180°, being hit at an angle of about 45° abaft the beam on the starboard side in way of No.8 ballast tank. Subsequently Vessel Z ran along the starboard side carrying away a lifeboat and the wing of the bridge.

Vessel Z

- 0400 Approximate position 333° Cape Spartell, 8.6'. Vessel proceeding on a course of 084° at 16.5 knots in good visibility.
- 0506 Tarifa abeam.
- 0530 Fog observed ahead and engines placed on standby.
- 0535 Passed vessels G and H which were observed visually. Subsequently vessel entered fog when speed was reduced, and about the same time our vessel was observed by radar.
- 0544 Vessel Z assumed that our vessel would pass close to port, so altered course slightly to Starboard to increase this distance. If, in fact, Vessel Z plotted our vessel at 0530 and again at 0543, such a plot would, in fact, have indicated that our vessel would pass clear. This shows that assumptions made on scanty information may be dangerous.
- 0552 Bearing of our vessel was found to have steadied but was shortly lost in the sea clutter at a range of about one mile.
- 0553 Engines ordered to stop and helm put hard a starboard.
- 0554 Collision.

Had the case proceeded to the courts, it is most likely that both vessels would have been held to blame for excessive speed, failing to keep adequate radar plots and contravening Rule 16(c) in failing to stop when a close-quarters situation was arising.

Both vessels also failed to observe Item (5) of the Annexe to the Rules in making a succession of small alterations of course, and our vessel may also have been found at fault in respect of Item (6) of the Annexe in that she altered course to port. The case was, however, settled out of court, on the basis of our vessel being 60% to blame, and Vessel Z 40%.

It is tragic to note that had all vessels continued on their courses, this collision may not have occurred and highlights the necessity of not altering course on scanty information. It is considered that this collision was directly attributable to excessive speed and failure properly to use the information obtained from the radar. Own vessel was fitted with two radars, both of which were fully operational, and observed Vessel Z right up to the moment of collision. Our vessel appears to have been navigated from one danger to another, in other words, when it was ascertained that one particular vessel was on a steady bearing and likely to come dangerously close, course was altered, subsequently another danger was observed and course altered again, nor, during the vital time under review, was the speed (10 knots) reduced. At no time, however, was a true picture of the overall situation appreciated which would have enabled a correct assessment of the various dangers to be made.

At a subsequent official inquiry the Master of own vessel was held to be partly to blame and it was recommended that his certificate be suspended.

Lichte schade bij botsing „Ondina”

GIBRALTAR, woensdag — (AP) In de Straat van Gibraltar is gistermorgen bij dichte mist de 31.500 ton metende Nederlandse tanker Ondina in botsing gekomen met de 18.762 ton metende Liberiaanse tanker Margarita. Geen van beide schepen werd ernstig beschadigd.

Het Noorse bergingsvaartuig Herkules is uit Gibraltar vertrokken om zo nodig hulp te verlenen.

KRANTEN BERICHT 8 MEI 1962

"MARGARITA" - AFRAN - MONROVIA
LI. R 54 - 18762 GR. - 11630 NET.



DIRECT NA DE AANVARING: GAT IN SB BALLAST
TANKS 6,7 & 8 (LEEG) HAARDOOR DEZE VOLLIERPEN
EN WE ZHARE SLAGZY KREGEN OVER SB (15°)
BALLASTTEN BB 6,7,8 EN POMPTE LADING VAN
SB 9 → CH EN C12.
BOVEN GROND MIST OP DE ACHTERGROND CEUTA.
SAILOR STAAT NOG KLAAR OM SCHIP TE VERLATEN,
IN Z'N ZONDAGSE - PAK.



ENDAME CRUDE LAAG OP ZEE OPPERVLAK EN
GASONTWIKKELING. SLIP 1 WAS LOSGE-
RUKT EN GEHRAAKT.

08/05-'62



NOG STEEDS SLAGZY. OP DE POMPKAMER STAAT DE CREW
TE KYKEN ALLEN IN BESTE PAK MET RADIO'S ETC, NOG
STEEDS KLAAR OM $\frac{1}{3}$ TE GAAN. VERMOEDELYK RAAKTE
DE M. ONS MET HAAR SIDRES. A/D LIGT EEN ZWARE
SLUITING. TUSSEN DE KREUKELS VONDEN WE NOG 3
SLUITINGEN EN VERFBLIKKEN.



Voor  IN GIBRALTAR BAAI. WE HADDEN EEN ENORME
 SAGGING ($\pm 2\frac{1}{2}$ VOET) EN LAGEN OK VEROVER ONS MERK.
 SB WINGS 6, 7, 8 & 9 WERDEN GASVRY GEMAAKT. TE-
 VENS' MOESTEN WE BB 6, 7, 8 & 9 LANGZAAM BY BALLASTEN
 OMDAT SB 6 & 9 DOOR DE SCHEUREN IN DE SCHOTTEN
 DOOR SB 7 & 8 OPLIEPEN. 09-05-'62.



DE MARGARITA SCHOOFT MET HAAR BB ZYDE
LANGS ONZE GEHELE SB ZY. WAARNA ZY ZWARS OVER
TEGEN ONZE BOEG KWAM TE LIGGEN. ZY NAM
DAARBY NOG EEN KLUIS MEE, EN BESCHADIGDE ANDERE
KLUIZEN, RAILING, DE ZOEKLICHT DEUR IS BESCHADIGD.



TERWYL ER EEN STUK STAAL FINAAL DOOR DE HUID NAAR
BINNEN WAS GEPERST. DE SCHELP HEB IK OP DE NEUS
GEVERFD. DE PLASTIC SHELL (CIRKEL) WAS, EEN REIS VOOR.
DAT IK AAN BOORD KWAM, BY STORM 1/2 MIDD.ZEE.
WEGGESLAGEN



21/05-'62.

resultaten verkregen dan met zware olie. Dat deze lichte brandstofolie wat minder smerend effect op bewegende delen met geslepen afdichtingen heeft, zoals de rampluniers en de brandstofnaalden, moge waar zijn, doch zulks maakt het gebruik van deze olie nog niet onraadzaam.

In het algemeen wil de raad nog het volgende opmerken:
De spoelluchtreceiver was voorzien van explosiekleppen. Hoewel de receiver zelf intact bleef, zijn de scheidingsschotten tussen spoelluchtruimte en carter van de spoelpompen weggeslagen.

Het komt de raad wenselijk voor, dat men bij zulke constructies de sterkte van deze scheidingsschotten bepaalt, rekening houdende met de openingsdruk van deze explosiekleppen op de spoelluchtreceiver.

Verder valt het de raad op, dat het carter van deze motor niet voorzien was van explosiekleppen. In hoeverre de gevolgen van deze explosie minder ernstig geweest zouden zijn, indien het carter wel van explosiekleppen voorzien zou zijn geweest, valt moeilijk te beoordelen. Echter zal men bij de verdere ontwikkeling van de dieselmotoren moeten trachten door het aanbrengen van doeltreffende explosiekleppen en toepassing van constructiedelen, welke veilig de openingsdruk van deze kleppen kunnen weerstaan, de uitwerking van eventueel nog optredende carterexplosies tot een minimum te beperken.

De raad besluit met zijn waardering uit te spreken voor het daadkrachtige en doelmatige optreden van kapitein, état major en verdere bemanning na de ramp.

Hij betuigt zijn medeleven met het lot van de getroffen en van hun nabestaanden.

Nr. 56 St.-Crt. No. 231 van 27 november 1962.

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het stoomtankschip „Ondina” met het Liberiaanse tankschip „Margarita” in de Straat van Gibraltar. Betrokkene: de kapitein.

Op 8 mei 1962 is het stoomtankschip „Ondina”, terwijl het op de reis van Mena al Ahmadi naar Le Havre tijdens dichte mist varende was in de Straat van Gibraltar, in aanvaring gekomen met het tegenkomende Liberiaanse tankschip „Margarita”.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van 18 oktober 1962, in tegenwoordigheid van de hoofdspecteur voor de scheepvaart.

De raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek der scheepvaartspectie, en hoorde de kapitein, als betrokkene buiten eed. De raad hoorde als getuigen de 2de stuurman en de stuurmansleerling. De kapitein had zijn verdediging opgedragen aan kapitein C. Groen.

Bovenbedoelde bescheiden houden zakelijk het volgende in:

Het stoomtankschip „Ondina” is een Nederlands schip, toebehorende aan Shell Tankers N.V., te Rotterdam. Het schip is gebouwd in 1961, meet 31 313 brutoregisterton, is 221 meter lang en wordt voortbewogen door 1 schroef, aangedreven door een 16 000 pk stoomturbine. Het schip

is uitgerust met radiorichtingzoeker, echolood, gyrokompas, automatische stuurinrichting en 2 radarinstallaties.

Op 8 mei 1962, toen de „Ondina” op de reis van Mena al Ahmadi naar Le Havre zich te 3.30 uur ongeveer 10 mijl ten oosten van de Straat van Gibraltar bevond, werd het mistig.

Het schip vervoerde 45 450 ton crude oil; de diepgang was vóór 35'06" en achter 37'06".

De 3de stuurman, die de H.W. liep, waarschuwde te 3.30 uur de kapitein; deze ging direct naar de brug. De vaart, die tot dan 16½ mijl per uur was geweest, werd geminderd tot 9 mijl. De koers was 259° per gyrokompas. De automatische stuurinrichting werd uitgetikt en een Chinese kwartiermeester nam het roer over. Een uitkijk werd op stuurboord-brugvleugel geplaatst.

Te 4.00 uur werd de 3de stuurman afgelost door de 2de stuurman. Het zicht nam nu af tot minder dan 1 mijl; het was overigens goed weer, het was stil van wind.

Beide radarinstallaties stonden bij. De kapitein navigeerde op radarplots. De stuurmansleerling beschikte voor het maken der plots in de plotkamer over een scherm van de 10 cm radar, die bijstond op een bereik van 8 mijl.

De kapitein observeerde geregeld het in het stuurhuis staande scherm van de 3 cm radar, die aanvankelijk bijstond op een bereik van 20 mijl.

De 2de stuurman hield het bestek bij door geregeld radarpeilingen te nemen. Hij controleerde ook de radargegevens, die de leerling uit de plotkamer gaf. Voorts bediende hij de fluit voor het geven van mistseinen.

De kapitein werd in zijn navigatie gehinderd door een meeligger aan stuurboord, die steeds dichterbij kwam. Hij moest daarom vaak voor tegenliggers naar bakboord uitwijken en het schip was daardoor naar de zuidkant van de Straat verdaagd.

Te 5.30 uur werden, behalve reeds lang varende schepen, aan stuurboord vooruit de echo's van drie schepen waargenomen op 8 mijl afstand. Bij het plotten bleek, dat alle drie schepen tegenkomers waren. Eén daarvan, dat later bleek het Liberiaanse tankschip „Margarita” te zijn, passeerde snel de andere twee. De „Margarita” lag het dichtst bij de koerslijn van de „Ondina” en zou volgens de plotgegevens op een afstand van 0.3 mijl aan stuurboord passeren. De kapitein wilde deze afstand vergroten en daar de afstand tot de „Margarita” toen nog 3 mijl was, liet hij koers veranderen naar bakboord. Aan bakboord waren geen schepen; de afstand tot de Afrikaanse kust was slechts 3 mijl. De kapitein stelde de brugradar op een bereik van 2 mijl. Het schip draaide tot 180°. Toen het schip te 5.49 uur deze koers voorlag, werd zowel op de radar op de brug als op die in de plotkamer waargenomen, dat de „Margarita”, die toen 1,7 mijl verwijderd was, naar stuurboord begon te draaien.

Te 5.52 uur hoorde men achteruit aan stuurboord voor het eerst een mistsignaal van de „Margarita”; dit signaal werd direct beantwoord.

Te 5.53 uur kwam aan stuurboord achteruit de „Margarita” in zicht. Dit schip naderde met grote snelheid en voer te 5.54 uur onder een hoek van 130° de „Ondina” aan ter hoogte van zijtank stuurboord 8, een lege ballasttank.

Zij schoof langs stuurboordhuid van de „Ondina” en kwam daarna dwars voor de steven van de „Ondina”. Op dat moment van de aanvaring had de „Ondina” de machine gestopt. Toen de „Margarita” voor de steven kwam, is te 5.58 uur volle kracht achteruitgeslagen. Spoedig na de aanvaring verdween de „Margarita” in de mist. Volgens telegrafische mededelingen had de „Margarita” geen hulp nodig. Dit schip voor in ballast en ging naar Palermo om te dokken.

De „Ondina” had evenmin hulp nodig, maar was ernstig beschadigd. Er waren geen persoonlijke ongevallen en er brak geen brand uit. Door het vollopen van stuurboordballasttanks kreeg het schip slagzij over stuurboord en uit ladingtank stuurboord 9 stroomde crude oil naar buitenboord. De slagzij werd opgeheven door het vullen van bakboordballasttanks.

Het voorgevallene werd gemeld aan de rederij en aan het kuststation van Gibraltar. Te 14.00 uur kreeg de kapitein order van de rederij op te stomen naar Gibraltar. Het schip kwam daar in de loop van de avond ten anker.

In de loop van de volgende dagen is de lading overgenomen door de Engelse Shelltanker „Lovellia”. Daarna is het schip gereinigd en vervolgens is een noodreparatie verricht. Op 4 juni kon de „Ondina” vertrekken om met 6 mijls vaart naar Rotterdam te stomen.

De 2de stuurman heeft uit de aanwijzingen van het koersdiagram de volgende gegevens verstrekt:

Na 3.30 uur was de koers 259°, na 3.55 uur 261°. Van 4.10 tot 4.15 is 295° gestuurd, doch daarna weer 261° en na 4.48 uur 270°. Te 5.31 uur is de brugradar gesteld op een bereik van 8 mijl en de koers veranderd naar 301°.

Te 5.35 uur werd koers veranderd naar bakboord tot het schip te 5.38 uur 211° voorlag. De leerling meldde toen, dat de „Margarita” op 1,3 mijl afstand zou passeren. Toen is langzaam veranderd naar stuurboord tot het schip te 5.45 uur 242° voorlag.

Toen te 5.48 uur de brugradar op een bereik van 2 mijl werd gezet en werd waargenomen, dat de „Margarita” stuurboorduit ging, is koers veranderd naar bakboord tot het schip even vóór de aanvaring 180° voorlag.

De hoofdinspecteur voor de scheepvaart voerde aan, dat de „Ondina” op 8 mei 1962, toen zij, vanuit het oosten komende, de Straat van Gibraltar naderde, mist kreeg. Ondanks radar is mist op zee altijd lastig, in het bijzonder bij het passeren van een nauwte, waar vele schepen samenkomen. Voor de radarnavigatie zijn aanbevelingen gegeven. Een schip moet tijdig drastische maatregelen nemen om een ander op goede afstand te kunnen passeren. Het heeft geen zin om voor een nauwte te wachten tot de mist optrekt, maar men moet daar extra voorzichtig zijn.

De hoofdinspecteur wil zich niet uitspreken over de kwaliteit van de 3 cm of 10 cm radar. De kwaliteit van de radar heeft hier geen rol gespeeld. De ene radar werd geobserveerd door de 2de stuurman en de andere door de leerling. Hoewel niets is gebleken van een tekortkoming van de leerling, is de hoofdinspecteur van mening, dat de anti-aanvaring-radar in de plotkamer beter door de 2de stuurman had kunnen worden behandeld en dat de leerling de peilingen op de brugradar had genomen.

De leerling heeft de spotweg der schepen bepaald en aan de brug door-

gegeven. De ware koers en vaart van andere schepen werden niet bepaald. De waarneming van de leerling gaf de betrekkelijke vaarrichting en de passeerafstand.

Het beeld van de situatie zou zijn verhelderd door een waar plot te maken. Het geen tijd hebben voor echt plotten mag niet als een ernstig motief worden beschouwd. De methode, die op de „Ondina” werd gevolgd, geeft wel enige inlichtingen, maar ongelukken blijven mogelijk.

De „Ondina” had voor de meeliger aan stuurboord vaart moeten minderen; zij mocht zich niet zo door dat schip laten beïnvloeden. De „Ondina” ging steeds meer naar bakboordkant.

Dan naderde de „Margarita”. Deze zal wel met grote snelheid hebben gelopen; zij volgde het vaarwater.

De „Ondina” ging bij beetjes naar bakboord en kwam dan dwars in het vaarwater.

De hoofdinspecteur vindt het vreemd, dat een goed kapitein zich laat verleden in mist met een te hoge vaart te lopen en manoeuvres te maken, die worden afgekeurd. Misschien bestaat onbewust de neiging om een nauwte zo spoedig mogelijk te passeren. Bij langzaam varen en af en toe stoppen duurt het langer.

Afgezien van fouten van de „Margarita”, leidde het niet tijdig en niet genoeg vaart minderen tot schuld van de kapitein van de „Ondina”. Hij hield zich niet aan de bepalingen en de gegeven aanbevelingen.

Bij het bepalen van de straf wil hij er rekening mee houden, dat de kapitein reeds ernstig door deze ramp is gedupeerd en door zijn rederij is gestraft. De hoofdinspecteur stelt de raad voor, de kapitein te straffen door hem de bevoegdheid om als kapitein te varen op zeeschepen te ontnemen voor de tijd van 3 maanden.

De raadsman gaat in vele opzichten met de conclusie van de hoofdinspecteur mee. De raadsman wijst er wat het plotten betreft op, dat dit alleen inlicht over hetgeen is gebeurd, maar niet over wat zal gebeuren. Het dwingend voorschrijven te plotten moet worden verworpen. Plotten leidt de aandacht af voor andere, soms belangrijke zaken.

Naar het oordeel van de raad volgt uit voormelde feiten, dat de onderhavige aanvaring, ook al ontbreken gegevens van de „Margarita”, is veroorzaakt en in ieder geval mede is veroorzaakt door een in ernstige mate te kort schieten van betrokkenen in zijn navigatie.

De raad keurt namelijk sterk af, dat betrokkene, toen de mist zo dik werd, dat het zicht minder dan 1 mijl bedroeg, zich niet heeft gedragen overeenkomstig de voorschriften van het Zee-aanvaringsreglement, met name artikel 16, en de Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 37/1961 betreffende radarnavigatie bij beperkt zicht dd. 26 april 1961.

De aanbevelingen van de inspecteur-generaal voor de scheepvaart, mede daarin vervat, geven duidelijke en verantwoorde aanwijzingen aangaande de juiste opvattingen omtrent de naleving van de nog niet officieel in werking getreden wijzigingen van de artikelen 15 en 16. Met nadruk wordt o.a. ook op het gevaar gewezen van het trekken van conclusies uit radarwaarnemingen op grond van onvoldoende inlichtingen. Alleen met juiste gegevens en vroegtijdig mogen en kunnen slechts drastische maatregelen genomen worden, ten einde praktisch zeker te zijn, dat te dicht naderen wordt voorkomen.

Is zulks niet meer mogelijk, dan moet letterlijk volgens artikel 16 worden gehandeld.

De raad heeft in zijn uitspraken hierop herhaaldelijk gewezen. In strijd met dit alles heeft betrokkene de snelheid van zijn schip geen ogenblik verminderd tot beneden 9 mijl per uur, welke snelheid bij een zicht van minder dan 1 mijl veel te groot was.

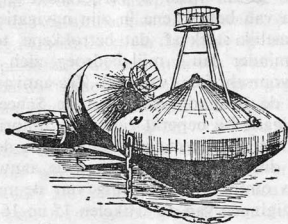
Bovendien was voor een vermindering van de snelheid alles te zeggen in verband met de meeligger aan stuurboord, die betrokkene verhinderde, indien nodig, naar stuurboord koers te veranderen.

De raad vraagt zich af of het niet beter zou zijn geweest, zeker toen te 3.30 uur mist kwam opzetten, de stuurboordzijde van de Straat op te zoeken.

Daarnaast heeft betrokkene door zijn veelvuldige elkaar opvolgende kleine koersveranderingen aan de zich in zijn nabijheid bevindende schepen een onzekere en onduidelijke indruk van zijn bedoelingen moeten geven. In plaats daarvan had betrokkene zijn koersverandering niet alleen tijdig, maar ook drastisch moeten uitvoeren, zodat zijn bedoeling voor anderen duidelijk zou zijn geweest.

De raad acht het bepaald teleurstellend, dat betrokkene, aan wie zeer moderne hulpmiddelen bij zijn navigatie ten dienste stonden, er niet in is geslaagd een aanvaring met de „Margarita”, welk schip reeds te 5.30 uur op een afstand van 8 mijlen werd waargenomen, te voorkomen, en de raad meent, dat dit moet worden geweten aan en een gevolg is geweest van voormelde ernstige tekortkomingen van betrokkene.

Waar mitsdien de raad betrokkene in belangrijke mate schuldig acht aan de aanvaring, straft de raad — ermede rekening houdende, dat betrokkene door deze ramp reeds ernstig is gedupeerd en door zijn rederij is gestraft — betrokkene deswege door hem de bevoegdheid om als kapitein op zeeschepen te varen te ontnemen voor de tijd van *twee maanden*.





Tanker "Ondina", 1962, aanvaring.



Foto boven: De aanavaringschade aan Shell tanker s.s. "Ondina" in 1962.

[Terug naar Overzicht](#)

Omschrijving:

Op 8 mei 1962 kwam de Shell tanker "Ondina" (RDM, #298, 1961) nabij Gibraltar in aanvaring met een andere tanker. Ontstond een aanzienlijke schade in de midscheeps, waarbij de stuurboord tanks 7, 8 en 9 lek raakten. Het schip werd door RDM gerepareerd.