

ECHOUEMENT
DU CARGO FLUVIO-MARITIME
BATTANT LE PAVILLON DES ILES
ANTIGUA & BARBUDA
RMS RATINGEN

SURVENU
LE 25 MARS 2003
SUR LA PLAGE DE
BERCK-SUR-MER
(Pas-de-Calais)

====**

RAPPORT
D'ENQUETE
TECHNIQUE

====**

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 sur notamment les enquêtes techniques et administratives après événements de mer et de l'arrêté du 16/12/97 portant création du Bureau-enquêtes-accidents / mer (BEAmer), ainsi qu'à celles du "Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer" — Résolutions n° A 849 (20) et A 884 (21) de l'Organisation maritime internationale (OMI) des 27/11/97 et 25/11/99 —. Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du BEAmer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé. Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. Son seul objectif a été d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type. En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

L'événement ayant concerné un navire étranger, les autorités de l'État du pavillon ont été informées de son déroulement et ont été rendues destinataires du présent rapport en vue d'intégration à leur propre rapport d'enquête technique.

PLAN DU RAPPORT

- 1*** **CIRCONSTANCES**
- 2*** **CONTEXTE**
- 3*** **NAVIRE**
- 4*** **EQUIPAGE**
- 5*** **CHRONOLOGIE**
- 6*** **FACTEURS DU SINISTRE**
- 7*** **RECOMMANDATIONS**

== ** ==

DEPOSITIONS, AVIS & COMMENTAIRES

== ** ==

ANNEXES

- Décision d'enquête
- Dossier navire
- Cartographie

== ** ==

1* CIRCONSTANCES

Au matin du 25 mars 2003, le CROSS Gris-Nez est informé qu'un navire est échoué sur la plage de Berck-sur-mer. Il s'agit du caboteur fluvio-maritime *RMS RATINGEN* qui bat pavillon des îles Antigua & Barbuda. Ce navire, sur ballast, se rendait d'Angleterre en Allemagne. Il aurait dû à cet effet emprunter la voie montante du dispositif de séparation du trafic, mais il l'a quitté d'une façon non volontaire pour la situation où il se trouve et où il n'aurait pas dû se retrouver.

Par hélicoptère une équipe d'évaluation, diligentée par la Préfecture maritime de Cherbourg, se rend à bord. Elle constate malgré une légère gîte sur bâbord que le navire s'est échoué à marée descendante sur un fond de sable et que l'ensemble des appareils du bord fonctionnent normalement tant à la machine que sur la passerelle. Il n'y a pas de blessé. L'hélicoptère des douanes et la vedette SNSM envoyés également sur les lieux n'y constatent aucune pollution. Alors que l'équipage prend les dispositions nécessaires au déséchouement du navire en déballastant plusieurs capacités de fond du navire, la Préfecture maritime de Cherbourg met l'armateur du navire en demeure d'évacuer les lieux dans les délais les plus courts. En début d'après-midi, à la marée montante, le navire retrouve sa flottabilité et, par ses propres moyens de propulsion, se dégage de la plage et fait route en sécurité vers la voie montante du DST. Le grand beau temps ambiant et les caractéristiques de la plage où, par chance, ce navire est venu s'échouer, ont évité des conséquences dommageables.

2* CONTEXTE

Le *RMS RATINGEN* appartient à un important groupe armatorial allemand dont le siège se trouve à Duisburg (Allemagne), port fluvial sur le Rhin, spécialisé dans le transport de marchandises diverses, plus particulièrement entre pays de l'Europe occidentale. Les filiales pratiquent des activités (courtage, affrètement, commission de transport) liées au transport maritime.

Les neuf navires gérés en propre par cet armement sont des caboteurs fluvio-maritimes plutôt récents acquis par des montages quirataires. Ils sont tous immatriculés sous pavillon Antigua & Barbuda, essentiellement utilisé par les armateurs allemands et dont l'Administration maritime est installée à Brême. La gestion nautique et le frètement à temps des navires sont assurés directement par l'armement. Par ailleurs, le groupe dispose en continu d'une quarantaine de navires sous contrat d'affrètement de différents types.

Au moment de son échouement, le navire se rendait dans un port allemand pour y effectuer un chargement complet de tubes, à destination de l'Espagne .

3* LE NAVIRE

Le *RMS RATINGEN*, n° OMI 9249831, caboteur fluvio-maritime à cale unique du type « *box shape* » (cale unique parallélépipédique) a été construit en 2002 en Hollande. Il est immatriculé à Duisburg et classé par le BUREAU VERITAS sous la cote **✠ I 3/3 E**. Ses caractéristiques principales sont les suivantes :

- longueur ht : 88,00 m ;
- largeur : 11,41 m ;
- cale : 60,95x9,00x6,88m ;
- port en lourd été / hiver : 2530/2470 t ;
- tirant d'eau été / hiver : 4,09/4,02 m ;
- capacité de ballastage : 1523 m³ ;
- jauge brute / nette : 1898 / 997 T ;
- capacité conteneurs : 84 EVP (dont 24 en pontée) ;
- moteur principal : 1165 kW ;
- vitesse commerciale : 11 nœuds ;
- consommation : 5,7 t/j de gazole.

Le navire est équipé de panneaux de pont en acier avec fermeture par vérins hydrauliques. Il dispose d'un propulseur d'étrave.

Il est automatisé et dispose d'une alarme de quart.

Le navire est à jour de ses certificats de registre, de classe et de sécurité, sa mise en service datant de moins d'un an. Il est certifié pour la navigation sur le Rhin, adapté aux règles de l'Organisation maritime internationale ainsi qu'à celle du code ISM.

Depuis sa mise en service, le navire a été visité deux fois au titre du *Port State Control*, sans détention, avec relevé de deux déficiences concernant les documents de qualification de l'équipage. Ainsi le coefficient de ciblage pour visite de contrôle par l'Etat du port est seulement de 3.

Le *RMS RATINGEN* a été visité par les enquêteurs du *BEAMER* qui ont trouvé qu'il avait un excellent aspect général. La passerelle est équipée d'appareils de modèles récents tant pour la mer que la rivière, en état de fonctionnement. La tenue des cartes et autres publications nautiques n'a pas soulevé d'observation. Le compartiment machine a été trouvé dans un parfait état d'entretien. Les emménagements sont bien tenus.



4* **EQUIPAGE**

4.1* **Composition et qualifications**

Il est composé de six hommes de nationalité polonaise et conforme au Certificat des effectifs de sécurité minimum (*Minimum Safe Manning Certificate*) délivré par l'État du pavillon conformément aux dispositions de la convention STCW 78/95.

Le **CAPITAINE**, de nationalité polonaise, comme l'ensemble de l'équipage, est titulaire d'un brevet polonais équivalent à celui de capitaine au long cours, et donc sans limitation zonale. Agé de 42 ans, il a débuté le métier de marin comme matelot. Marin depuis 17 ans, il exerce les fonctions de lieutenant depuis 13 ans, puis de capitaine de navire depuis 4 ans sous différents pavillons européens ou registres internationaux. Il navigue au cabotage depuis cinq ans.

Le **SECOND-CAPITAINE**, est titulaire d'un brevet d'officier de seconde classe, sans limitation dans la fonction actuelle. Agé de 52 ans, il a 27 ans de navigation, il possède également un certificat de technicien en électronique.

Un **CHEF MECANICIEN** breveté.

Deux **MATELOTS** qualifiés faisant partie du quart à la mer.

Un **MATELOT** sans qualifications particulières.

Cet effectif est considéré par l'État du pavillon comme constituant un minimum suffisant pour assurer la sécurité de la navigation et de l'exploitation.

L'armement et le capitaine peuvent s'adjoindre du personnel complémentaire s'ils le considèrent nécessaire pour la marchandise, le contrôle, la maintenance ou le quart pour être ainsi en conformité avec les obligations correspondantes aux périodes de repos, mais cette possibilité n'était pas en œuvre au moment des faits .

4.2* Organisation du travail à bord

Le capitaine et le second se partagent le quart :

- capitaine : 06H00 / 12H00 - 18H00 / 24H00 ;
- second capitaine : 00H00 / 06H00 – 12H00 / 18H00.

Cet horaire est affiché à la passerelle du navire.

Le capitaine est plus particulièrement en charge de l'exploitation du navire et de la gestion du personnel. Le second capitaine est en charge de la maintenance et la sécurité, des opérations commerciales et de la navigation.

Les relevés des temps de travail à bord, en ce qui concerne ces deux officiers en charge du quart pour le mois de Février, font apparaître ce qui suit.

Pour le second-capitaine : sur un total de 28 jours travaillés dans le mois, cette personne n'a pas pu bénéficier du repos réglementaire de 10h /j auquel il a droit pendant 9 jours. On peut noter que sur ces 9 jours :

- sur 4 jours, son repos a été de 6h ;
- sur 1 jour, son repos a été de 3h ;
- sur 1 jour, son repos a été de 2 h ;
- sur 3 jours, son repos a été de 1h seulement.

Au cours de ce même mois, cet officier a effectué 236 h supplémentaires soit une moyenne de 6,64 h/j, soit une durée quotidienne de travail réel de $12 + 6,64 = 18,64$ h par jour calendaire.

Aucune circonstance exceptionnelle ne permet d'expliquer de tels dépassements.

Pour le chef mécanicien : il n'assure pas le quart à la mer. Néanmoins le total de ses heures supplémentaires (HS) pour le mois s'élève à 128 h, soit 4,3 HS par jour calendaire.

Pour le capitaine : il n'est pas soumis à calcul d'heures supplémentaire et en fait il apparaît comme en service de façon permanente et son temps de travail réels n'est pas moins inférieur à celui du second-capitaine.

En ce qui concerne la participation du capitaine au quart les enquêteurs du *BEA*mer constatent que sur les navires de moins de 100 m, elle est quasi générale, la convention stcw la permettant pour les navires de taille restreinte. Cependant, si une telle disposition se conçoit sans peine pour des navires exploités pour des traversées de moins d'une douzaine d'heures, au-delà, cet usage pose de réels problèmes de sur-sollicitation du capitaine. Cette situation est particulièrement aggravée si le quart n'est assuré que par deux officiers (en bordée) et non par trois officiers (par tiers). On se retrouve donc avec un capitaine qui non seulement assure le quart, mais qui en outre l'assure la moitié du temps.

La question se pose en outre de savoir si cette organisation du quart en bordée (2 officiers) est conforme aux dispositions de la convention STCW. Ce n'est pas le cas (la documentation ISM du bord se réfère pourtant explicitement à la convention STCW 95 section A, chapitre VIII). Les temps de repos minimaux ne peuvent être respectés, ni sur ce navire, ni sur ceux exploités par son armement, ni sur une bonne part des navires

opérant dans le cabotage intra-européen. L'attention du service d'enquêtes après accident de l'État du pavillon a été appelée par les enquêteurs du *BEA*mer sur cette situation, mais ce dernier a fait remarquer que si une action rectificative était entreprise (rétablissement du quart du capitaine, organisation du quart avec trois officiers) les armateurs concernés organiseraient immédiatement le dépavillonnement de leurs unités au profit d'autres États (y compris au sein de l'Union européenne) moins regardants.

4.3* Aptitudes

Les fiches de renseignements « *personnel* » concernant le capitaine et le second capitaine établies par la société de « *manning* » indiquent que ces deux officiers possèdent l'aptitudes nécessaire à l'exercice de leurs fonctions. S'agissant du capitaine, les enquêteurs du *BEA*mer ont noté des indices laissant à penser que l'intéressé avait des antécédents alcoolémiques.

== ** ==

5* CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

- * **A 06H00**, le 25 mars 2003, le capitaine prend le quart à la suite du second capitaine. Le journal de bord indique : vent d'Ouest force 2, mer belle, température extérieure 7°, navire au cap compas 135, position **50°38,4'N/000°37,3'E**. Tirant d'eau au départ de Shoreham : AV = 2,72m , AR = 3,26m, M = 2,99m. En fait il suit une route fond moyenne au 120 comme l'atteste la trajectographie du CROSS jointe en annexe.
- * Le capitaine est seul sur la passerelle. Le navire traverse la voie descendante et sa route est à peu près perpendiculaire à l'axe du DST. La vitesse fond est de 10,5 nœuds. Il se dirige vers un point tournant (*way-point*) dans le milieu de la voie montante du DST (à équidistance des bouées Bassurelle et Vergoyer SW). Là, vers 07H45, il doit changer de cap et adopter une route au 45.
- * Les positions de **06H35 et 07H00** ne sont pas portées sur le journal de bord et ont été relevées (voir annexe cartographique) sur la carte marine utilisée à bord.
- * Après la position de **07H00** aucune position n'est plus portée sur la carte marine.
- * Vers **07H40**, le navire passe à 2MN par le travers et au Nord de son point de changement de route (relevé sur la trajectographie du CROSS). Le commandant ne procède à aucun changement de route. Le caboteur reste à un cap moyen au 120.
- * **Entre 07H50 et 09H30**, le navire change une première fois de cap, 25° environ sur la gauche, pour prendre une route au 95 qui le conduit tout droit sur la pointe du Marquenterre dans le Nord de la baie de Somme. La logique de ce premier changement de route a échappé aux enquêteurs du BEAmer.

- * *Le capitaine du navire, pour sa part, note dans son rapport de mer que la vitesse du navire est réduite à zéro (en raison de son échouement) à partir de 09H30 et que ce n'est qu'à ce moment qu'il prend conscience du caractère anormal de sa situation. Il s'agit à l'évidence d'une reconstruction de faits non conforme aux éléments objectifs issus de la trajectographie du CROSS. Le capitaine note également dans son rapport de mer que la visibilité était faible (brouillard dense), mais dans ses premières déclarations au CROSS, il a indiqué que la visibilité était bonne. Il y estime enfin que sa position est au 50°23,56'N/001°32,22'E. En fait à 09H30, le navire se trouve à la position **50°23,25'N/001°28,754E** et sa vitesse est toujours de plus de 10 nœuds.*

- * **À 09H30**, le navire change en fait une deuxième fois de cap, 15° environ sur la gauche, pour prendre une route au 80 qui le conduit tout droit, toujours à plus de 10 nœuds, sur la plage de Berk où il s'immobilise vers 09H45. La logique de ce deuxième changement de route a également échappé aux enquêteurs du BEAmer. La dernière position relevée sur la trajectographie du CROSS est **50°23,7'N/001°32,5'E**.

- * **A 09H58**, un témoin visuel placé à terre, signale au CROSS le navire échoué devant la pointe de Berck (ce qui infirme la mention du capitaine d'un brouillard dense, en fait la visibilité devait être d'à peu près de 2 km).

- * Le CROSS diligente immédiatement des secours : une patrouille du canot de sauvetage SNSM *BERCK* et une mise en alerte d'un hélicoptère de secours. Le navire est identifié et un premier contact est pris.

- * **À 10H05**, le capitaine prend les dispositions suivantes :
 - **déballastage du peak avant (100t),**
 - **déballastage des ballasts 2 bâbord (90t) et tribord (90t),**

- *déballastage du peak arrière bâbord (57t), tribord (53t),*
- *déballastage du double-fond n°3 (310t),*
- *relevé de sonde (voir annexe) autour du navire, et*
- *décision d'attendre la marée haute qui est vérifiée être à 17h22 (coefficient de marée = 57).*

* **À 10H34**, l'hélicoptère de secours dépêché par le CROSS entre enfin en contact avec le navire *RMS RATINGEN* qui avait communiqué en radio sa position avec une erreur de 12 MN et qui ne demande pas assistance.

* **Entre 10H38 et 12H30**, les moyens nautiques et aériens dépêchés sur zone par le CROSS d'une part et une équipe d'évaluation de 3 personnes (directeur CROSS Gris Nez, chef CSN Boulogne et un gendarme maritime) envoyée par la Préfecture maritime d'autre part, constatent que le navire est en bon état, qu'il est échoué sur fond de sable, cap au Nord-Est avec une gîte sur tribord de 3° à 5°, qu'il est entièrement déballasté, qu'il ne contient que 60t de gazole et qu'il n'y a pas de pollution.

* **12H00**, une mise en demeure de faire cesser au plus vite le danger représenté par le navire échoué est envoyée à l'armateur par le Préfet maritime de Cherbourg

* **À 13H15**, le navire recommence à flotter avec le flot.

* **13H40**, le navire complètement déséchoué, regagne le DST, à la vitesse de 6 nœuds et reprend après une dernière inspection par les services douaniers, sa route vers son port de destination.

* *Le 26 mars, l'armement recevait du bord des informations sur l'état du capitaine indiquant une inaptitude à assurer ses fonctions. Il mandatait alors le second capitaine pour remplacer le capitaine et embarquait, à l'arrivée du navire dans les eaux territoriales allemandes, un pilote de mer à proximité de Borkum Island.*

- * *Le 27 mars au matin, le navire accostait à son poste de chargement, au port de Brème où il était procédé à une inspection minutieuse de la coque par des plongeurs pour détermination de son état et de la navigabilité du navire, avant chargement.*

== ** ==

6* DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE.

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes.

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **contraintes naturelles ;**
- **défaillances matérielles ;**
- **autres facteurs.**

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain, probable ou hypothétique,**
- **déterminant ou aggravant,**
- **conjoncturel ou structurel,**

avec pour objectif d'écarter, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

6.1* Contraintes naturelles

La visibilité par moment réduite est la seule contrainte naturelle qui peut être évoquée. Elle fait partie des conditions de temps fréquentes dans cette zone de navigation et, à ce titre, ne constitue nullement une contrainte exceptionnelle et inhabituelle.

6.2* Défaillances et inadéquations matérielles

Aucune défaillance matérielle n'a pu être constatée, tant par le bord que par l'équipe d'évaluation.

6.3* Autres facteurs

Compte tenu des circonstances du sinistre, les enquêteurs du *BEAmer* ont porté une attention particulière aux conditions dans lesquelles le quart était tenu à bord du *RMS RATINGEN* au moment des faits (en l'occurrence, le capitaine), mais aussi d'une façon plus générale.

6.3.1* LE CAPITAINE CHEF DE QUART

Les enquêteurs du *BEAmer* n'ont pu établir de façon probante si le capitaine avait pris le quart à 06H00 selon l'horaire normal affiché à la passerelle ou à 07H00 comme l'ont indiqué d'autres sources. Néanmoins, le capitaine a cependant déclaré aux enquêteurs du *BEAmer* avoir pris le quart à 06H00 et qu'il était fatigué au moment où il l'a pris.

Une note manuscrite établie sur les indications du capitaine indiquant les heures de travail et de repos au cours des jours précédents montre que le 24 mars avait probablement donné au capitaine la possibilité de récupérer des fatigues de la lourde journée précédente. Cependant avant sa prise de quart du 25 mars, il apparaît que le capitaine n'avait pas dormi entre 01H00 et 03H00 du matin.

Le capitaine, selon ses propos, était assis dans le fauteuil de droite de la passerelle car c'est le fauteuil qui convient pour le quart à la mer : il est à côté du radar de navigation en mer. L'autre fauteuil lui est situé dans l'axe du navire et convient mieux pour la navigation en rivière où il est nécessaire d'être constamment dans l'axe du navire et de manœuvrer continuellement pour suivre les courbes de la rivière.

Ainsi, selon ses déclarations, le capitaine aurait porté sur la carte les points de 06H35 et de 07H00, et reconnu à la vue la bouée « *Bassurelle* » (vers 07H30 ?). Il n'a eu aucune conscience de ce qui s'est passé jusqu'à qu'il ressente le choc du navire s'échouant sur la plage à la vitesse de 11 nœuds. Entre temps, il aurait dû changer de route et venir au cap vrai 048 vers 07H40. L'alarme GPS du point de changement de route aurait pu fonctionner, mais son intensité est faible et son réglage était ajusté pour un déclenchement à une distance inférieure à celle à laquelle le navire est effectivement passé. Les alarmes « *homme mort* » et « *distance rapprochée* » du radar n'étaient pas en fonction, l'activation de cette dernière n'ayant pas été jugée opportune par le capitaine. **Le choix fait par le capitaine, en tant qu'officier de quart, d'une désactivation des alarmes constitue à l'évidence un facteur déterminant du sinistre.** Il fait douter des compétences du capitaine, en tant qu'officier de quart.

La trajectographie du CROSS, dont la fidélité est parfaitement établie compte tenu du bon recollement des positions portées avec les points « observés »

jusque 07H00, indique une évolution du cap vers l'Est puis le 080. Le capitaine n'a pas été en mesure d'expliquer ces deux changements de cap qui ne peuvent cependant avoir été effectués que de façon consciente.

Environ 15 minutes après l'échouement, le second capitaine s'est rendu à la passerelle, sans doute parce qu'il dormait jusque là. Il a constaté que le capitaine essayait, à l'aide de la machine et de la barre, de dégager le navire dont l'arrière apparaissait encore flotter. Le capitaine aurait dit au second « *chief, pick up we are aground* ».

Aucune communication VHF du *RMS RATINGEN* n'a été envoyé au CROSS Gris Nez. Ce dernier n'a pu constater sur ses écran radar la route anormale du caboteur. En effet, l'écho radar de ce navire, de relativement petite taille, n'a pas été individualisé par les veilleurs du CROSS, sa taille modeste pouvant l'assimiler à un navire de pêche faisant route sur Boulogne.

6.3.2* LE CAPITAINE, COMMANDANT DU NAVIRE

C'est un promeneur matinal qui a prévenu le CROSS de sa découverte sur la plage une demi-heure après l'échouement. Le commandant n'a donc pas immédiatement prévenu le CROSS de sa situation. **Il s'agit là d'un déficit de comportement préoccupant qui fait lui aussi douter des compétences réelles du capitaine et constitue un facteur conjoncturel mais certain et potentiellement aggravant du sinistre.**

Le capitaine n'a pas non plus prévenu son armement à Duisbourg, ni la « personne désignée » puisque aucun document n'en apporte la confirmation. Une déclaration de l'armateur du navire indique avoir reçu l'information que son navire était échoué à 11H10 par la Préfecture de la Manche et de la Mer du Nord.

Les enquêteurs du *BEA*mer se sont posé la question de savoir s'il était en état de procéder à ces déclarations au moment des faits.

Les documents e-mail joints en annexe montrent en outre que le capitaine est ensuite resté pour le moins évasif sur la situation de son navire auprès de son armateur. En effet, la seule mention écrite adressée à son armateur le jour du sinistre est à 15h37 la phrase lapidaire « *refloating, vsI under way to bremen, no damage to the ship.* ». Sur la pression de son armateur lui demandant des explications complémentaires, il répondra à 17h19 « *by the mistake, refloating time 1315H* ». Il apparaît donc que le capitaine a dans une très large mesure méconnu les dispositions du code ISM.

Compte tenu des événements et de leurs conséquences sur l'exploitation du navire que l'on peut envisager, le rapport de mer du capitaine est apparu aux enquêteurs extrêmement laconique et succinct et pour tout dire indigent. En effet, si les conséquences matérielles ont été minimales, elles auraient pu être beaucoup plus importantes si le temps avait été mauvais et si le navire s'était échoué sur une côte moins avenante et s'il avait été chargé de marchandises polluantes et dangereuses.

Si le capitaine, soutenu par des officiers compétents, a ensuite pris les dispositions qui s'imposaient vis-à-vis du navire pour le remettre à flot en sécurité, par ses propres moyens, il a néanmoins été aidé par la clémence du grand beau temps.

6.3.3* LE CAPITAINE, HOMME FATIGUE ET INAPTE

La mission d'évaluation diligentée par le directeur du CROSS Gris Nez permet à l'enquête du *BEA*mer d'être plus complète et plus précise, puisque des marins français ont pu s'entretenir sur le vif avec les marins du navire, reconnaître

leurs compétences, observer leurs comportements dans une situation de crise, collecter des documents nécessaires à l'enquête.

Les déclarations contradictoires et peu précises du capitaine, son attitude générale vis-à-vis de l'événement, et des personnes qui s'entretenaient avec lui, indiquent qu'au moment de l'événement le capitaine était un homme fatigué, mais cette fatigue n'est sans doute pas le seul facteur de son comportement entre 07H30 et 09H45.

Le comportement du capitaine reste cependant difficile à réduire à un simple assoupissement compte tenu des deux changements de route observés pendant cette période et qui ne peuvent s'expliquer par la seule action des courants de marée, ceux ci portant au Sud et à l'Est pendant la période de référence. Il devait donc avoir un certain degré de conscience.

Comme cela a été indiqué ensuite aux enquêteurs du *BEA*mer, alors que le commandant du *RMS RATINGEN* naviguait comme second-capitaine sur le *SALINA*, en juillet 2002, le capitaine de ce navire lui avait donné un premier et dernier avertissement (écrit) sur son attitude pendant les heures de travail et à la passerelle où il avait été découvert « *slightly intoxicated* ». Des bouteilles aperçues par les officiers de l'équipe d'investigation dans la cabine du capitaine ressemblaient fortement à de l'alcool fort.

On peut également considérer que pour cet officier les multiples changement de compagnies de navigation au cours des cinq dernières années au moins, ne sont pas dues au seul fait du désir de changement mais, selon toute vraisemblance, par la volonté de certaines entreprises de ne pas le stabiliser dans leur personnel pour des causes volontairement non explicitées.

Dans ces conditions, l'inaptitude conjoncturelle et peut être structurelle du capitaine du *RMS RATINGEN* à l'exercice de ses fonctions apparaît de façon certaine comme un facteur à la fois déclenchant et déterminant du sinistre.

6.3.4* UNE ORGANISATION DU TRAVAIL DEFICIENTE

L'inaptitude du capitaine a été aggravée par les conditions de travail dans lesquelles il était placé et qui ont été décrites au §4.2**supra*. Il est apparu aux enquêteurs du *BEA*mer qu'un navire tel que le *RMS RATINGEN* dans le cadre de son exploitation actuelle ne peut pas être opéré en toute sécurité avec seulement deux officiers, dont le commandant, capables de faire le quart et ne disposant pas réellement d'une assistance en période d'obscurité. La convention STCW dont les dispositions en la matière sont un minimum à peine acceptable, est dans le cas d'espèce largement détournée. De fait, le capitaine, comme son second, ne disposent pas des périodes de repos nécessaire. Ce constat peut être fait par simple consultation de la liste d'équipage pourtant conforme au *Safe Manning Certificate* délivré par l'État du pavillon **Le sous-armement du navire constitue à l'évidence un facteur du sinistre tout aussi déterminant que l'inaptitude du capitaine à l'exercice de ses fonctions.**

6.4* Synthèse

L'échouement du caboteur fluvio-maritime *RMS RATINGEN* sur la plage de Berck le 25 mars 2003 résulte finalement de la conjonction de deux facteurs déterminants :

- le choix par l'armement de modalités d'armement inadaptées à une navigation dans une zone très fréquentée et qui demande l'attention de tous les instants d'officiers de quart en nombre suffisant, correctement qualifiés et aptes à l'exercice de leurs fonctions : ce n'était pas le cas à bord de ce caboteur ;
- le choix par l'armement d'un capitaine à la compétence douteuse, au comportement erratique et à l'aptitude pour le moins non établie.

Ceci a conduit à une situation de perte de vigilance de ce capitaine à un moment critique. Le navire n'a pas changé de cap au moment où il aurait dû le faire et a continué sa route droit vers la terre. Ce n'est que grâce à heureux concours de circonstances que les conséquences de cet événement ont été limitées.

== ** ==

7* RECOMMANDATIONS

7.0* REMARQUES PRÉLIMINAIRES.

L'échouement d'un navire de commerce sur une côte par beau temps arrive parfois. Quand l'officier en charge du navire au moment du quart a disposé, précédemment à sa prise de quart, du temps de repos nécessaire et que l'organisation du travail à bord permet aux officiers de quart d'être en nombre suffisant et au capitaine de reprendre la main pour les passages les plus délicats qui peuvent demander la présence de deux officiers à la passerelle, on peut parler d'une erreur humaine. Quand ce n'est pas le cas, comme dans l'évènement en cause, à celle-ci, il faut ajouter un déficit de comportement réel de l'armement, voire de l'État du pavillon.

Dans le cas du *RMS RATINGEN*, le navire ne pouvait guère mieux s'en tirer qu'il ne le fit : pas plus de 6 heures de retard à son arrivée à Brème, un shift en moins pour le chargement à Brème et une nuit au port pour l'équipage, soit au total un retard d'exploitation de 12 heures. Des frais divers dont l'armement se serait sûrement bien passé : moyens de sécurité français mis en œuvre, prise d'un pilote de mer en remplacement du capitaine défaillant, vérification de l'état de la coque à la satisfaction de la société de classification, remplacement inopiné du capitaine par l'armement qui le débarquait.

Ce dernier avait embarqué pour la première fois pour cet armement deux mois auparavant. L'armement ne connaissait pas, mais il lui accordait sa confiance *a priori* et bien sûr des responsabilités. Ainsi les compagnies maritimes ne le connaissent plus les hommes auxquelles elles font confiance, puisque pour la

plupart, elles n'assurent plus la gestion directe du personnel de leurs navires ou de ceux dont elles assurent la gestion nautique. Elles s'en remettent aux sociétés de gestion de personnel.

Les hommes qui naviguent sur ces caboteurs dans les mers souvent rêches, voire mauvaises, de l'Europe du Nord effectuent un métier dur et fatigant. Les escales sont nombreuses et trop brèves en raison des faibles capacités en port en lourd des navires. Les temps qui pourraient permettre à l'équipage de récupérer à la mer sont eux aussi trop courts avant la prochaine escale : c'est une longue traversée (4 jours au minimum, temps permettant) quand il s'agit de transporter des tubes en acier de Brème à Santander (voyage suivant du *RMS RATINGEN*).

Quand la charge de travail est trop lourde, doit-on tenir rigueur à l'individu de ses défaillances ? Et peut-on disposer avec de telles conditions de travail des officiers les meilleurs.



7.1* Il devient nécessaire de revoir complètement l'interprétation faite par de trop nombreux États de pavillon de la convention STCW en ce qui concerne le **quart du capitaine et le nombre d'officiers en charge du quart** notamment sur les caboteurs. Le *BEA*mer rappelle à ce propos les recommandations faites par ses soins et reprises dans ses rapports annuels pour 2000 et 2001. Tous les efforts devraient être entrepris par l'ensemble des services de l'Administration française pour que la nécessité :

- d'un retour au quart par tiers,
- d'exonération de quart du capitaine
- et de l'assistance de l'officier de quart par un veilleur en période d'obscurité,

puisse être pris en compte par les États du pavillon qui l'aurait perdue de vue, par l'Organisation maritime internationale et par la nouvelle Agence européenne de sécurité maritime.

*

7.2* Les alarmes de navigation sont si souvent désactivées qu'on est en droit de se demander si elles donnent satisfaction à ceux qui en sont équipés. Une réflexion d'ensemble, incluant les officiers navigants, devrait être organisée pour formuler ultérieurement des propositions concrètes et réalistes à soumettre par l'Administration française aux organes compétents de l'Organisation maritime internationale et aussi de la nouvelle Agence européenne de sécurité maritime.

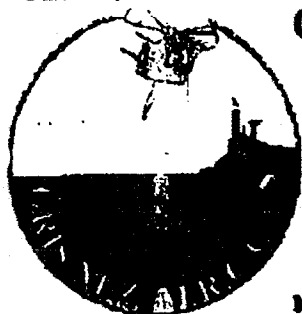
Clos à Paris, le 28 octobre 2003

pour les enquêteurs



A.G. A.M. Georges TOURRET
directeur du BEAEM

***DEPOSITIONS,
AVIS
&
COMMENTAIRES***



C.R.O.S.S. GRIS NEZ

GRIS NEZ M.R.C.C.

2003

Centre Régional Opérationnel
de Surveillance et de Sauvetage
en mer

Maritime Rescue Coordination Center
French SAR Point of Contact (SPOC)

CROSS GRIS NEZ
62179 AUDINGHEN
FRANCE

E : 33 3 21 87 21 87

F : 33 3 21 87 78 55

Télex : 130 680 CROSSGN

INMARRAT C : 422799256

OPS.CROSS-GRIS-NEZ@equipement.gouv.fr

P 251107Z MAR 03
FM CROSS GRIS NEZ
TO PREMAR MANCHE
INFO DRAM LE HAVER
BEA MAR
DANGM/EM
DANGM/EM1
SEOC
SNSM
SNSM PARIS
DOUANES ROUEN
BT
NON PROTEGE
MOA SEOMAR
NMR/0805 NP 2503
OBJ/SITREP SAR NR 240 UNIQUE / NR1
TXT
JOURNEE DU-25/03/2003 (TOUTES HEURES ZULU)

A - RMS RATINGEN / VLDR / ANTIGUA
B - 50 18.7N - 001 32.5E
C - 08H58 : TEMOIN SIGNALE PAR FIL NAVIRE ECHOUE DEVANT POINTE DE BERCK.
D - 06 PERSONNES.
E - SITUATION DE DETRESSE.
F - CROSS GRIS NEZ.
G - RMS RATINGEN - LONGUEUR 88M - IMO 92449831 - GGC
TIRANT D'EAU : 4M10 - BALLAST
PROVENANCE : SHOREHAM
DESTINATION : BREMEN
ARMATEUR : BWE SCHIFFINVEST GMBH AND CO
J - 08H58 : TEMOIN SIGNALE NAVIRE ECHOUE, POINTE DE BERCK
09H01 : DEMANDE ENQUETE DE GENDARMERIE BERCK
09H03 : DEMANDE PATROUILLE SNSM BERCK
09H04 : MISE EN ALERTE GW
09H05 : COM INFORME
09H10 : SNSM BERCK CONFIRME NAVIRE ECHOUE POINTE DE BERCK
09H14 : DOUANES ROUEN INFORME.
09H34 : HELICOPTERE GW EN CONTACT AVEC NAVIRE RMS RATINGEN
NAVIRE NOUS DONNE UNE POSITION FAUSSE DE 12 MILLES
EN LONGITUDE. NE DEMANDE PAS ASSISTANCE.
09H38 : HELICOPTERE AD SUR ZONE. PAS DE POLLUTION.
09H49 : PLONGEUR GW A BORD DU NAVIRE.
10H06 : LIBERTE DE MANOEUVRE AD.
10H08 : SNSM BERCK SUR ZONE DE PATROUILLE.
10H50 : DECOLLAGE GW AVEC EQUIPE D'EVALUATION (3 PERSONNES).

BT
H0805

**C.R.O.S.S. GRIS NEZ****GRIS NEZ M.R.C.C.**

BOC3

Centre Régional Opérationnel
de Surveillance et de Sauvetage
en mer

Maritime Rescue Coordination Center
French SAR Point of Contact (SPOC)

CROSS GRIS NEZ**62179 AUDINGHEN****FRANCE**

☎ :33 3 21 87 21 87

☎ 33 3 21 87 78 55

Télex : 130 680 CROSSGN

INMARSAT C : 422799256

OPS.CROSS-GRIS-NEZ@equipement.gouv.fr

P 251107Z MAR 03
FM CROSS GRIS NEZ
TO PREMAR MANCHE
INFO DRAM LE HAVRE

BEA MER

DAMGM/SM

DAMGM/SM1

SECGEMER

SNSM BERCK

SNSM PARIS

COD ROUEN

DETAERO LE TOUQUET

BT

NON PROTEGE

MCA SECMA

NMR/0008 NP 2503

OBJ/SITREP SAR NR 240 / NR2

TXT

JOURNEE DU 25/03/2003 (TOUTES HEURES ZULU)

A - RMS RATINGEN / VLDK / ANTIGUA

B - 50 13.7N - 001 32.5E

C - 08H58 : TEMOIN SIGNALE PAR FIL NAVIRE ECHOUE DEVANT POINTE DE
BERCK.

D - 06 PERSONNES.

E - SITUATION DE DETRESSE.

F - CROSS GRIS NEZ.

G - RMS RATINGEN - LONGUEUR 88M - IMO 92449831 - GGC

TIRANT D'EAU : 4M10 - BALLAST

PROVENANCE : SHOREHAM

DESTINATION : BREMEN

ARMATEUR : BWK SCHIFFINVEST GMBH AND CO

J - 11H05 : EQUIPE D'EVALUATION A BORD (DIRECTEUR CROSS GRIS NEZ,
CHEF CSN BOULOGNE, GENDARME MARITIME).

11H23 : GW POSE AU TOUQUET

11H25 : LIBERTE DE MANOEUVRE POUR SNSM BERCK

11H25 : DEBUT INVESTIGATION

6 PERSONNES A BORD (POLONAIS)

RELEVÉ CONCERNANT LA PROFONDEUR A 10H25 LT:

3/4 AV BABORD : 1.5 M

1/2 BABORD : 2 M

NAVIRE AYANT LEGERE GITE SUR BABORD - POSE BIEN A PLAT

T.E AVANT: 02.72M / ARRIERE: 03.26M

IDEE DE MANOEUVRE DE L'EQUIPAGE: DEBALLASTER POUR

DESECHOUEMENT PAR LUI MEME.

11H30: RECEPTION MISE EN DEMEURE EFFECTUEE PAR PREMAR MANCHE.
12H10: INFORMATION DU DIRECTEUR CROSS GRIS NEZ.
ECHOUEMENT DU NAVIRE A 09H30 LT
EXCELLENT ETAT DU NAVIRE
PAS DE POLLUTION
60 TONNES DE GASOIL LEGER A BORD
SUSPICION FAUTE DE NAVIGATION
12H15: NAVIRE COMMENCE A FLOTTER / PAS DE POLLUTION
12H40: NAVIRE COMPLETEMENT DESECHOUER - REGAGNE LE DST
VITESSE 06 NDS
14H00: NAVIRE INSPECTE PAR LES DOUANES - RESULTAT NEANT.
14H05: FIN D'OPERATION.

L - RMS RATINGEN / VHF 16/68
HELICO MARINE NATIONALE RGW / VHF 16/68
COM CHERBOURG / FIL/TELEX/FAX
MR BACQUET / FIL

N - FIN D'OPERATION: 14H05.

BT
NNNN

CROSS Gris-Nez

Echelle 1:438632
Mercator ED50

20km

Deb : 25/03/2003 05:00:00 GMT
Fin : 25/03/2003 10:00:00 GMT
Pas 180 s

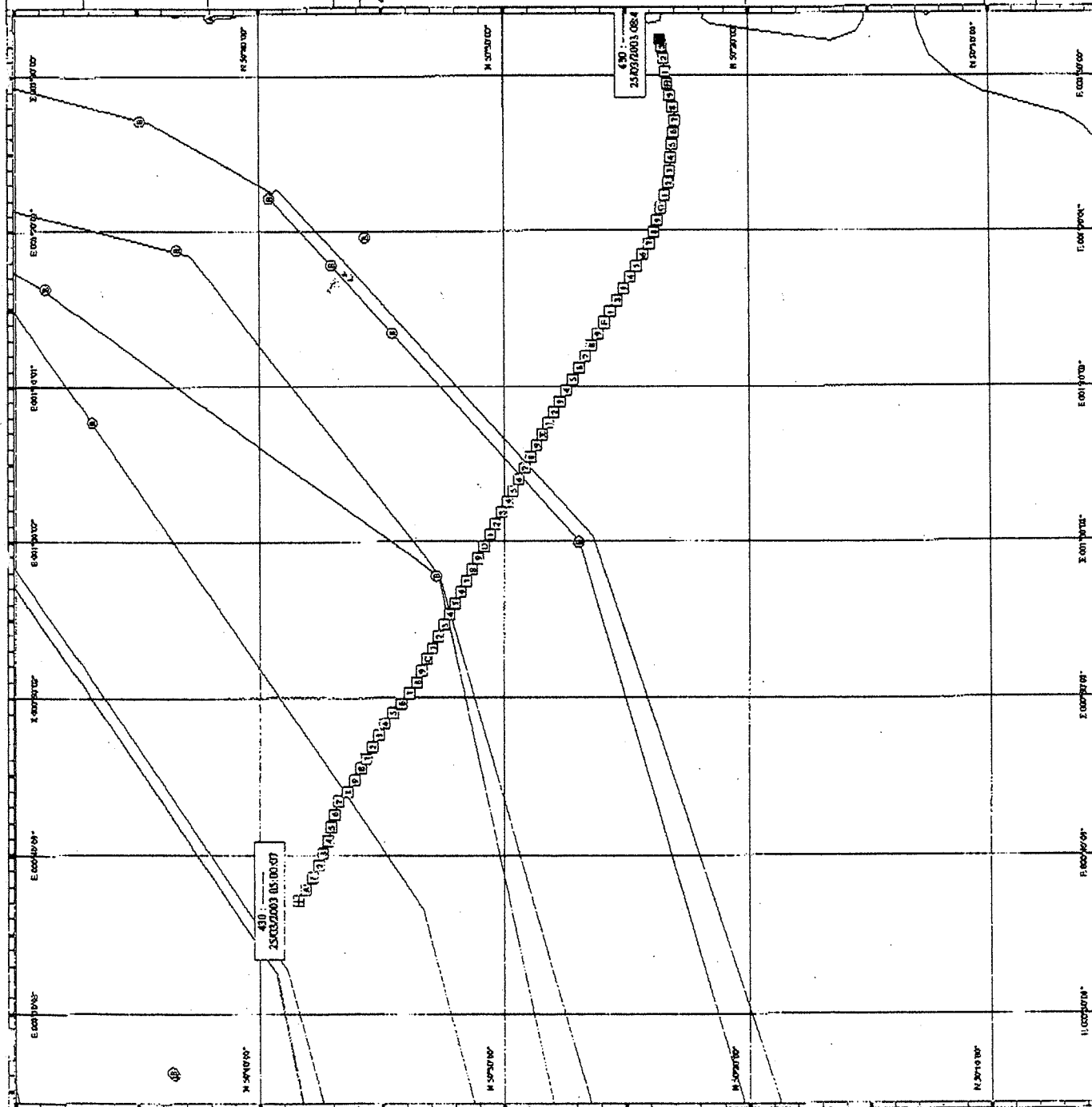
N°	Nom	Deb GMT	Fin GMT
430		25/03/2003 05:00:07	25/03/2003 08:44:19

Commentaire

echouage ratingen

25/03/2003 16:29:55 GMT

SOFRELOG



+ Trajectoire de la piste (430) Nom (-----) +

+ Debut : 25/03/2003 05:00:00 GMT +

+ n : 25/03/2003 10:00:00 GMT +

+ Pas entre les symboles : 180 s +

+ Système géodésique : ED50 +

+ Unite de vitesse : Nd +

+ Nombre de points (Total/Plottés/Intermédiaires) : (1346/76/1270) +

N°	Latitude	Longitude	Cap	Vit.	Date
De	N 50°38'26"	E 000°37'10"	123.2	10.8	25/03/2003 05:00:07
A	N 50°38'09"	E 000°37'54"	122.4	10.6	25/03/2003 05:03:07
1	N 50°37'52"	E 000°38'38"	122.1	10.6	25/03/2003 05:06:07
2	N 50°37'37"	E 000°39'23"	119.8	10.6	25/03/2003 05:09:07
3	N 50°37'27"	E 000°40'08"	114.4	10.5	25/03/2003 05:12:07
4	N 50°37'14"	E 000°40'56"	113.8	10.7	25/03/2003 05:15:07
5	N 50°37'06"	E 000°41'45"	108.2	10.5	25/03/2003 05:18:07
6	N 50°36'58"	E 000°42'34"	106.7	10.5	25/03/2003 05:21:07
7	N 50°36'49"	E 000°43'21"	106.4	10.2	25/03/2003 05:24:07
8	N 50°36'26"	E 000°43'58"	128.1	10.7	25/03/2003 05:27:07
9	N 50°36'09"	E 000°44'41"	124.9	10.6	25/03/2003 05:30:07
1	N 50°35'53"	E 000°45'28"	121.8	10.4	25/03/2003 05:33:07
2	N 50°35'40"	E 000°46'07"	120.1	10.3	25/03/2003 05:36:07
3	N 50°35'26"	E 000°46'51"	120.2	10.4	25/03/2003 05:39:07
4	N 50°35'10"	E 000°47'35"	119.7	10.3	25/03/2003 05:42:07
5	N 50°34'55"	E 000°48'19"	119.1	10.3	25/03/2003 05:45:07
6	N 50°34'35"	E 000°49'01"	121.3	10.5	25/03/2003 05:48:07
7	N 50°34'15"	E 000°49'38"	123.8	10.5	25/03/2003 05:51:07
8	N 50°33'55"	E 000°50'18"	126.5	10.5	25/03/2003 05:54:07
9	N 50°33'36"	E 000°50'58"	126.1	10.4	25/03/2003 05:57:07
1	N 50°33'25"	E 000°51'42"	116.2	10.3	25/03/2003 06:00:07
C	N 50°33'11"	E 000°52'27"	116.4	10.4	25/03/2003 06:03:07
1	N 50°32'57"	E 000°53'11"	116.7	10.3	25/03/2003 06:06:07
2	N 50°32'43"	E 000°53'55"	117.0	10.3	25/03/2003 06:09:07
3	N 50°32'29"	E 000°54'39"	117.6	10.3	25/03/2003 06:12:07
4	N 50°32'15"	E 000°55'21"	117.4	10.2	25/03/2003 06:15:07
5	N 50°32'02"	E 000°56'04"	117.1	10.1	25/03/2003 06:18:07
6	N 50°31'47"	E 000°56'48"	117.7	10.2	25/03/2003 06:21:07
7	N 50°31'33"	E 000°57'29"	117.8	10.2	25/03/2003 06:24:07
8	N 50°31'18"	E 000°58'13"	118.3	10.3	25/03/2003 06:27:07
9	N 50°31'04"	E 000°58'57"	117.6	10.2	25/03/2003 06:30:07
D	N 50°30'49"	E 000°59'41"	118.3	10.4	25/03/2003 06:33:07
1	N 50°30'35"	E 001°00'25"	117.5	10.3	25/03/2003 06:36:07
2	N 50°30'21"	E 001°01'07"	117.4	10.3	25/03/2003 06:39:07
3	N 50°30'06"	E 001°01'52"	118.4	10.4	25/03/2003 06:42:07
4	N 50°29'51"	E 001°02'36"	117.8	10.4	25/03/2003 06:45:07
5	N 50°29'38"	E 001°03'17"	117.9	10.4	25/03/2003 06:48:07
6	N 50°29'24"	E 001°04'00"	117.3	10.1	25/03/2003 06:51:07
7	N 50°29'09"	E 001°04'44"	118.2	10.2	25/03/2003 06:54:07
8	N 50°28'54"	E 001°05'28"	118.2	10.3	25/03/2003 06:57:07
9	N 50°28'39"	E 001°06'12"	118.1	10.3	25/03/2003 07:00:07
E	N 50°28'25"	E 001°06'54"	118.2	10.3	25/03/2003 07:03:07
1	N 50°28'11"	E 001°07'37"	117.9	10.2	25/03/2003 07:06:07
2	N 50°27'57"	E 001°08'20"	117.8	10.1	25/03/2003 07:09:07
3	N 50°27'42"	E 001°09'01"	119.0	10.2	25/03/2003 07:12:07
4	N 50°27'26"	E 001°09'43"	119.5	10.2	25/03/2003 07:15:07
5	N 50°27'10"	E 001°10'28"	119.5	10.5	25/03/2003 07:18:07
6	N 50°26'54"	E 001°11'14"	119.3	10.6	25/03/2003 07:21:07
7	N 50°26'39"	E 001°11'56"	119.1	10.6	25/03/2003 07:24:07

8	N 50°26'24"	E 001°12'40"	119.3	10.5	25/03/2003 07:27:07
	N 50°26'08"	E 001°13'23"	119.3	10.4	25/03/2003 07:30:07
F	N 50°25'53"	E 001°14'07"	119.6	10.4	25/03/2003 07:33:07
1	N 50°25'38"	E 001°14'47"	119.7	10.4	25/03/2003 07:36:07
2	N 50°25'22"	E 001°15'32"	119.9	10.6	25/03/2003 07:39:07
3	N 50°25'06"	E 001°16'16"	119.9	10.6	25/03/2003 07:42:09
4	N 50°24'50"	E 001°17'01"	119.3	10.5	25/03/2003 07:45:09
5	N 50°24'35"	E 001°17'43"	119.5	10.6	25/03/2003 07:48:09
6	N 50°24'19"	E 001°18'26"	119.8	10.5	25/03/2003 07:51:09
7	N 50°24'03"	E 001°19'10"	120.1	10.5	25/03/2003 07:54:09
8	N 50°23'52"	E 001°19'55"	111.1	10.1	25/03/2003 07:57:09
9	N 50°23'44"	E 001°20'40"	107.7	10.3	25/03/2003 08:00:09
G	N 50°23'35"	E 001°21'28"	107.2	10.4	25/03/2003 08:03:09
1	N 50°23'25"	E 001°22'16"	107.2	10.4	25/03/2003 08:06:09
2	N 50°23'16"	E 001°23'04"	107.2	10.4	25/03/2003 08:09:09
3	N 50°23'13"	E 001°23'50"	97.6	10.3	25/03/2003 08:12:09
4	N 50°23'11"	E 001°24'40"	95.7	10.3	25/03/2003 08:15:09
5	N 50°23'07"	E 001°25'31"	96.1	10.5	25/03/2003 08:18:09
6	N 50°23'03"	E 001°26'21"	96.5	10.4	25/03/2003 08:21:09
7	N 50°23'00"	E 001°27'08"	96.2	10.5	25/03/2003 08:24:09
8	N 50°23'05"	E 001°27'56"	81.6	10.2	25/03/2003 08:27:09
9	N 50°23'12"	E 001°28'44"	78.3	10.1	25/03/2003 08:30:09
H	N 50°23'18"	E 001°29'31"	78.4	10.0	25/03/2003 08:33:09
1	N 50°23'23"	E 001°30'17"	79.4	10.2	25/03/2003 08:36:09
2	N 50°23'28"	E 001°31'07"	81.2	10.3	25/03/2003 08:39:09
3	N 50°23'32"	E 001°31'53"	81.7	10.0	25/03/2003 08:42:09
Fi	N 50°23'36"	E 001°32'20"	74.1	7.6	25/03/2003 08:44:19



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
NON PROTEGE

Paris, le 25/03/2003

N° 385 DEF/EMM//OPL/EMPL/NP



TÉLÉCOPIE

ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE

Division
"opérations/logistique"

bureau "emploi des forces"

Dossier suivi par
LV Jean-françois lequeux
☎ : 01 42 92 11 25
☎ PNIA : 829 933 75 21 125
Fax : 01 42 92 11 17
Procom + : (75) 21 017

Rédacteur : COM MARINE PARIS		Tél : 01 42 92 10 84
		Marine : (75) 21 084 PNIA : 829 933 75 21 084 PUBLIC : 01 42 92 10 84
		Fax : 01 42 92 11 17 - protégé 01 42 92 16 18 - Claire
Destinataire(s)	Téléphone	Fax
SG MER		01 53 63 41 78 ✓
CV AUBRIOT		01 42 19 34 99 ✓
CV de Saint Salvy		01 42 75 73 29
DAMGM		01 44 49 83 64
COGIC		01 41 11 52 52
DTMPL		01 44 49 86 00
BEA MER		01 40 81 38 42
MINAE		01 43 17 89 51 ✓
CPCO (Col Bonavita)		01 42 19 57 84 ✓
Objet Echouage du « TM Ratinger » devant Berck-plage		
Nombre de pages y compris la page de garde : 4		

Ce matin, vers 09h30A, le porte conteneur de nationalité Antigua et Barbuda, « RMS Ratingen », s'est échoué sur la plage de la commune de Berck-sur-mer.

Après avoir quitté Shoreham (GB) le navire, construit en 2002, d'une longueur de 88 m, avait l'intention d'emprunter le dispositif de séparation de trafic pour se diriger vers Brême(All). (Météo : mer calme, visibilité < 1 Nq)

L'hélicoptère des douanes, en vol au moment des faits, a été immédiatement

Signature de l'expéditeur
LV Jean-François Lequeux

NON PROTEGE

Rep.: D:\LV LEQUEUX\Circ\Documents émis\Fax\030325_TM_RATINGER_SG MER_NP.doc

2 rue Royale Paris 00350 ARMEES

dérouté sur la zone, relayé par le Dauphin SP qui a décollé sur alerte, les deux hélicoptères n'ont relevé aucune trace de pollution apparente.

Dés 12h00A, le préfet maritime de Cherbourg édite vers l'armateur « une mise en demeure de faire cesser au plus vite le danger représenté par le navire échoué ».

Vers 13h30A, profitant de la marée montante, le porte conteneur a réussi à se déséchouer par ses propres moyens.

Il fait route actuellement vers le DST afin de reprendre sa destination initiale.

Les causes de l'échouage seraient du à une erreur de navigation du commandant.

L'équipe d'évaluation se trouve toujours à bord.

Une enquête est diligentée par la brigade de gendarme maritime de Boulogne-sur-mer

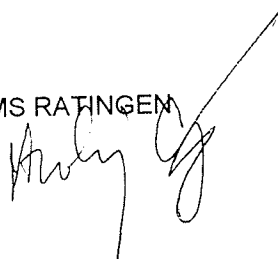
M/V RMS RATINGEN
CALL SIGN : V2DK
IMO: No : 9249831

BREMEN 27th March 2003

MASTER'S REPORT

ON 25TH MARCH 2003 VESSEL ON THE VOYAGE FROM : SHOREHAM TO BREMEN , BALLAST CONDITION
DRAFT : F = 2.72M A = 3.26M AT 0930 OBSERVED REDUCED SPEED TO 0,0 KNTS
CHECKED EXACTLY POS. IN DENSE FOG LAT = 50.23,56 N LONG = 001.32,22 E
IMMEDIATELY M.E. STOPPED .
1005 COMMENCED DEBALLASTING FP , 2WT P/S , AP
1005 MEASURING DEEP AROUND THE SHIP :
FORWARD PORTSIDE 1.5 M FORWARD 1.0
MIDSHIP PORTSIDE 3.0 M MIDSHIP STARBOARDSIDE 2.7 M
AFT PORTSIDE 2.8 M AFT STARBOARD SIDE 2.0 M
CHECKED TIDES HW WILL BE AT 1722 UTC
TOOK DECISION TO WAIT FOR THE HIGH WATER
1035 FRENCH COAST GUARD HELICOPTER ASSISTANT
1050 Mr.GUERIN FRANCK RESCUE DIVER NAVY ON BOARD
1100 CHECKED POSITION UNCHANGED
1130 BALLAST EMPTY
1310 VESSEL REFLOATING
1330 PSN LAT. 50.23,28 N LONG. 001.30,8 E
1505 RESUME SEA VOYAGE

MASTER OF RMS RATINGEN



day TUESDAY

date 25 MAR 67 03

39

pad

[illegible]

SPORRETHAM

[illegible]

Pistons cooling-water outlet to																
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16																
Watch	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
auxiliary engines	12/16	A	B	VAR												
	16/20	A	B	VAR												
	20/24	A	B	VAR												
	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
pressures	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
temperatures °C	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
oil sump cm	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
KVA/Amp.	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
exhaust	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
cyl. inlet	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
cyl. outlet	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
lubr. oil before after cooler/cooler	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
lubr. oil cool. scav. air	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
fuel tanks	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
spec. gravity	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
viscosity	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
main engin	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
Reading previous day	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
Reading at noon	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
Total consumed	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
Day's run	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
Revolutions - per day:	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
Miles _{prop.} - per day:	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
Miles _{haul.} - per day:	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
Slip: Δ sm x 100 miles _{prop.}	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												
Pitch of propeller:	00/04	1	2	3												
	04/08	1	2	3												
	08/04	1	2	3												
	12/16	1	2	3												
	16/20	1	2	3												

HE START 0130
 GO - 71.600 ltr's
 LO - 3720 ltr's
 FN - 28,0 m3

remarks
 IN / OUT / 1300 FOM

[illegible]

RPF MEN

1140 P/S ALONGSIDE JMED No 21

till midnight

Master

2255 UNBERTHERD

SATURDAY 22nd MAR '03 Deck Log Book of

H/V RMS RATINGEN

Day and date

Time	Barometer hPa	Temperature Air °C Sea °C		Relative humidity %	Present Weather ww	Wind Direction Force		Sea-scale	Swell	Ground track	Correction for drift leeway		Var. or Gyro-A	Dev. or Sp. Err.	Course steered Comp.	Helmsman	Magnetic compass heading
0200	1033	1			02	SE	4	river		VRB			WEBER		RIVER		VTM 6
0400	1033	+1			01	SE	4	river		VTMO			R PA				
0600	1032	+1			01	SE	4	3		328					328	A	357
0800	1032	+2			01	SE	4	3		260					260	A	290
1000	1031	+1			02	SE	4	3		260					260	A	290
1200	1031	+3			02	SE	4	3		252					252	A	290

Noon position latitude $\phi = 53^{\circ}45.8'N$ longitude $\lambda = 066^{\circ}06.0'E$ Time at sea d 6 h 30 min: + time river / port passage

Day's run = 6 h 30 min 69 NM Day's average speed 10.6 kn Total distance: 69 NM; + distance river to berth

Clock setting = h min Total time difference h min Distance left 312 NM Voyage speed

error at UTC h min s daily rate min s Current: set and drift = ° NM

Fuel consumption 2700 L t (tk:) Fuel balance: t 79600 L KO-38201

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1400	1030	+5			01	SE	4	3		246					252	A	284
1600	1030	+6			01	SE	3	2		246					246	A	220
1800	1028	+6			01	SE	3	2		202					202	A	219
2000	1027	+4			01	SE	3	2		202					202	A	219
2200	1026	+4			01	SE	3	2		217					217	A	20

1. *Journal of the American Medical Association*, 2000; 284: 2689-2694.

SUNDAY 23rd MAR '03

Day and date

Deck Log Book of

M/V RMS RATINGEN⁴

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Time	Barometer	Temperature		Relative humidity	Present Weather	Wind		Sea-scale	Swell	Ground track	Correction for		Var. or	Dev. or	Course steered	Helmsman	Magnetic heading
	hPa	Air °C	Sea °C	%	ww	Direction	Force				drift	leeway	Gyro-A	Sp. Err.	Comp.		
0200	1026	7°			01	SE	3	2		217					217	A	207
0400	1026	7°			01	SE	3	2		217					217	A	205
0600	1026	6°			01	SE	3	2		220					220	A	206
0800	1027	+6'			01	SE	3	2		220'					220'	A	206
1000	1027	+8'			01	SE	2	2		220'					220'	A	206
1100	1027	+10'			01	SE	2	2		220'					220'	A	206

Noon position latitude $\phi = 51^{\circ}20.2'N$ longitude $\lambda = 001^{\circ}52.6'E$

Time at sea d 30 30 min: + time river / port passage

Day's run = 24 h min 217.6 NM Day's average speed 9.06 kn Total distance: 286.6 NM; + distance river to berth

Clock setting = h min Total time difference h min Distance left 94.4 NM Voyage Ø speed

r. error at UTC h min s daily rate min s Current: set and drift ° NM

Fuel consumption 4800 L t (tk:)

Fuel balance: t 74800 L

10 - 372

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1400	1026	10°			01	SE	2	2		230°					230°	A	215
1600	1025	10°			01	SE	2	2		230					230	A	215
1800	1025	10°			01	SE	2	2		235					235	A	215
2000	1025	+11			01	SE	2	2		235					235	A	215
2200	1024	+12			01	SE	2	2		286'					286'	A	222

LP from BREMEN towards SHORE HAM

in port / roads of

23

Nautical remarks and entries according, national- and international rules and regulations; measures taken in the interest of sea-worthiness; safety of life at sea; care of cargo, safety of the vessel and environmental protection.

Signature

W.O.

24 25 26 27
Soundings of bilges/
empty tanks

at o'clock
Compl. Port Stbd

0200 S.F. $\varphi = 52^{\circ}24,4'N$ $\lambda = 003^{\circ}17,4'E$

0350 $\nearrow$ NHR-N RACON "K" Rd = 1.7 Nm

0400 S.F. $\varphi = 52^{\circ}10,8'N$ $\lambda = 003^{\circ}01,0'E$

0500 S.F. $\varphi = 52^{\circ}05,2'N$ $\lambda = 002^{\circ}54,0'E$

0552 $\nearrow$ Lt.b. Noorderkinderen Rd = 1.4 Nm A/c TO 220°

0600 S.F. $\varphi = 52^{\circ}00,6'N$ $\lambda = 002^{\circ}48,3'E$ *Ship*

0752 $\rightarrow$ NHR-S d = 3.00 Nm

036 SANDSTETIE L/V 7B = 213' d = 8.0' Nm

1125 $\rightarrow$ SANDSTETIE L/V d = 1.2' Nm

1200 GAS RAN $\varphi = 51^{\circ}20,2'N$ $\lambda = 001^{\circ}52,6'E$ *Bulig*

Domestic water consumption

t, Wash water consumption

t,

Ballast water

t (tk: 1,3,4)

Domestic water balance

30,0

t; Wash water balance

t (tk:

);

Feedwater balance

Regulation lights exhibited from midnight till

from

till midnight

V.

ross bulkheads:

Chief Mate *Ship*Master *Bulig*

23

24

25

26

27

1245 $\rightarrow$ Lt.b. South Falls Rd = 0.3 Nm A/c TO 230°

1400 S.F. $\varphi = 51^{\circ}05,3'N$ $\lambda = 001^{\circ}30,1'E$

1445 $\nearrow$ Lt.U. VARDE Rd = 1.5 Nm

1600 S.F. $\varphi = 50^{\circ}57,0'N$ $\lambda = 001^{\circ}13,5'E$

1725 $\rightarrow$ Lt.b. CS3 Rd = 0.5 Nm A/c TO 235°

1800 S.F. $\varphi = 50^{\circ}49,3'N$ $\lambda = 000^{\circ}57,9'E$ *Ship*

2000 GAS RAN $\varphi = 50^{\circ}40,3'N$ $\lambda = 000^{\circ}36,7'E$

2025 $\rightarrow$ CS2 d = 0.2' Nm A/c TO 286° (f)

MONDAY 24TH MARCH '03

Deck Log Book of

RMS RATINGEN

Day and date

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Time	Barometer	Temperature		Relative humidity	Present Weather	Wind		Sea-scale	Swell	Ground track	Correction for		Var. or	Dev. or	Course steered	Helmman	Magnetic compass heading
	hPa	Air °C	Sea °C	%	ww	Direction	Force				drift	leeway	Gyro-A	Sp. Err.	Comp.		
0200																	
0400																	
0600																	
0800																	
1000																	
1200																	

APP. DRAFT

F = 3.6
A = 3.8Noon position latitude $\varphi =$ longitude $\lambda =$ Time at sea d h min: + time river / port passage

Day's run = h min NM Day's average speed kn Total distance: NM; + distance river to berth

Clock setting = h min Total time difference h min Distance left NM Voyage Ø speed

Chr. error at UTC h min s daily rate min s Current: set and drift = ° NM

Fuel consumption t (tk:) Fuel balance: t 71800 L 10-3720 L

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1400																	
1600																	
1800																	
2000																	
2200																	
2400																	
2600																	
2800																	
3000																	
3200																	
3400																	
3600																	
3800																	
4000																	
4200																	
4400																	
4600																	
4800																	
5000																	
5200																	
5400																	
5600																	
5800																	
6000																	
6200																	
6400																	
6600																	
6800																	
7000																	
7200																	
7400																	
7600																	
7800																	
8000																	
8200																	
8400																	
8600																	
8800																	
9000																	
9200																	
9400																	
9600																	
9800																	
10000																	

DEP. DRAFT:

F = 2.72
A = 3.26
M = 2.99

TUESDAY 25th MAR '03 **Deck Log Book of** M/V RMS RATINGEN

Day and date

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Time	Barometer	Temperature		Relative humidity	Present Weather	Wind		Sea-scale	Swell	Ground track	Correction for		Var. or	Dev. or	Course steered	Helmsman	Magnetic compass heading
	hPa	Air °C	Sea °C	%	ww	Direction	Force				drift	leeway	Gyro-A	Sp. Err.	Comp.		
0200																	
0400	1026	+7°			02	W	2	2		107°					107°	A	117°
0600	1026	+7°			10	W	2	2		125°					125°	A	135°
0800																	
1000																	
1200																	

Noon position latitude $\phi =$ longitude $\lambda =$ Time at sea d h min + time river / port passage

Day's run = h min NM Day's average speed kn Total distance: NM; + distance river to berth

Clock setting = h min Total time difference h min Distance left NM Voyage Ø speed

Chr. error at UTC h min s daily rate min s Current: set and drift = ° NM

Fuel consumption t (tk:) Fuel balance: t

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1400																	
1600																	
1800	1023	+9°			10	NE	4	2		023°					023°	A	03°
2000	1025	+11			01	NE	3	2		040°					040°	A	0°

V.T.M.O.

from SHOREHAM towards BREMEN

in port / roads of

23	Nautical remarks and entries according, national and international rules and regulations; measures taken in the interest of sea-worthiness; safety of life at sea; care of cargo, safety of the vessel and environmental protection.	24 Signature W.O.	25 Soundings of bilges/ empty tanks at _____ o'clock Compt.	26 Port	27 Stbd
	01.00 P.O.B.				
	0235 PILOT OFF, 0250 S.F. $\varphi = 50^{\circ}47.1'N$ $\lambda = 000^{\circ}13.4'W$ A/C TO 107°				
	0300 S.F. $\varphi = 50^{\circ}46.5'N$ $\lambda = 000^{\circ}10.0'W$ B.O.S.V.				
	0400 S.F. $\varphi = 50^{\circ}43.4'N$ $\lambda = 000^{\circ}04.9'E$				
	0435 S.F. $\varphi = 50^{\circ}41.5'N$ $\lambda = 000^{\circ}14.6'E$ A/C TO 090°				
	0500 S.F. $\varphi = 50^{\circ}41.4'N$ $\lambda = 000^{\circ}22.3'E$				
	0534 S.F. $\varphi = 50^{\circ}40.9'N$ $\lambda = 000^{\circ}31.0'E$ A/C TO 125°	Ship			
	0600 S.F. $\varphi = 50^{\circ}38.4'N$ $\lambda = 000^{\circ}37.3'E$				
	0733.0 $\lambda = 000^{\circ}52.0'E$				
	1000 $\varphi = 50^{\circ}24.5'N$ $\lambda = 001^{\circ}17.9'E$				
	SEE LAST PAGE ACC. TO GROUNDING				

ies:	Domestic water consumption	t,	Wash water consumption	t,	Ballast water	t (tk:	)
nent	Domestic water balance	t;	Wash water balance	t (tk:	);	Feedwater balance	t
vice:	Regulation lights exhibited from midnight till			from		till midnight	

v.

Ship
Chief Mate

Master

main cross bulkheads:

23		24	25	26	27
	1505 $\varphi = 50^{\circ}24.1'N$ $\lambda = 001^{\circ}16.4'E$ Resume S.V.				
	1530 $\varphi = 50^{\circ}24.4'N$ $\lambda = 001^{\circ}14.3'E$				
	1600 S.F. $\varphi = 50^{\circ}27.1'N$ $\lambda = 001^{\circ}07.2'E$ A/C TO 017°				
	1645 S.F. $\varphi = 50^{\circ}34.6'N$ $\lambda = 001^{\circ}10.9'E$ A/C TO 048°				
	1730 $\rightarrow$ Lt. Veuvoey Nend - Racon C Rd = 2.2 nm A/C to 023°	Ship			
	1800 S.F. $\varphi = 50^{\circ}47.2'N$ $\lambda = 001^{\circ}23.9'E$				
	2000 GPS. $\varphi = 51^{\circ}09.3'N$ $\lambda = 001^{\circ}53.7'W$				

WEDNESDAY 26th MAR '03 **Deck Log Book of** M/V "RMS RAISINGEN"

M/V "RMS RAISINGEN"

DEFINITION

Day and date

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Time	Barometer hPa	Temperature		Relative humidity %	Present Weather ww	Wind		Sea- scale	Swell	Ground track	Correction for		Var. or Gyro-A	Dev. or Sp. Err.	Course steered — Comp.	Helms- man	Magneti compass heading
		Air °C	Sea °C			drift	leeway				Direction	Force					
0200	1024	+7°			01	NE	3	2		040°					040°	A	045
0400	1024	+7°			02	NE	4	3		045°					045°	A	055
0600	1024	+7°			10	NE	4	3		045°					045°	A	05
0800	1024	+6			01	SE	4	3		045					045	A	05
1000	1024	+7			01	SE	4	3		032					032'	A	06
1200	1024	+7			01	SE	3	2		028					028	A	05

Noon position latitude $\varphi = 53^{\circ}22,2'N$ longitude $\lambda = 004^{\circ}43,0'E$ Time at sea d 24h min: + time river / port pass

Day's run = h min 227,1 NM Day's average speed 2,46 kn Total distance: 277 NM; + distance river to berth

Day's run

Clock setting = h min Total time difference h min Distance left 115.4 NM Voyage Ø sp

[illegible]

Fuel consumption 5600L (tk:) 63 Fuel balance: 63800L 10-362

[illegible]

0. 11 from SHOREHAM towards BREITEN

in port / roads of

iod	Nautical remarks and entries according, national- and international rules and regulations; measures taken in the interest of sea-worthiness; safety of life at sea; care of cargo, safety of the vessel an environmental protection.	24	25	26	27
		Signature W.O.	Soundings of bilges/ empty tanks at _____ o'clock Compl. Port Stbd		
	0030 → Lt. NHR-SE Rd = 1.35 Nm				
	0130 → Lt. DW-W Rd = 0.7 Nm				
	0200 S.F. $\varphi = 51^{\circ}58.0'N$ $\lambda = 002^{\circ}54.1'E$				
	0345 S.F. $\varphi = 52^{\circ}11.2'N$ $\lambda = 003^{\circ}10.9'E$ A/C TO 045°				
	0400 S.F. $\varphi = 52^{\circ}12.9'N$ $\lambda = 003^{\circ}14.2'E$				
	0500 S.F. $\varphi = 52^{\circ}19.3'N$ $\lambda = 003^{\circ}25.4'E$				
	0600 S.F. $\varphi = 52^{\circ}26.5'N$ $\lambda = 003^{\circ}36.7'E$	shuf			
	0800 GPS PSN $\varphi = 52^{\circ}41.5'N$ $\lambda = 004^{\circ}01.1'E$				
	0852 GPS PSN $\varphi = 52^{\circ}48.3'N$ $\lambda = 004^{\circ}11.9'E$ A/C TO 023°(T)				
	0955 → TX LIB d = 0.9 Nm				
	1200 GPS PSN $\varphi = 53^{\circ}22.2'N$ $\lambda = 004^{\circ}42.2'E$				

ies:	Domestic water consumption	t,	Wash water consumption	t,	Ballast water	t (tk:	)
ment	Domestic water ballance	27,0	t;	Wash water ballance	t (tk:	);	Feedwater ballance
vice:	Regulation lights exhibited from midnight till			from	till midnight		

v.

main cross bulkheads:

Chief Mate

Master

	23	24	25	26	27
	1210 → Lt. VL5 Rd = 0.76 Nm A/C				
	1300 S.F. $\varphi = 53^{\circ}27.5'N$ $\lambda = 004^{\circ}58.4'E$				
	1345 → Lt. TEL Rd = 0.72 Nm A/C TO 072°				
	1415 S.F. $\varphi = 53^{\circ}32.3'N$ $\lambda = 005^{\circ}22.8'E$				
	1500 S.F. $\varphi = 53^{\circ}34.9'N$ $\lambda = 005^{\circ}36.8'E$				
	1600 S.F. $\varphi = 53^{\circ}38.5'N$ $\lambda = 005^{\circ}54.7'E$ A/C TO 095°				
	1735 P.O. B Westervoorm A/S				
	1800 S.F. $\varphi = 53^{\circ}39.1'N$ $\lambda = 006^{\circ}25.9'E$	shuf			
	1900 S.F. $\varphi = 53^{\circ}43.0'N$ $\lambda = 006^{\circ}42.1'E$				
	2000 S.F. $\varphi = 53^{\circ}44.7'N$ $\lambda = 006^{\circ}58.2'E$				
	2200 S.F. $\varphi = 53^{\circ}50.4'N$ $\lambda = 007^{\circ}29.0'E$				

Voy. 11

SHOREHAM (+00) To BREMEN (+00)

(Voyage No. 7) Shoreham Bremen Ballast

Waypoint Position	Course	Track	Distance			Projected	
			To Next Wypt	Gone	To Go	Speed	ETA
00 50-47.50 N 000-14.50 W Dep wp 382 Shoreham P/S	090.0°	RL	0.0	0.0	392.8	10.5 kt	
01 50-47.50 N 000-14.50 W wp 382 Shoreham P/S	106.9°	RL	19.6	0.0	392.8	10.5 kt	
02 50-41.80 N 000-15.00 E wp 383	090.0°	RL	10.1	19.6	373.2	10.5 kt	
03 50-41.80 N 000-31.00 E wp 384	124.7°	RL	22.5	29.7	363.1	10.5 kt	
04 50-29.00 N 001-00.00 E wp 062	048.3°	RL	17.7	52.2	340.6	10.5 kt	
05 50-40.80 N 001-20.80 E wp 063	023.2°	RL	14.8	69.9	322.9	10.5 kt	
50-54.40 N 001-30.00 E wp 064	041.6°	RL	16.2	84.7	308.1	10.5 kt	
07 51-06.50 N 001-47.00 E wp 065	054.1°	RL	12.8	100.9	291.9	10.5 kt	
08 51-14.00 N 002-03.50 E wp 066	026.1°	RL	17.8	113.7	279.1	10.5 kt	
09 51-30.00 N 002-16.00 E wp 067	040.0°	RL	53.5	131.5	261.3	10.5 kt	
10 52-11.00 N 003-11.50 E wp 068	044.8°	RL	52.8	185.0	207.8	10.5 kt	
11 52-48.50 N 004-12.50 E wp 069	023.4°	RL	11.4	237.8	155.0	10.5 kt	
12 52-59.00 N 004-20.00 E wp 070	032.1°	RL	14.7	249.2	143.6	10.5 kt	
13 53-11.50 N 004-33.00 E wp 071	027.0°	RL	13.5	263.9	128.9	10.5 kt	
14 53-23.50 N 004-43.20 E wp 072	068.8°	RL	19.1	277.4	115.4	10.5 kt	
15 53-30.40 N 005-13.00 E wp 073	071.9°	RL	43.2	296.5	96.3	10.5 kt	
16 53-43.80 N 006-22.00 E wp 074	076.4°	RL	43.4	339.7	53.1	10.5 kt	
17 53-54.00 N 007-33.20 E wp 387	098.9°	RL	9.7	383.1	9.7	10.5 kt	
18 53-52.50 N 007-49.50 E Arr wp 006 Jade P/S				392.8	0.0		
[Summary] Total Distance: 392.8 nm Avg Speed: 10.5 kts Projected: 1d 13h 25m			[Passage Charts] 2044-1652-2451-2450-2449-3371-1408-2593-3761-1875-3617 3621-3406-3407				

RMS Ratingen



TIME SHEET

Vessel: " RMS Ratingen "

Month: February 2003

Crew member: B.Korzeniewski

Rank: C/off.

Date	Day	s-sea p-port	Working Hours from/to																								Total hrs	Overtime hrs	Reason for O/T u/p sailing preparat. sw seawatch pw portwatch m maintenance ls lashing/securing HOURS OF Reps -	
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
1	S	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x								12		
2	S	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									12	
3	Mo	p							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									4	
4	Tu	p							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							6	
5	We	p/s							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									4	
6	Th	s/p	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		10	6h
7	Fr	p/s	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									10	
8	S	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									12	
9	S	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									12	
10	Mo	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									4	
11	Tu	p							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									4	
12	We	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									4	
13	Th	s/p	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		10	6h
14	Fr	p	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			14	1h
15	S	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									12	
16	S	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									12	
17	Mo	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									4	
18	Tu	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									4	
19	We	p							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		9	6h
20	Th	p	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				13	2h
21	Fr	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									4	
22	S	s/p	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		18	5h
23	S	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									12	
24	Mo	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									4	
25	Tu	p							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						7	1h
26	We	s	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x									4	
27	Th	s/p	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			8	3h
28	Fr	p/s							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						7	1h
29																														
30																														
31																														
																										0	236			

Master / Head of Department

Crew member

[Signature]

95

RMS Ratingen File:ovetime 02

MV "RMS RATINGEN"
Chief Mate



TIME SHEET

Vessel: " RMS Ratingen "

Month: February 2003

Crew member: Hamara Roland

Rank: Ch.Eng.

Date	Day	s-sea p-port	Working Hours from/to																								Total hrs	Overtime hrs	Reason for O/T s/p sailing preparat. sw scowatch pw portwatch m maintenance ls lashing/scouring
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24			
1	S								X	X	X			X	X	X	X	X	X								19	9	MAINTENANCE
2	Su							X	X	X		X	X	X		X	X										08	8	MANOVR.
3	Mo					X	X		X	X	X			X	X	X	X	X									210	2	BITLIFT
4	Tu				X	X		X	X	X			X	X	X	X	X										210	2	CRUISING
5	We						X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X								412	4	MANOVR.
6	Th		X	X	X	X	X		X	X	X			X	X	X	X	X									513	5	DEBITMENT. MANOV.
7	Fr					X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X							412	4	CRUISING DEBITMENT MANOVRING
8	S							X	X	X	X		X	X	X	X	X										08	8	MAINTENANCE
9	Su							X	X	X	X		X	X	X	X											08	8	MAINTENANCE
10	Mo				X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X			X	X						513	5	CRUISING
11	Tu				X	X		X	X	X	X			X	X	X											19	1	SAVING MANOV.
12	We				X	X		X	X	X	X			X	X	X	X	X	X								311	3	MANOV. BITLIFT.
13	Th		X	X	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X			X	X						715	7	DEBITMENT. MANOV.
14	Fr				X	X		X	X	X	X			X	X	X	X			X							311	3	DEBITMENT.
15	S		X	X	X	X		X	X	X				X	X	X	X										311	11	MANOV. DEBITMENT.
16	Su							X	X	X	X			X	X	X	X										8	8	BITLIFT.
17	Mo							X	X	X	X			X	X	X	X			X							9	1	SERVICE
18	Tu						X	X	X	X	X	X		X	X	X	X										10	2	CHANGE ON RIGG'G. RIGGING
19	We				X	X	X	X	X	X				X	X	X	X										10	2	MANOVR. BITLIFT.
20	Th							X	X	X	X		X	X	X	X				X	X	X					11	3	CRUISING MANOV.
21	Fr							X	X	X	X		X	X	X	X											8	-	
22	S				X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	19	11	SERVICE DEBIT ON BOARD
23	Su							X	X	X	X		X	X	X	X											8	8	SERV.
24	Mo							X	X	X	X		X	X	X	X		X	X								10	2	BITLIFT. MANOV.
25	Tu							X	X	X	X			X	X	X		X	X	X	X						11	3	MANOV. BITLIFT.
26	We							X	X	X	X		X	X	X	X											8	-	
27	Th							X	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X	X				13	5	MANOV. DEBITMENT
28	Fr				X	X		X	X	X	X			X	X	X	X	X	X								11	3	DEBITMENT.
29																													
30																													
31																													
																										0	0		

Master / Head of Department

Crew member

128

RV "RMS RATINGEN"
Captain

RMS Ratingen File: overtime 1

[Signature]
28/02/03

17/04/03 15:45 pg. 2

MV „RMS RATINGEN“ – Grounding at Berck 25.03.03
Report from our Office Point of View

On 25.03.03 about 11:10 h we received a phone call from Mr. ~~Bertram~~ from the French Coast Guard (PRÉFECTURE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD) in Cherbourg mentioning „that we are surely informed already about the grounding of our MV „RMS RATINGEN““. I immediately checked on my monitor again whether there was any message from the vessel (besides mobile telephone the vessel is equipped with e-mail and fax connection on board). Since no message was received from the Master yet, I asked Mr. when this should have happened and where. He informed me that the grounding occurred about 30 minutes before at the French Coast near Boulogne, when the vessel was on her passage in ballast from Shoreham to Bremen. He furthermore informed me that this average happened on plane sandy ground without rocks. A helicopter was flying above the vessel checking evtl. oil pollution which fortunately did not occur yet. Whilst Mr. ~~Bertram~~ was still on the line I furthermore checked with our inspection, whether the Master had eventually informed one of our inspectors by phone, which neither was the case.

Then - about 11:15 h – I immediately called the Master on phone asking him what happened. Since the Master was extremely reserved I mentioned the phone call just received from the Coast Guard before with the information about grounding of his vessel. He strongly rejected that his vessel is aground - but was even pointing out that his vessel is afloat. By referring to the information of the Coast Guard again I then asked him whether his vessel has been aground before. After some silence the Master then confessed same, but again pointed out that the vessel is definitely afloat now.

Since the Master reacted rather strange and was difficult to understand, I first had the impression that he was temporarily under shock. And since a further conversation was not constructive I requested the Master to promptly prepare a short written report and send same to our office by e-mail within 15 minutes.

After finishing the phone call with the Master I promptly contacted Mr. again informing him about the statement obtained from the Master. Since I understood that the Coast Guard had still their helicopter around I asked Mr. ~~Bertram~~ to kindly inform us, if he might obtain contrary facts resp. if evtl. further problems might be noticed.

Since the requested written report from the Master was still missing one hour later, I sent an e-mail reminder (at 12:43 h) claiming this report again.

At 14:27 h a fax message from the French Coast Guard – which was sent to another department here during lunchtime – was passed to our ship management dept. where the Coast Guard was still claiming that our vessel is aground. I immediately contacted Mr. again in order to clarify, whether the contents (i.e. being aground) of this fax message was still valid or whether same was eventually sent in writing only with some delay. Mr. informed me then that, when sending the fax the vessel was indeed still aground, but she was finally afloat again since 13:30 h.

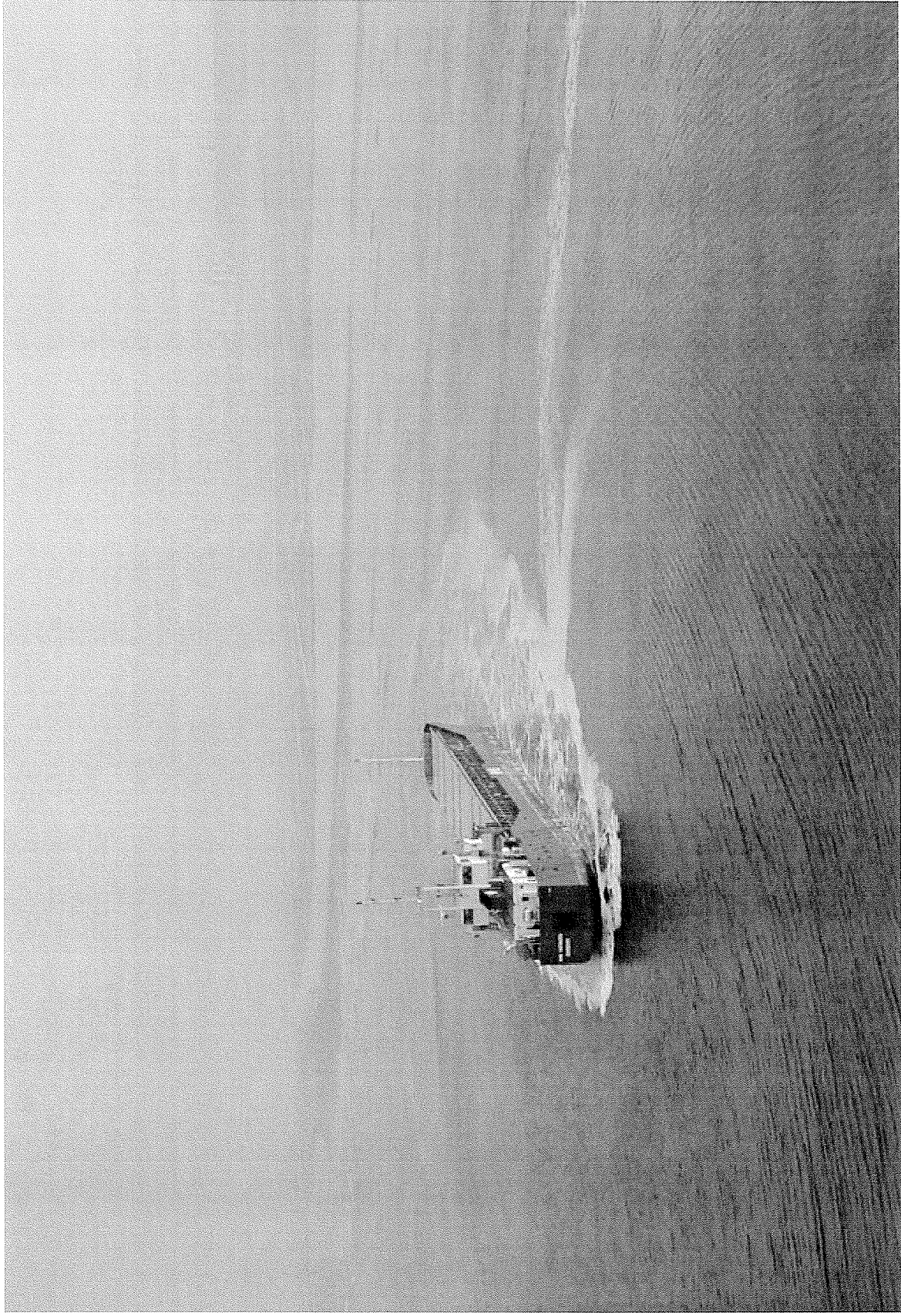
Instead of sending the requested report the Master sent an e-mail to us then at 15:36 h only reading: *Refloating – vessel is under way to Bremen, no damage to the ship...*

Was then passing a copy of the message from the Coast Guard to the Master by fax claiming that his poor short reply is still not a professional qualified report and pointing out the contradictory time regarding refloating – as received from the Master resp. the Coast Guard.

From the further reply received from the Master by e-mail at 17:18 h – *By mistake reafloating time 13:15 h lt* – we came to the conclusion that this Master is neither capable nor qualified to react properly during such complicated situation. For the further safety of our vessel I immediately contacted our crewing company SUNSHIP Schiffahrtskontor KG in Emden then still same evening by giving clear instructions to substitute this Master upon arrival at next port Bremen.

Next day on 26.03. we received a special hint on private mobile phone from the crew informing us that the Master is permanently drunk. We immediately appointed the Chief Mate to take over the official command of the vessel and as assistance for him we promptly ordered a special sea pilot, who boarded the vessel when she reached German territories near Borkum Island. By all these efforts we ensured that the vessel safely arrived at Bremen on 27.03. early morning.


Manager of
RMS Ship Management Department

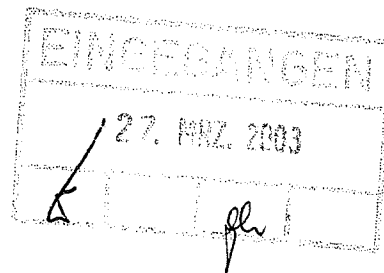




DEPARTMENT OF MARINE SERVICES AND MERCHANT SHIPPING
ANTIGUA AND BARBUDA W.I.

Dpt. of Marine Services and Merchant Shipping Antigua and Barbuda
Am Patentbusch 4 * D-26125 Oldenburg

MARCARE GmbH
Maritime Consulting and Research GmbH
Alter Fährweg 8
27568 Bremerhaven



Oldenburg, 27 March 2003

**Ref. Grounding of MV "RMS Ratingen", V2DK
off Beark, France**

To Whom It May Concern

Power of Attorney

for the purpose of a flag State Investigation to be carried out in accordance with the International Convention of Safety of Life at Sea, Chap. I, part C reg. 21 and IMO Res. A. 849(20) and IMO Res. A. 884(21), concerning a grounding of the MV "RMS Ratingen", c/s V2DK, O.N. 2064, IMO No 9249831, a vessel registered in the register of ships of Antigua and Barbuda, W.I.

By this power of Attorney the flag State investigator is instructed by the Government of Antigua and Barbuda, represented by its Honorary Consul General and Commissioner of Maritime Affairs in Germany, Capt. E. Malling, to investigate the above mentioned casualty pursuant to the international regulations to which Antigua and Barbuda has committed itself. All French governmental authorities and governmental maritime bodies, other authorities and persons are requested to render all required assistance and support to the chief investigators

Capt. S. Ottinger

citizens of Germany and holding several maritime degrees for the purpose of the investigation into this maritime casualty.

Department of Marine Services and Merchant Shipping Antigua and Barbuda W.I.
Am Patentbusch 4 * D-26125 Oldenburg * Germany
Phone: +49 (0) 441 93959-0
Fax: +49 (0) 441 93959-29
E-Mail: info@antiguamarine.com
<http://www.antiguamarine.com>



DEPARTMENT OF MARINE SERVICES AND MERCHANT SHIPPING
ANTIGUA AND BARBUDA W.I.

Dpt. of Marine Services and Merchant Shipping Antigua and Barbuda

Am Patentbusch 4 * D-26125 Oldenburg

M. Georges Tourret
s/c BEAmer
22, rue Monge

BEA 390

75005 PARIS / FRANCE

Bremerhaven, 08.09.2003

N/réf: BEAmer/IGSAM/SETM du 23.07.2003
000327

Monsieur L' Administrateur Général,

nous vous remercions de votre lettre du 23 juillet et rapport technique de l'échouement du cargo "RMS RATINGEN" battant pavillon Antigua et Barbuda W.I.

Après sa lecture et comparaison avec les documents assemblés que nous avons obtenus par l'armateur, notre résultat est identique avec le votre et nous supportons la proposition d'augmenter l'effective de ce caboteurs navigant à un horaire très serré. Nous nous joignons à cet sujet de votre déclaration 7.1* des premières recommandations.

Nous avons également pu constaté que le système ISM ne fonctionne pas. Malgré des procédures prévus pour la circonstance aucune n'était respectée. Lors de notre visite à bord la vérification de documentation a confirmé que l'équipage ne savait pas la manier.

Notre impression était que l'armateur a manqué d'instruire les gens du bord par d'exercices et sessions d'information. Ceci pourrait être aussi le cas pour les autres navires de la flotte. Une vérification (audit) doit se faire dans un meilleur délai.

Je vous prie d'agréer, Monsieur l'administrateur général, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Capt. Siegfried Ottinger
Chief Casualty Investigator

Department of Marine Services and Merchant Shipping Antigua and Barbuda W.I.
Am Patentbusch 4 * D-26125 Oldenburg * Germany

Phone: +49 (0) 441 93959-0

Fax: +49 (0) 441 93959-29

E-Mail: info@antiguamarine.com

<http://www.antiguamarine.com>

LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Dossier navire

C. Cartographie

annexe A

DECISION D'ENQUETE

La recherche des circonstances et des causes de l'échouement du cargo *RMS RATINGEN* a été conduite par l'administrateur général des affaires maritimes **Georges TOURET**, directeur du BEAmer, et le professeur en chef de l'enseignement maritime **Loïc COURCOUX (CLC)**, délégué régional du BEAmer.

Ministère
de l'équipement
des transports
du logement du
tourisme et de la mer
Inspection générale
des services des
affaires maritimes
Bureau des enquêtes
techniques et
administratives après
accidents et autres
événements de mer
(BEAmer)



Le directeur

Paris, le 26 MAR 2003
N/réf. : BEAmer/IGSAM/SETM

000172

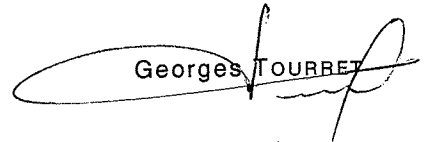
DÉCISION

Le directeur du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer ;

- Vu** la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu** l'arrêté ministériel du 16 décembre 1997 portant création du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer (BEA-mer) ;
- Vu** la décision ministérielle du 17 décembre 1997 portant nomination du directeur du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer ;
- Vu** le message SITREP n°240 du CROSS Gris-Nez du 25 mars 2003 ;

DÉCIDE

Article unique : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les enseignements qu'il comporte pour la sécurité maritime, l'échouement le 25 mars 2003 à la pointe de Berck (Pas-de-Calais) du cargo *RMS RATINGEN*, battant pavillon Antigua / Barbuda, fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.


Georges TOURRET

administrateur général des affaires maritimes



BEAmer
22, rue Monge
75005 PARIS
téléphone :
3 (0) 140 813 824
télécopie / fax :
+ 33 (0) 140 813 842
Bea-Mer@equipement.gouv.fr

annexe B

DOSSIER NAVIRE



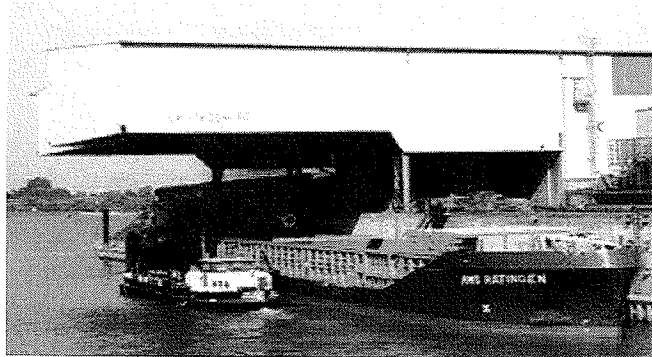
MS "RMS RATINGEN"

Sistervessel:

MS "RMS TWISTEDEN"

SID Box / Sea-Rivergoing Vessel

Callsign: V2DK
 V2DN
 IMO-Nr.: 9249831
 9195468



DWCC – summer / winter with draft	2530 / 2470 tons; 4,09 / 4,02 m
Length o.a. / Breadth o. a.	88,00 m / 11,41 m
Airdraft / draft ballast	6,25 m / 3,20 m
Type of hatches	Steel Pontoon Covers
Hold capacity	* 133.400 cbft
Hatch	* 60,95 x 9,00 m
Hold	* 60,95 x 9,00 x 6,88 m
Electric Ventilation	6 fold
Dehumidifer	Yes
Ceiling	Steel
Built/ builders	05.02. / 08.02 / Volharding, Hoogezand
Flag / Port of registry	Antigua u. Barbuda / Duisburg
GT / NT	1898 / 997
Container capacity	Holt 60 / Deck 24 / total 84 TEU
Reefer	No
Bulkheads	2 / 10 Positions
Classification	BV I 3/3 E
Ice Class	No
Bowthruster	Yes
Speed and consumption	11,0 kn / 5700 ltr. Gasoil
Port consumption	350 ltr.
Capacity Ballastwater	1.523 mt
Freshwater	43 mt
Gasoil	120 m³

Deck strength – Tanktop	15,0 t per m ²
- Hatchcover	1,5 t per m ²
Timber capacity	ca. 3.150 cbm LP
Main engine	KHD SBV 6M 628 / 1.165 kw
Certification for Rhine river	Yes
IMO-fitted	Yes, except Class 1
Fesi-fitted	Yes
ITF-fitted	Yes
ISM-Certified	Yes
Grainfitted	Yes
Grab discharge	Yes
Fully P+I covered	Yes
Slings /Tarpsfitted	No
* with bulkheads aboard	

Hold- and tank capacities							Conoship		
Dry Cargo spaces							rivercarrier		
Compartment	Frame numbers	Grain				Bale			
		Capacity		V.C.G.	L.C.G.	Capacity		V.C.G.	L.C.G.
		m³	cbft	m	m	m³	cbft	m	m
Cargohold		3817	134797	4.46	45.80	3817	134797	4.46	45.80
Total		3817	134797	4.46	45.80	3817	134797	4.46	45.80
Tankcapacities									
Compartment	Frame numbers	Capacity		V.C.G.	Vert. moment	L.C.G.	Longl. moment	F.S.M.	
		m³	tonnes	m	tonm	m	tonm	tonm	
Fuel Oil tanks					S.G.=0.850 t/m3				
DB-tank 4 Center	13	19-49	71.73	60.97	0.50	30.5	22.51	1372.5	77.4
Fuel Oil Daytank	15	21-24	17.74	15.08	1.55	23.4	13.48	203.4	13.7
Fuel Oil	16	20-24	24.38	20.72	1.82	37.8	13.00	269.4	17.3
Daytank	17	18-20	4.41	3.75	2.55	9.6	11.40	42.8	0.1
Fwd.gasoil tank	29	117-118	0.95	0.81	5.00	4.0	79.30	64.0	0.3
Leak oil	37	15-16	0.66	0.56	0.56	0.3	9.30	5.2	0.1
Total			119.88	101.89	1.04	105.6	19.21	1957.2	
Ballastwater tanks					S.G.=1.025 t/m3				
Forepeak	1	118-fore	102.28	104.83	2.46	258.4	81.55	8548.8	80.6
Deeptank SB	2	113-118	24.52	25.13	2.60	65.3	77.93	1958.4	3.0
Deeptank PS	3	113-118	24.52	25.13	2.60	65.3	77.93	1958.4	3.0
DB/Sidetank 1	4	93-113	285.38	292.52	1.82	533.6	69.27	20263.8	1581.9
Sidetank 2 SB	6	69-93	88.18	90.39	3.20	289.2	54.20	4899.0	2.6
Bottomtank 2	7	69-93	188.28	192.99	0.50	97.1	54.20	10460.1	2110.3
Sidetank 2 PS	9	69-93	88.18	90.39	3.20	289.2	54.20	4899.0	2.6
DB/Sidetank 3	10	49-69	303.87	311.47	1.81	562.8	38.80	12085.0	1758.6
DB/Sidetank 4	12	24-49	309.63	317.37	2.15	683.6	23.16	7349.7	2085.0
Afterpeak SB	27	aft.-9	51.88	53.18	3.12	165.8	3.04	161.4	62.0
Afterpeak PS	28	aft.-9	56.52	57.93	2.93	169.7	3.11	180.1	61.9
Total			1523.25	1561.33	2.04	3180.2	46.60	72763.7	
Potablewater tanks					S.G.=1.000 t/m3				
Potable water SB	22	12-17	21.46	21.46	2.44	52.4	8.76	188.0	2.7
Potable water PS	23	12-17	21.46	21.46	2.44	52.4	8.76	188.0	2.7
Total			42.92	42.92	2.44	104.8	8.76	375.9	
Miscellaneous tanks									
Dirty Oil	19	15-20	6.91	6.36	0.62	3.9	10.60	67.4	8.0
Sewage	20	15-20	7.57	7.57	0.61	4.6	10.49	79.4	8.6
Lub Oil	24	10-11	1.50	1.38	2.89	4.0	6.30	8.7	0.1
Lub.Oil	25	10-11	1.88	1.73	2.66	4.6	6.30	10.9	0.1
Lub.Oil Aft	26	9-10	3.09	2.85	2.84	8.1	5.70	16.2	0.5
Fuel Oil Overflow	34	20-21	2.20	1.87	2.55	4.8	12.30	23.0	0.1
Total			23.15	21.75	1.38	30.0	9.45	205.6	

NOTE : The Free Surface Moments given in the last column are at the S.G. of the liquid in that tank when given in tonm.

IMPORTANT

If you accessed this page without having gone through the Equasis home page, be advised that this non standard access has not been authorised by Equasis and may result in erroneous data.

For direct access to Equasis (www.equasis.org) click here

For further information on a section, click on the corresponding heading

Ship information

Bottom
of page

IMO number:	9249831	Name of ship:	RMS RATINGEN
Call Sign:	V2DK	Gross tonnage:	1898
Type of ship:	General dry cargo	Year of build:	2002
Flag:	Antigua and Barbuda	Status of ship:	In Service
Registered owner:	BWK	Address:	1a, Krausstrasse, Duisburg
Ship manager:	RHEIN-MAAS	Address:	1a, Krausstrasse, Duisburg
Last update:	29-07-2002		

Classification

Classification	Date of record	Status	Reason
Bureau Veritas	18-10-2002	Delivered	

Safety Management Certificate (IACS white list)

Audited by	Issued by	Issued on	Expires on	Status
Germanischer Lloyd	Germanischer Lloyd	05-09-2002	18-08-2007	Convention

List of Port State Controls

Current ship manager's Port State Controls

PSC Organisation	Authority	Port of inspection	Date of report	Detention	Duration (days)	Number of deficiencies
 Paris MoU	Poland	Szczecin	29-01-2003	No		2

Previous ship manager(s) Port State Controls

PSC Organisation	Authority	Port of inspection	Date of report	Detention	Duration (days)	Number of deficiencies
 Paris MoU	Italy	Cagliari	04-06-2002	No		0

IMPORTANT

If you accessed this page without having gone through the Equasis home page, be advised that this non standard access has not been authorised by Equasis and may result in erroneous data.

For direct access to Equasis (www.equasis.org) click here

For further information on a section, click on the corresponding heading

List of Port State Controls

	PSC Organisation	Authority	Port of inspection	Date of report	Detention	Duration (days)	Number of deficiencies
	Paris MoU	Poland	Szczecin	29-01-2003	No		2
	Paris MoU	Italy	Cagliari	04-06-2002	No		0

Records 1 to 2

IMPORTANT

If you accessed this page without having gone through the Equasis home page,
be advised that this non standard access has not been authorised by Equasis
and may result in erroneous data.

For direct access to Equasis (www.equasis.org) click here

For further information on a section, click on the corresponding heading

Manning information

PSC human element deficiencies

	PSC Organisation	Authority	Port of inspection	Date of report	Human element deficiencies
	Paris MoU	Poland	Szczecin	29-01-2003	2

Record 1

ILO conventions by flag state



International Labour Organization

Working conditions and collective agreements



International Transport Workers' Federation

IMPORTANT

If you accessed this page without having gone through the Equasis home page,
be advised that this non standard access has not been authorised by Equasis
and may result in erroneous data.

For direct access to Equasis (www.equasis.org) click here

For further information on a section, click on the corresponding heading

**PSC human element
deficiencies**

PSC Organisation: Paris MoU Authority: Poland
Port of inspection: Szczecin **Date of report:** 29-01-2003
Human element 2

Human element deficiencies per category

Category	Number
Crew - certification	2



IMPORTANT

If you accessed this page without having gone through the Equasis home page,
be advised that this non standard access has not been authorised by Equasis
and may result in erroneous data.

For direct access to Equasis (www.equasis.org) click here

For further information on a section, click on the corresponding heading



Bottom
of page

Current and former name(s)

Name of ship	Date of record	Source
RMS RATINGEN	25-03-2002	LRF
BODEWES VOLHARDING 425	19-07-2001	LRF
BODEWES VOLHARDING	02-04-2001	LRF

Current and former flag(s)

Flag	Date of record	Source
Antigua and Barbuda	29-07-2002	LRF
Germany	19-07-2001	LRF
The Netherlands	02-04-2001	LRF

Current and former classification(s)

Classification	Date of record	Status	Source	Reason
Bureau Veritas	18-10-2002	Delivered	IACS	

Current and former Registered owner(s)

Registered owner	Date of record	Source
BWK	29-07-2002	LRF
UNKNOWN	02-04-2001	LRF

Current and former manager(s)

Ship manager	Date of record	Source
RHEIN-MAAS	29-07-2002	LRF
UNKNOWN	02-04-2001	LRF



Top
of page

IMPORTANT

If you accessed this page without having gone through the Equasis home page, be advised that this non standard access has not been authorised by Equasis and may result in erroneous data.

For direct access to Equasis (www.equasis.org) click here

For further information on a section, click on the corresponding heading

Ship manager's record

Bottom
of page

Ship manager: RHEIN-MAAS

Address: 1a, Krausstrasse, Duisburg

Port state controls summary

Total number of ships in service:	9
Total number of inspections:	35
Total number of detentions:	0
% of inspections with deficiencies:	65.71 %
% of inspections with detention:	0.00 %
Average no of deficiencies per	2.74
Average no of detention per ship:	0.00

Manager's fleet

Class Key	
BV	Bureau Veritas
GL	Germanischer Lloyd
RMRS	Russian Maritime Register of

	Ship's name	Gross tonnage	Ship's type	Year of build	Current flag	Current Class(es)	Detentions with current manager	Detentions in the last 3 years
▶	RMS DUISBURG	1281	General dry cargo	1983	Antigua/Barbuda	GL	0	0
▶	RMS HOMBERG	1296	General dry cargo	1984	Antigua/Barbuda	GL	0	1
▶	RMS MULHEIM	1846	General dry cargo	1999	Antigua/Barbuda	BV	0	0
▶	RMS RATINGEN	1898	General dry cargo	2002	Antigua/Barbuda	BV	0	0
▶	RMS RHEINHAUSEN	2363	General dry cargo	1981	Antigua/Barbuda	RMRS	0	0
▶	RMS RUHRORT	1281	General dry cargo	1983	Antigua/Barbuda	GL	0	0
▶	RMS TWISTEDEN	1898	General dry cargo	2002	Antigua/Barbuda	BV	0	0
▶	RMS VOERDE	1846	General	1999	Antigua/Barbuda	BV	0	0

			dry cargo					
▶	RMS WALSUM	1289	General dry cargo	1984	Antigua/Barbuda	GL	0	0



Top
of page

Selecting

User : BEA

Software version 1.00

IMO	Call Sign	Name	Type	Selection Rank	Target Factor	nbr of messages	nbr of Def.
Flag	Flag Risk	Last Insp.					
9249831	V2DK	RMS RATINGEN	Gen.Cargo Multipurp.	Lower priority	3	0	2
Antigua and Barbuda	White list	2003-01-29		N			

Delete All

Other Query

Close Window

Ship folder

User : BEA

Software version 1.00

Ship's informations

IMO Number 9249831
Call Sign V2DK
Type of Ship Gen. Cargo Multipurp.
Flag Antigua and Barbuda

Name Of Ship
Gross Tonnage
Year of Building

RMS RATINGEN
1898
2002

History of particulars
Target Factor



Statuts of Ship
Target Factor
Ship message available

In service
3
0

Class Certificate

Class Society	Date of record	Status	Reason
No record			

List of Port State Control

Country of insp.	Port of insp	Date first boarding	Detention	nb of Def
Poland	Szczecin	29-01-2003	N	2
Italy	Cagliari	04-06-2002	N	0

Some ship related message(s)
Written by

Country Date event Format Date Message

Ship allocated to
Office of insp.

Sirenac PSCO Date of affect

History of Particulars

User : BEA

Software version 1.00

IMO Number 9249831
Call Sign V2DK
Type of Ship Gen. Cargo Multipurp.
Flag Antigua and Barbuda

Name Of Ship
Gross Tonnage
Year of Building

RMS RATINGEN
1898
2002

History of names

Name of ship
RMS RATINGEN

Date of record
01-01-2002

History of flags

Flag of ship
Antigua and Barbuda

Date of record
01-01-2002

History of class certificates

Class of ship
No record

Status

Date of record

Date End

Close Window

Target Factor

User : BEA

Software version 1.00

IMO Number 9249831
Call Sign V2DK
Type of Ship Gen. Cargo Multipurp.
Flag Antigua and Barbuda

Name Of Ship
Gross Tonnage
Year of Building

RMS RATINGEN
1898
2002

Target Factor

Target Factor

3

Generic Factor : 1

Flag with number of detention above average

Targeted ship type

Not EU recognized class

Age of ship

Not all convention ratified by flag

Class with deficiencies ratio above average

0

0

0

0

1

0

History Factor : 2

Not entering in region in last 12 months

Not inspected in last 6 months

Ship detained in last 12 months

Number of deficiencies

Number of pending deficiencies

0

0

0

0

2

Close Window



MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE

Issued under the provisions of regulation V/13(b) of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA
(SOLAS 1974 as amended)
under the authority of the Government of
ANTIGUA AND BARBUDA

Name of ship RMS RATINGEN Call sign V 2 D K IMO number 9249831
Port of registry Duisburg Gross tonnage 1898 GT Main propulsion power [KW] 1235
Type of ship General Cargo Grade of periodically unattended machinery space AUT
Trading area restricted international voyages GMDSS sea area A1+A2+A3

The ship named in this document is considered to be safely manned if, when she proceeds to sea, she carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the tables below.

Grade/capacity	Number of persons	Certificate (STCW 95 – regulation)
Master	1	Reg. II/2 Reg. IV/2
Chief Mate	1	Reg. II/2 Reg. IV/2
Deck Officer	-	Reg. II/1 Reg. IV/2
Chief Engineer Officer	1	Reg. III/3
Second Engineer Officer	-	Reg. III/3
Engineer Officer	-	Reg. III/1
Rating forming part of a navigational watch	2	Reg. IV/4
Rating Deck	1	
Rating forming part of an engineering watch	-	Reg. III/4
Rating Engine	-	
Cook	-	
Total number	6	

Special requirements or conditions, if any:

1. This certificate is automatically cancelled upon expiration, withdrawal or suspension of the AUT notation.
2. Watchkeeping shall be arranged at the discretion of the master but shall never be of lesser standards than those prescribed by the STCW Convention and IMO Resolution A.890(21).
3. The grades and numbers of personnel listed above reflect the minimum number of persons necessary for the safety of navigation and operation. Additional personnel as may be considered necessary for cargo handling and control, maintenance or watchkeeping and as needed for required rest periods, are the responsibility of the owner and the master.

Issued at Hamburg on 16 May 2002

Date of expiry 15 May 2004

(Signature of issuing officer / seal of the Administration)



signed for and on behalf of.



MV „RMS RATINGEN“ WATCHTIME AND RESTTIME

Duty Watch time and rest time

The standards regarding watchkeeping are defined in the STCW'95 Code, section A, chapter VIII. Further the guidance, defined in section B, chapter VII, should be considered, too.

According STCW95, chapter VIII, all persons who are in charge of a watch or a rating forming part of watch shall be provided a minimum of 10 hours of rest in any 24 hour period. The hours of rest may be divided in not more than two periods, be at least 6 hours. The mentioned requirements for rest periods are not applicable in case of emergency or emergency drills.

The minimum period of ten hours may be reduced to not less than 6 hours provided that any such reduction shall not extend beyond two days and not less than 70 hours of rest are provided each seven-day period. The Master is authorized to require overtimes for significant reasons as deemed necessary.

Master shall always ensure that bridge watch is adequate to meet requirements for:

- Prevailing and anticipated weather and vessel traffic conditions.
- Safe and proper navigation of vessel
- Bridge watches shall be set and manned according to regulations and Master's requirements and according STCW- Regulations.
- Vessel shall be navigated in accordance with:
 - COLREG
 - Master standing orders
 - As dictated by good seamanship practices

not
done

See also IMO / ILO Guideline for the development of tables of seafarer's shipboard working arrangements and formats of records of seafarer's hours of work or of rest, attached as ISM Circular 03.

Voyage Planning

The Voyage Planning should be done according the IMO Resolution A.893(21) adopted on 25 November 1999 and According the STCW'95 Chapter VIII.

done



Grounding / Stranding / Flooding

CHECK LIST	ACTION	REPORT
Stop Engines	x	
Sound Emergency Alarm	x	
Advise Engine room	x	
Call Master	x	
Ensure VHF operates on channel 16	x	
Exhibit lights/shapes	x	
Summon S.E.T on bridge	x	
Muster personnel/passengers and encounter for and check for any injuries	x	x
Switch on all Deck lights	x	
Sound all tanks (ballast, bunker, bilges, etc.)	x	x
Check for possible pollution	x	x
Check for extent of structural damage	x	x
Check for flooding and water intake rate	x	x
Take sounding around vessel to determine areas and depth of grounding	x	x
Determine nature of bottom	x	x
Establish vessel's position	x	x
Check chart to determine vessel's surrounding waters / shoals	x	x
Check machinery for damages	x	x
Check propeller (as far as poss.) & tailshaft for damages, oil leaks	x	x
Determine tides, currents, state of sea and weather	x	x
Assess damage to cargo, if any	x	x
Determine condition of ship, including hull stresses	x	x
Inform the office		x
Assess possibility of vessel refloating at high water	x	x
Evaluate necessity to add ballast to avoid grounding or going further aground	x	x
Determine stability vessel at floating condition; send details for shore assistance	x	x
Assess possibility of refloating if vessel intact, by using engines and/or anchors	x	x
Tug assistance required		x
Evaluate situation and report situation of office/shore/ authorities indicating kind of assistance required, if any	x	x
Surveyor Attendance Required		x
P & I attendance required		x
Gather following information / facts: Vessel's position before grounding/stranding Course and speed at time of grounding/stranding Course recorder point Engine/bridge data logger printout Draft at time of grounding/standing Pilot/tugs in attendance at time of grounding	x	x
Time of refloating	x	x
Keep records of facts and make logbooks entries	x	x



5. GROUNDING

In the event that the vessel is grounded, the Master has to obtain the following information immediately in order to evaluate the danger for the vessel and the risk of pollution:

- check and record the actual position;
- verify and record the tidal situation;
- verify and record the effects of the current;
- record the actual weather conditions including wind, sea and swell;
- record the weather forecast and changes in weather and sea conditions;
- ascertain the nature of the grounding;
- check the depth of water around the vessel and calculate the required buoyancy for the re-floating with draft and the trim after re-floating;
- evaluate the condition of the vessel including stress on the hull;
- carry out soundings for leakage of all tanks and void spaces, particularly the engine room, tanks and cargo holds;
- inform the Company about the present situation;
- inform fully the coast-guard station, port authority and agent.
- The Master should only attempt to re-float the vessel using his own engine force when he is sure that the propeller is free and will remain free when turning.
- The Master shall evaluate whether de-ballasting, dropping of all fresh water and bunker transfer would assist the re-floating of the vessel or reduce the danger to the ship;
- the Master shall contact the port authority to request information regarding the ground around the vessel and the presence of any obstructions such as wrecks, underwater cables etc.;
- if possible, the master shall await the high tide prior to any attempt to re-float the vessel with or without the engine;
- during the attempt to re-float the vessel, the Master shall not take any risks particularly when there is danger of pollution;
- **Salvage assistance - if needed - should only be requested with the Company's approval. This does not affect the Master's authority concerning all safety matters on board the ship.**

6. ACCIDENTS AND MEDICAL MATTERS

General

In the event of an accident or injury to a crewmember, the Master must forward a full report to the crewing agency and also immediately inform the shore-based management. Should an accident or injury occur to any other person or shore employee whilst on board, the Master is to forward a detailed report to the Company together with the names and addresses of witnesses.

The attention of the Master and the officers is drawn to the avoidance of legal consequences which may arise from an accident or injury to a person whilst working on board, boarding or leaving the vessel, or rendering a service to the vessel, outside of the vessel, or in any other connection with the vessel.

Most important is that all means must be taken to prevent accidents. Prevention measures which contribute to this are:

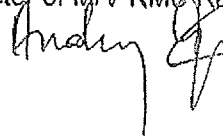
- The wearing of proper working clothes including shoes and helmets;
- clean, dry and well illuminated working areas on deck and engine;

MASTER'S STANDING ORDERS

The following Standing Orders include the basic principles, which shall at least be taken into account by all Deck Officers and Chief Mate.

1. The Officer of the Watch, on behalf of the Master, should at all times whether underway, at anchor or in the ports, ascertain the Safety of the Ship in all respects.
2. When underway, an Officer shall be at all times on the Bridge and must under no circumstances leave unless properly relieved by Master.
3. A proper lookout shall at all times be maintained by sight and hearing and if necessary by Radar, in order to detect, in good time, risk of collision, grounding and other perils.
4. The Officer of the Watch shall ascertain that the Ship is making a proper course by verifying position obtained by GPS with Radar and bearing observations, using all available navigational equipment. If any doubts He shall call Master at once.
5. Obey the International Regulations for Preventing of Collision at Sea.
6. Keep always a wide berth to meeting and crossing Ships.
7. Plot each vessel in order to determine if a collision risk is existing. In case You are "the give way" vessel take early and substantial action to keep well clear.
8. Check the deviation of the magnetic compass at least once a watch and check gyro compass and repeaters.
9. Beware of any isolated danger.
10. Check depth of water with Echo Sounder.
11. Monitor the barometer, weather, sea and swell condition and advise Master of any sudden changes.
12. If the visibility becomes poor or in any situation that may endanger Safety of the Vessel Master must be called.
13. Presence of the Master on the Bridge does not mean that Officer is relieved from His duties unless Master clearly says that He takes command over.
14. Fill in Deck Log book with all relevant entries such as weather, position, course and speed alterations, distances made good, movements when entering or leaving port, name and time of embarking/disembarking Pilots and when navigating in fog as these may be required in the court of Inquiry following a casualty.
15. Keep the Log book neat, clean and updated.
16. Do not hesitate to call Master at any time You feel that He should be on the Bridge, in any slightest doubt. He would be rather called too often than too late.
17. Do not wait for the Master to get to the Bridge if You feel that some action must be taken for the Safety of the Ship and lives on board. As Officer of the Watch You are in charge until the Master relieves You.

Master of M/V RMS Ratingen



Acknowledged:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

NORDSEETAUCHER GmbH**Schiffsbodenuntersuchung**

27 März 2003

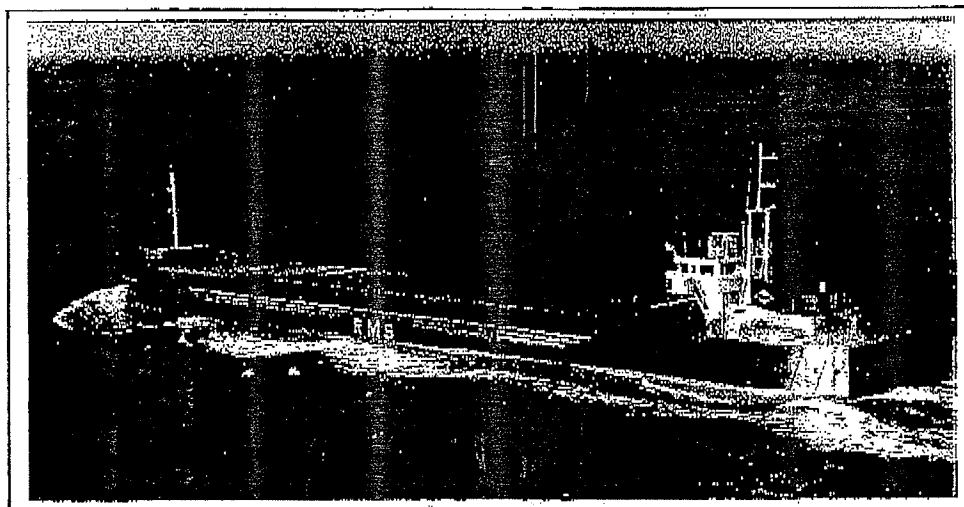
M/S "RMS Ratingen"

Master/Owners M/S „RMS Ratingen“
c/o BWK Schiffinvest GmbH & Co. KG
Krausstrasse 1a

47119 Duisburg**Schiffsbodenuntersuchung M/S "RMS Ratingen"**

classified by:

**M/S "RMS Ratingen"**



M/S „RMS Ratingen“

gemäß Auftrag vom 26. März 2003

Die Schiffsbodenuntersuchung der M/S „RMS Ratingen“ wurde ausgeführt von den Tauchern der NORDSEETAUCHER GmbH, am 27. März 2003 am Liegeplatz des Schiffes Schuppen 21 im Neustädter Hafen, Bremen.

NORDSEETAUCHER GmbH, Bramkampweg 9, D-22949 Ammersbek, Tel +49 4102 2318-0, Fax +49 4102 231820
Internet: www.nordseetaucher.de, Email: info@nordseetaucher.de

NORDSEETAUCHER GmbH



Schiffsbodenuntersuchung

27 März 2003

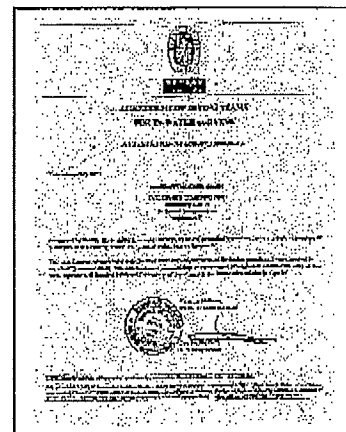
M/S "RMS Ratingen"

Folgende Schäden wurden festgestellt:

Plastische Verformung und Lackschäden

Ausgeführte Untersuchungen:

1. Bugstrahlruder
2. Schiffsboden und Seekästen
3. Schlingerkiel
4. Propeller und Ruderanlage
5. Anoden
6. Video



Untersuchungsbericht

1. Bugstrahlruder

das Bugstrahlruder wurde von den Tauchern untersucht, bis auf Lackschäden konnten keine weiteren Beschädigungen festgestellt werden

2. Schiffsboden und Seekästen

Der Schiffsboden wurde von vorne bis achtern untersucht. Verformungen mit den ca. Maßen 200x200 mm und bis zu 10 mm tief wurden ca. 10 m hinter dem vorderen Laderaumschott festgestellt. Die beobachteten Farbabschürfungen, bis auf den blanken Stahl, befinden sich im vorderen Drittel des Schiffes bei ca. 3 und 6 m. Weitere Farbabschürfungen und Roststellen sind auf dem gesamten Schiffsboden verteilt.

2.1.1 Seekästen

Die Seekästen auf der Steuerbord- und Backbordseite sind sauber und nicht, bis auf kleinere Lackschäden, beschädigt. Die Bolzen sind gesichert.

NORDSEETAUCHER GmbH**Schiffsbodenuntersuchung****M/S "RMS Ratingen"****27 März 2003****3. Schlingerkiel**

Die Untersuchung der Schlingerkiele ergab keine Beanstandung bis auf leichte Farbabschürfungen im vorderen Bereich.

4. Propeller und Ruderanlage**4.1 Propeller**

Die zwei 4-flügeligen Propeller laufen in einer Kortdüse und sind nicht beschädigt. Der Trossenschutz ist in Ordnung.

4.2 Ruder

An der Ruderanlage konnten keine sichtbaren Schäden, bis auf leichte Farbabschürfungen, festgestellt werden.

5. Anoden

Die untersuchten Anoden sind < 10 % abgenutzt. Es fehlen 3-4 Anoden im achterlichen Bereich. Mittschiffs auf der Backbordseite befand sich in einer Anode ein Rest von einem Netz, welches vom Taucher entfernt wurde.

6. Foto und Video

Die Inspektion des Schiffsbodens, der Ruder und Propelleranlage wurde auf Anweisung und im Beisein des Surveyor vom Bureau Veritas ausgeführt und auf Video aufgezeichnet. Das Band ist als Anlage beigelegt.

Ammersbek, den 04.04.2003

Nordseetaucher GmbH
Hauptverwaltung

Claus Meyer
Geschäftsführer

Nordseetaucher GmbH
Einsatzleiter

Dominik Wohlfahrt

NORDSEETAUCHER GmbH



Schiffsbodenuntersuchung

27 März 2003

M/S "RMS Ratingen"

NORDSEETAUCHER GMBH and Seamp Gibraltar Ltd. offers Diamond Polishing for all types of ship propellers at a very competitive price. The technique utilises the IT-1309, a lightweight, patented unit that uses industrial diamonds to provide the finest finish. With a weight of only 3 kg the equipment gives the greatest possible flexibility, allowing rapid deployment for executing polishing assignments across the globe.



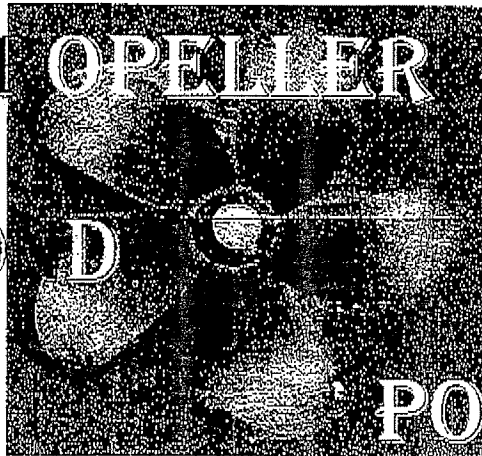
HEMPEL'S MARINE PAINTS A/S
INWATER MARINE SERVICE Aps.



LIPS

PROPELLER

DIAMOND



PO

ISHING

Why diamond polishing?

Propeller polishing reduces fuel consumption, thus decreasing the operational costs of vessels.

In general, propeller polishing will give an immediate fuel saving of 3 - 8%. Additionally there is a reduced load on the main engine resulting in less wear, tear and maintenance. The combination of these factors results in a more efficient and thus profitable operations.



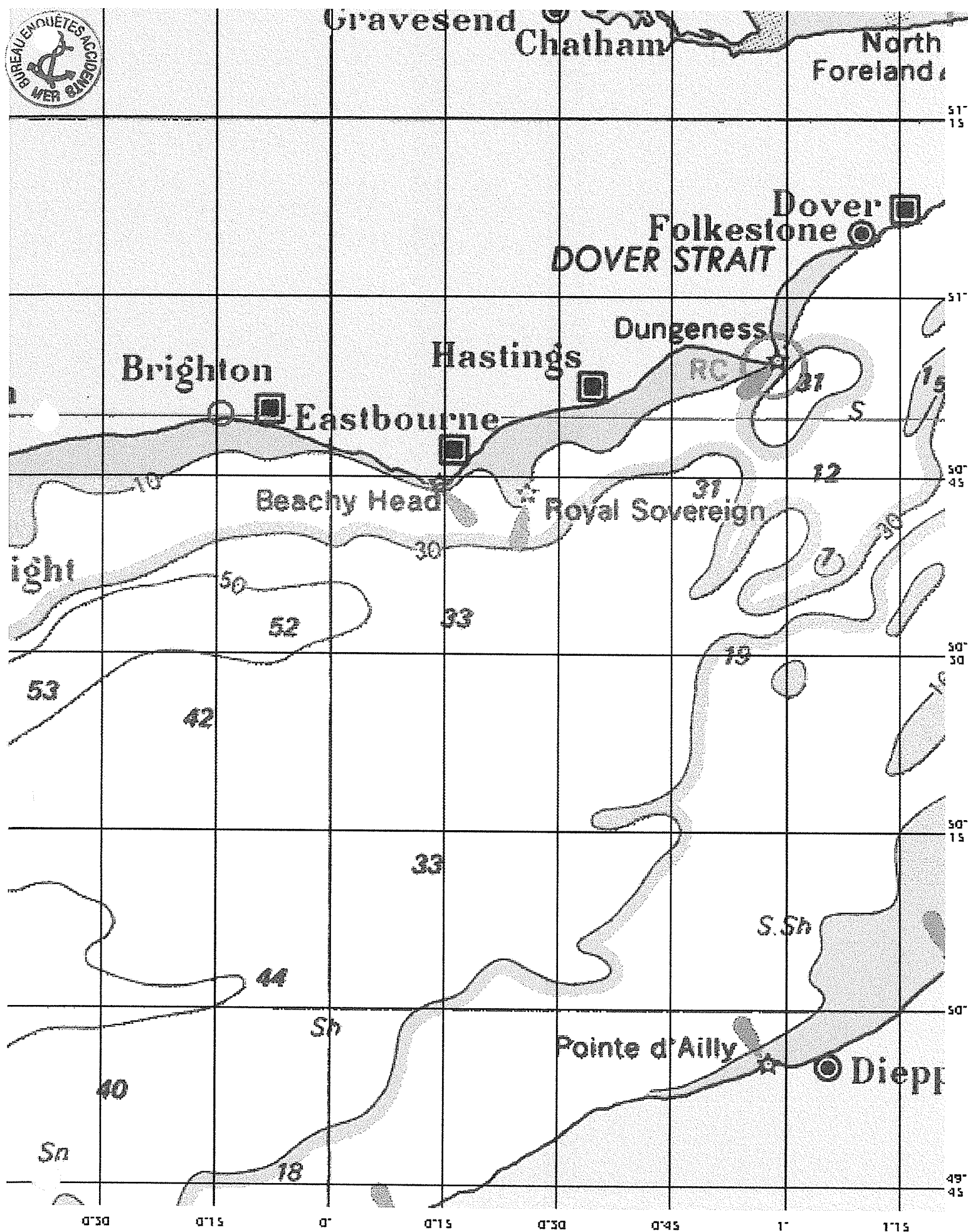
Result

The result of diamond propeller polishing will be a propeller with a surface roughness better than Rubert Scale "A" and a propeller with optimum performance to the benefit of the ship owners and operators.

NORDSEETAUCHER GmbH, Bramkampweg 9, D-22949 Ammersbek, Tel +49 4102 2318-0, Fax +49 4102 231820
Internet: www.nordseetaucher.de, Email: info@nordseetaucher.de

annexe C

CARTOGRAPHIE



Tide



Date

25/03/03

Heure locale

09:30

Hauteur

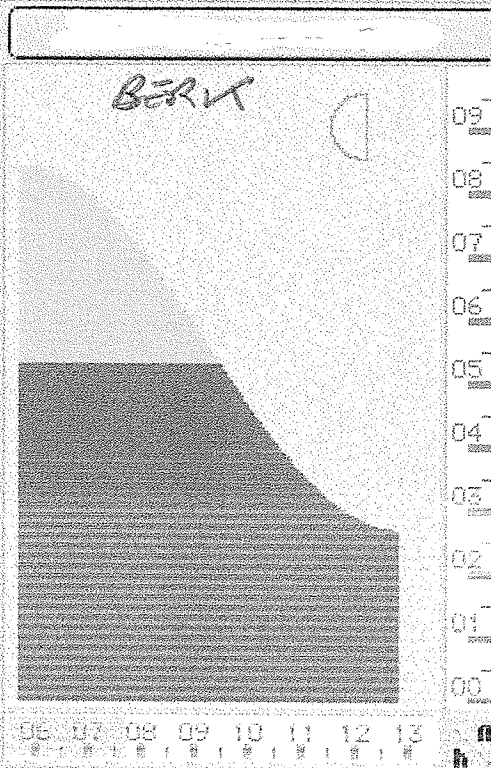
05.33 m

05:43 08:46 m

Coeff.

44

12:53 02:70 m



Courant de 0.5 nls
portant au 251

01

10:00 10:00

10:00 10:00

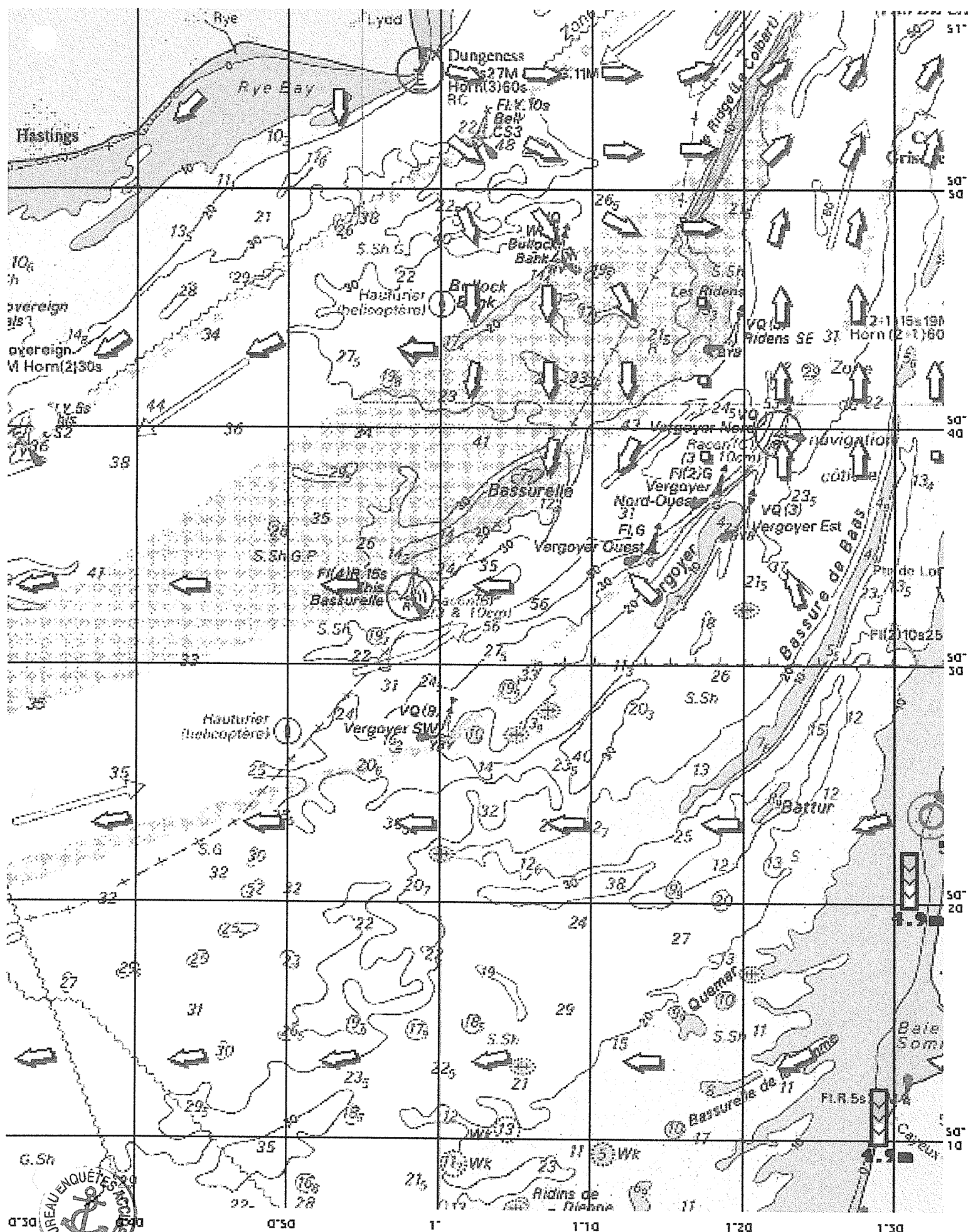
10:00 10:00

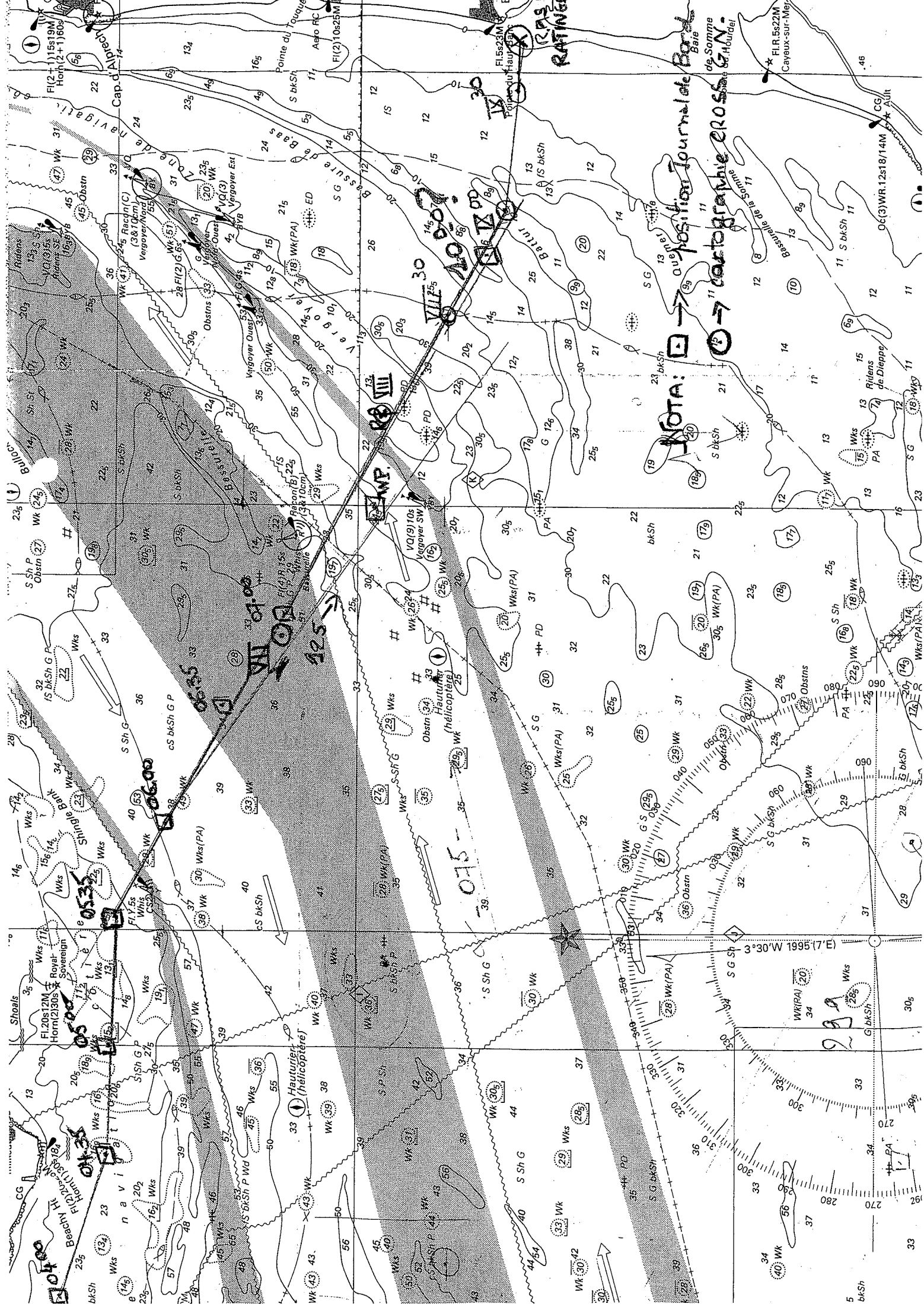
2

01

49

41



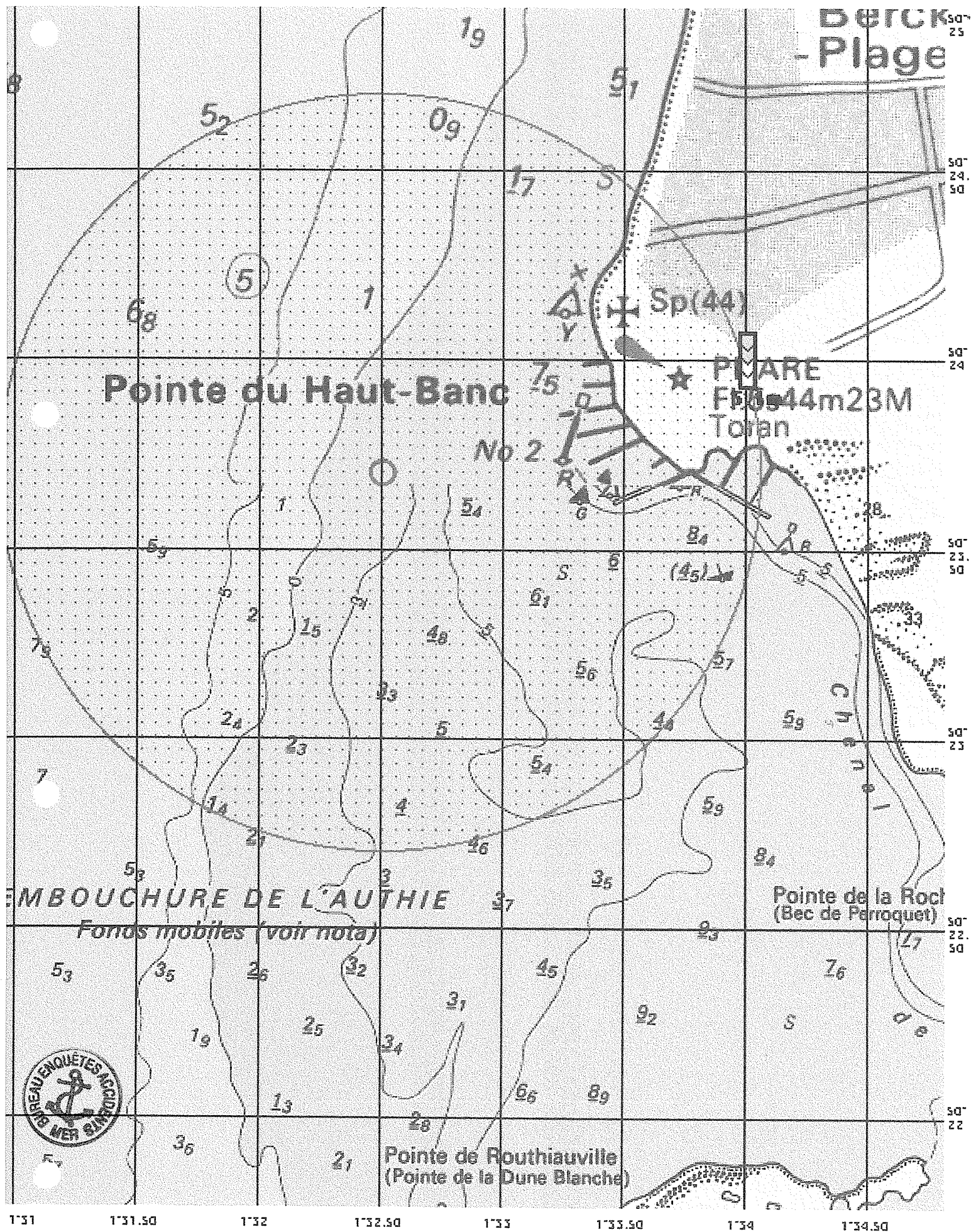


NOTA: → Position Journal de Bord
 → Position Journal de Bord

NOTA: → Position Journal de Bord
 → Position Journal de Bord

NOTA: → Position Journal de Bord
 → Position Journal de Bord

NOTA: → Position Journal de Bord
 → Position Journal de Bord



ZCZC PA46
NETHERLANDS COASTGUARD
NAVIGATIONAL WARNING NR 46 251525UTC MAR
WEST-FRIESLAND TSS
EAST CARDINAL LIGHTBUOY 'WF/E'
53-46.7N 004-19.9E TEMPORARILY WITHDRAWN
NNNN

(Error Rate= 0.0%)

ZCZC GA92
NAVAREA ONE 122
ENGLAND, EAST COAST. THE WASH. APPROACHES TO KING'S LYNN. CHART BA
1090.
LULLDOG CHANNEL, 52-54.0N 000-23.2E, IS NOW THE BUOYED CHANNEL TO
KING'S LYNN. ALL NAVIGATION AIDS HAVE BEEN REMOVED FROM CORK HOLE. ONTA-
CT KING'S LYNN HARBOUR AUTHORITY VHF CHANNEL 14 OR TELEPHONE
01559 11411 FOR FURTHER DETAILS.
NNNN

(Error Rate= 0.0%)

ZCZC PE54
NETHERLANDS COASTGUARD
FORECAST DUTCH EEZ ISSUED AT 12:00 UTC 250303
THERE ARE NO WARNINGS
SYNOPSIS AT 12.00 UTC
HIGH 1027 OVER SOUTHERN NORWAY MOVING TO THE SOUTHERN BALTIC
SEA. ASSOCIATED RIDGE PERSISTS OVER THE NORTH SEA
WEATHER FORECAST TILL WEDNESDAY 03.00 UTC
THAMES HUMBER
VARIABLE 2-3. MODERATE OR POOR RISK FOG PATCHES. WAVEHEIGHT
LESS THAN 0.5
RMAN BIGHT
VARIABLE 2-3. MODERATE OR POOR WITH FOG PATCHES. WAVEHEIGHT
LESS THAN 0.5
DOGER
SOUT. SOUTHWEST 2-4. MODERATE OR POOR RISK FOG PATCHES.
WAVEHEIGHT AROUND 0.5
OUTLOOK TILL WEDNESDAY 15.00 UTC
THAMES
EAST TO NORTHEAST 2-3. MODERATE OR POOR RISK FOG PATCHES.
WAVEHEIGHT LESS THAN 0.5
HUMBER
EAST TO SOUTHEAST 2-3. MODERATE OR POOR RISK FOG PATCHES.
WAVEHEIGHT LESS THAN 0.5
RMAN BIGHT
EAST TO SOUTHEAST 2-4. MODERATE OR POOR WITH FOG PATCHES.
WAVEHEIGHT LESS THAN 0.5
DOGER
SOUTH 2-4. MODERATE OR POOR RISK FOG PATCHES. WAVEHEIGHT
AROUND 0.5
VN

(Error Rate= 0.0%)

ZCZC GE15
ISSUED BY THE MET.OFFICE AT 250900UTC

(Error Rate= 0.0%)

WARNINGS: NIL

GENERAL SYNOPSIS AT 0000 UTC
LOW JUST WEST OF SOUTH FITZROY 1011 MOVING AWAY SLOWLY NORTHWEST,
LOSING ITS IDENTITY. NEW HIGH EXPECTED EAST FISHER 1025 BY MIDNIGHT
TONIGHT

24-HR FORECASTS

VIKING
SOUTH OR SOUTHWEST 3 OR 4, OCCASIONALLY 5 OR 6 IN NORTH. RAIN IN
NORTH LATER. MODERATE WITH FOG PATCHES

FORTIES CROMARTY FORTH TYNE DOGGER
VARIABLE BECOMING MAINLY SOUTHWESTERLY 3 OR 4. FAIR. MODERATE WITH
FOG PATCHES

HUMBER THAMES
VARIABLE BECOMING MAINLY SOUTHEASTERLY 3 OR 4. FAIR. MODERATE WITH
FOG PATCHES

FAIR ISLE
SOUTHWESTERLY, 4 IN SOUTHEAST, OTHERWISE 5 OR 6, OCCASIONALLY 7.
RAIN LATER. MODERATE OR POOR

OUTLOOK FOLLOWING 24 HOURS:

FRESH TO STRONG SOUTHWEST WINDS IN FAIR ISLE AND VIKING MODERATING
LATER. POOR VISIBILITY IN MOST AREAS WITH FOG PATCHES AT TIMES

NNNN

ZCZC PA00

(Error Rate= 0.0%)

NETHERLANDS COASTGUARD
NAVIGATIONAL WARNING
TESTMESSAGE
PLEASE IGNORE

NNNN