

## Nr. 7

UITSpraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van de Nederlandse chemicaliëntanker "Jo Lønn", varende nabij de "Ankerplaats W" te Yeosu (Zuid-Korea), met het Cambodjaanse schip "Zenith Focus".

Betrokkene: kapitein R. van Dalen

Op 1 maart 2003 is de Nederlandse chemicaliëntanker "Jo Lønn", varende nabij de "Ankerplaats W" te Yeosu (Zuid-Korea) in aanvaring gekomen, met het Cambodjaanse schip "Zenith Focus".

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 20 mei 2003 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp.

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

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

1. een staat van inlichtingen betreffende de Nederlandse chemicaliëntanker "Jo Lønn";
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van kapitein R. van Dalen, inclusief een kopie van zijn vaarbevoegdheidsbewijs;
3. een verklaring d.d. 13 maart 2003 van de tweede stuurman J.G.M. Sumayo;
4. een verklaring in het Engels van A.B.A. Wibowo;
5. een verklaring in het Engels van bootsman Y. Lengkoan;
6. een set documenten van Jo Tankers, aangeboden bij brief d.d. 31 maart 2003;
7. een bemanningslijst d.d. 21 februari 2003;
8. een set documenten van Jo Tankers, aangeboden bij brief d.d. 2 juli 2003;
9. zeekaart 3391;
10. een loodsverklaring d.d. 1 maart 2003 in het Koreaans, vertaald in het Engels door de agent van Jo Tankers.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 5 maart 2004.

Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. J.W.R. de Palm.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 20 mei 2003 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem de gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren hetgeen hij dienstig achtte.

## U 7

De Raad hoorde kapitein R. van Dalen, als betrokkene.  
De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.  
Aan de betrokkene is het recht gelaten het laatst te spreken.

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

#### **A. Het schip**

De "Jo Lønn" is een Nederlandse chemicaliëntanker, toebehorend aan rederij Jo Tankers B.V. te Spijkenisse. Het schip is in 1982 gebouwd, is 175 meter lang, meet bruto 22.772 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 11.200 kW. Het schip is uitgerust met GMDSS, VHF's, gyrokompas, radars, echolood, automatische stuurinrichting en GPS. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 30 leden. De diepgang bedroeg voor 4,00 meter en achter 8,15 meter. De lading bestond uit chemicaliën.

#### **B. De aanvaring**

Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein R. van Dalen:

In 1961 ben ik aan de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam begonnen aan de BS-opleiding. In 1964 heb ik mijn derde rang behaald. Vervolgens heb ik in 1970 de tweede rang en in 1974 de eerste rang behaald.

Ik ben begonnen met varen als leerling bij Nievelt Goudriaan Co. Na het behalen van mijn derde rang ben ik een jaar gaan varen bij Norsk Amerika Linje. Hierna ben ik weer teruggegaan naar Nievelt Goudriaan Co. Sinds 1 januari 1990 vaar ik als gezagvoerder bij Jo Tankers.

Ik heb als gezagvoerder niet eerder gevaren aan boord van de "Jo Lønn". Wel heb ik in 1985 als eerste stuurman een reis gemaakt aan boord van dit schip.

Ik heb als eerste stuurman wel een reis gemaakt op de "Jo Oak", een zusterschip van de chemicaliëntanker "Jo Lønn". Ik heb niet als kapitein op zusterschepen gevaren.

Op 17 december 2002 ben ik in San José (Guatemala) aan boord gekomen. Het schip voer wereldwijd. Ik ben eerder in Yeosu geweest. We varen niet regelmatig op deze haven.

De eerste stuurman liep dagdiensten en de tweede stuurman wisselde samen met de derde stuurman in een schema van 6 uur op, 6 uur af. De kapitein loopt alleen wacht indien nodig.

We zijn op 26 februari 2003 aangekomen in Yeosu. Eerst hebben we op de "waiting anchorage" gelegen en op 27 februari 2003 zijn we voor de kant gegaan. We hebben eerst voor de kant gelost en daarna zijn we ten anker gegaan om nog een deel van de lading te lossen in het motorschip "Myung Jin".

De avond voor de aanvaring ben ik nog bezig geweest met het aanpassen van het

stuwageplan. Ik lag rond 22.00 uur op bed. Rond 02.30 uur, 1 maart 2003, ben ik weer opgestaan en kwam de agent de uitklaring brengen. De agent heeft de loods besteld voor 05.00 uur. Ik wilde eigenlijk eerder vertrekken, want we waren al om 03.00 uur klaar met lossen. De agent heeft nog gebeld om te vragen of wij de loods eerder aan boord konden krijgen maar dit bleek niet mogelijk.

Het schip lag geankerd in "Ankerplaats B", Odong Do in peiling 210°, afstand 2,2 mijl.

Toen wij ankerop wilden gaan, stond er een NO wind, kracht 4 Bft., het regende zacht, het was 4 à 5 graden Celsius. Het zicht varieerde tussen de 4 en 8 mijl, afhankelijk van de regen. Terwijl wij ankerop gingen, heb ik een schip voor de kant zien liggen op een afstand van 5 mijl. De tweede stuurman was op wacht vanaf 00.00 uur, 1 maart 2003, en heeft nadat wij klaar waren met lossen, de brug klaargemaakt voor vertrek. De tweede stuurman heeft al veel ervaring bij deze rederij en met deze werkzaamheden.

De rederij heeft drie checklisten die gebruikt moeten worden bij het klaarmaken van de brug voor vertrek. De brug klaarmaken voor vertrek is routine, gemiddeld doen we in twee weken ongeveer negen havens aan. De tweede stuurman heeft de betreffende checklisten gebruikt en de Pilot Card ingevuld.

Er zijn altijd twee matrozen op wacht tijdens laden en lossen. Een van deze matrozen, A. Wibowo, is naar de brug gekomen om als roerganger te functioneren bij vertrek. De andere matroos is samen met de bootsman, die inmiddels gepord was, naar de bak gegaan om het anker thuis te halen. De loods was om 04.45 uur aan boord. Ik heb hem de Pilot Card overhandigd en heb met hem overlegd bij de kaartentafel. Wij hadden, als onderdeel van de reisvoorbereiding, al een koerslijn in de kaart gezet vanaf de ankerplaats. De loods stemde in met deze koers. Na het overleg heeft de loods contact opgenomen met Gwangjang Port Traffic Management Service om te melden dat wij gereed waren voor vertrek. Dit contact, via de VHF, vond plaats in het Koreaans. Wij hadden drie VHF's bijstaan, twee luid en een zachtjes. Wij hoorden continu gesprekken over de VHF in het Koreaans. Na dit gesprek zei de loods dat het anker thuisgehaald kon worden. De bootsman stond met een walkietalkie in contact met de brug. Ongeveer 04.50 uur zijn wij begonnen met het thuishalen van het bakboordanker.

Het was nog helemaal donker, de navigatieverlichting brandde helder. Er stonden twee stuurmachines bij.

Om 05.00 uur waren we ankerop. Na het ankerop gaan, gaf de loods direct orders aan de roerganger. Aan mij gaf de loods machine-orders. Ik stond achter de telegraaf. De telegraaf bevindt zich tussen de roerganger en de stuurboordradar. Hier sta ik vaak bij het manoeuvreren want op deze positie kan ik zowel de radar als de roerganger in de gaten houden. De tweede stuurman zorgde voor de posities in de kaart en eventuele fluitsignalen.

De taakverdeling die hier genoemd wordt, is standaard. Zo staat dit ook vermeld in de standaardwachtorders.

De VHF aan stuurboord stond op kanaal 12, dit kanaal werd gebruikt door Gwangjang Traffic. De VHF aan bakboord stond op kanaal 8, dit kanaal werd gebruikt door de loodsdienst. Het was erg druk op de VHF en de loods was dan ook continu bezig met verschillende gesprekken. Tussen deze gesprekken door, gevoerd

## U 7

in het Koreaans, gaf hij ook de orders in het Engels. De orders waren in duidelijk Engels.

Waar wij voeren was het niet erg druk. Er voeren wat vissers en een paar loodsboten bij de ingang van de haven. Op de fairway zelf was het rustig. Er was geen scheepvaartverkeer.

Wij lagen, toen wij ten anker lagen, ongeveer noord voor. Er stond niet veel stroom. Er was met de loods afgesproken om over stuurboord rond te gaan om op de koerslijn te komen. Wij hebben een ruime bocht gemaakt, er werd weinig roer gegeven.

In eerste instantie voeren we zeer langzaam vooruit. Zodra we van de ankerplaats af waren, voeren we al half vooruit.

Beide radars stonden aan. Ook de Arpa-functie van beide radars was in gebruik. De ene radar stond op 10 cm en de ander op 3 cm. Beide radars stonden op een bereik van 3 mijl en in "relative motion". Er werden geen schepen geplot. Ik denk dat de stuurboordradar op "North Up" stond en de bakboordradar op "Head Up". Dit laatste op verzoek van de loods. Ik geef de voorkeur aan "North Up".

Tijdens het manoeuvreren is geen overleg geweest tussen mij, de tweede stuurman en de roerganger. Na de draai om op de koerslijn te komen, lagen we 160° voor. De koerslijn stond op 152°. Er was geen uitgaand verkeer, wel waren er inkomende schepen. Over deze schepen heb ik van de loods geen informatie gekregen. Achteraf bleek volgens de eerste stuurman, dat de loods wel een briefje bij zich had waar deze scheepsbewegingen op stonden.

Om 05.08 uur kwam er een klein schip binnen. Het schip lag over bakboord en lag groen voor. De loods gaf roer naar bakboord 10 en vol vooruit. Dit om vrij te blijven van dit schip. Niet veel later draaide het andere schip naar stuurboord en lag vervolgens rood voor. Vervolgens gaf onze loods opdracht "stuurboord 20" om rood op rood te passeren. Dit alles gebeurde waarschijnlijk na aanwijzingen van Gwangjang Traffic. Conversatie tussen de loods en Gwangjang Traffic vond plaats in het Koreaans.

Na deze manoeuvre lagen we 168° voor. We hebben die koers vijf à zes minuten aangehouden om het andere schip te laten passeren. Het schip passeerde op ongeveer een kabel afstand. Hierna zijn we weer naar de koers 160° gegaan. Toen het andere schip passeerde, lagen we alweer 160° voor. Nadat de telegraaf op vol vooruit was gezet, was onze snelheid maximaal 8 mijl per uur. Vol vooruit is normaal 12 mijl per uur, maar we hebben niet lang genoeg vol vooruit gevaren om deze maximale snelheid te bereiken.

Een ander schip voer op tegenkoers aan bakboord naar het loodsstation. Deze voer op vijf kabels vrij. Na deze passage was de loods bezig met gesprekken op de VHF. Ik denk dat hij bezig was om het schip op te roepen waarmee we later in aanvaring zijn gekomen. Ik kon de gesprekken niet volgen daar ze in het Koreaans werden gevoerd.

Er was in de nabijheid geen ander verkeer. Ik keek regelmatig naar buiten. Ik keek over de manoeuvreerstand naar voren. Ik denk dat de loods praktisch helemaal visueel voer zonder gebruik te maken van de radar. Zelf keek ik regelmatig op de radar, ik stond er vlakbij.

De tweede stuurman zette ongeveer elke vier à vijf minuten een radarpositie in de kaart.

Ik zag wel een hoop lichtjes buiten maar niets bijzonders. Over stuurboord lagen veel ankerliggers met brandende dekverlichting. Ik ben even naar bakboord gelopen om naar een schip te kijken dat aan bakboord passeerde. Toen ik terugliep, zag ik tussen de witte dek- en ankerverlichting van diverse schepen aan stuurboord een rood licht. Toen realiseerde ik me dat er een schip moest varen. Ik zag dit licht op ongeveer drie streken van voren aan stuurboord. In mijn verklaring, die ik heb afgelegd in Korea, staat dat ik dit licht op vier streken gezien heb, maar nadat ik deze verklaring afgelegd heb, ben ik weer aan boord gegaan en realiseerde ik mij dat ik het schip tussen de drie en de vier streken gezien heb. Tot die tijd had ik alleen de loodsboot gezien die met ons meevoer.

Op het moment dat ik het rode licht zag, om ongeveer 05.19 uur, gaf de loods roerorder "bakboord 10" en vroeg de loods aan de tweede stuurman om een lange stoot te geven op de fluit. Beide orders werden gelijk opgevolgd. Het was mij onmiddellijk duidelijk dat deze orders gegeven werden met betrekking tot het schip dat aan stuurboord voer. Ik liep terug naar de radar en zag dat het schip op een afstand van 3½ tot 4 kabels voer. Hierna ben ik naar de telegraaf gegaan. Eigenlijk was ik op weg naar het raam. Ik heb de telegraaf op half vooruit gezet. Half vooruit komt overeen met een snelheid van 8 mijl per uur. We voeren al ongeveer 8 mijl per uur, dus voor de snelheid maakte deze order niet uit.

Hierna ben ik naar het raam gelopen en realiseerde ik mij dat een aanvaring niet meer te vermijden was. Ik heb de laatste minuten voor de aanvaring niet gezien dat het andere schip maatregelen nam om een aanvaring te vermijden. Het andere schip maakte geen bocht.

Om 05.20 uur volgde de aanvaring. Tussen het moment dat ik mij realiseerde dat de aanvaring niet meer te vermijden was en het moment van de aanvaring heb ik niets gedaan. Vlak voor de aanvaring – het andere schip was nog ongeveer 50 meter weg – gaf de loods roerorder "hard bakboord" om de aanvaringshoek kleiner te maken. Naar mijn idee voer het andere schip, het ms. "Zenith Focus", meer dan 5 mijl per uur, met een koers van 120°. Toen het ons raakte verloor het nauwelijks hoogte, dus ik denk dat het bijna dezelfde snelheid had als ons schip.

Het andere schip voer ons aan stuurboord aan onder een hoek van 30° ten opzichte van het achterschip. We werden geraakt ter hoogte van wingtank 4 stuurboord, net achter frame nummer 53. Het andere schip kreeg na de aanvaring onmiddellijk een slagzij van ongeveer 20 graden naar stuurboord en bleef tegen ons schip aanhangen. Het heeft ons over een lengte van 15 meter geraakt. Vervolgens draaide het andere schip naar stuurboord met als gevolg dat wij door het achterschip van het andere schip, naar later bleek het motorschip "Zenith Focus", nogmaals geraakt werden. Nadat het andere schip weer vrij van ons was, lag het weer recht.

De loods stond vlak voor de aanvaring over de VHF te praten en vlak na de aanvaring ook. Na de aanvaring had hij eindelijk contact met het motorschip "Zenith Focus". Dit laatste heb ik pas achteraf gehoord. De loods heeft aan Gwangjang Traffic doorgegeven dat de tijd van de aanvaring 05.20 uur was en hierna kreeg hij van Gwangjang Traffic te horen dat onze koers ten tijde van de aanvaring 160° was en dat de vaart ongeveer 8 mijl per uur was.

Ten tijde van de aanvaring en erna bleef iedereen op de brug rustig. Ik heb de loods gezegd om ons weer ten anker te brengen. De loods heeft een ankerpositie gevraagd aan Gwangjang Traffic en daar zijn wij heen gevaren.

## U 7

Er is geen algemeen alarm gegeven na de aanvaring. Ik weet niet meer zeker of ik contact heb gehad met de machinekamer om te spreken over de aanvaring. Naar aanleiding van de aanvaringshoek en de schade die aan het andere schip te zien was, concludeerde ik dat we een flinke deuk zouden hebben, maar dat wij geen scheur zouden hebben. Dus geen gevaar voor lekkage. De aanvaringshoek was te klein om het andere schip door onze huid heen te laten dringen. De eerste stuurman kwam gelijk naar de brug. De bootsman en de eerste stuurman zijn meteen aan dek gegaan om de schade op te nemen. De eerste stuurman heeft de tanks gecontroleerd op lekkage.

Nadat we ten anker zijn gegaan op de "Waiting Anchorage", om 06.00 uur, heeft de eerste stuurman nog met de loods gepraat, terwijl ik vanaf 06.10 uur kantoor ben gaan inlichten. Wij hebben een standaardlijst waarin wordt vermeld wie er op de hoogte gesteld moeten worden in dergelijke gevallen. Toen ik ging bellen was al globaal bekend welke schade we hadden. Toen ik terugkwam op de brug, stond de eerste stuurman met de loods te praten en kreeg ik van de loods de naam door van het schip dat ons had aangevaren.

De loods heeft, nadat we ten anker zijn gegaan, verklaard dat hij vóór de aanvaring contact heeft gehad met de loods van het motorschip "Zenith Focus" en dat er afgesproken was dat wij eerst naar het loodsstation zouden varen en dat het andere schip pas daarna, achter ons langs, naar binnen zou gaan. De afspraak is tot stand gekomen door orders van Gwangjang Traffic. De loods is om 06.43 uur van boord gegaan.

Wij hebben de loodsladder overboord gehangen en hebben via deze ladder de schade kunnen bekijken. Voor de schade verwijs ik naar het rapport dat door Det Norske Veritas (DNV) is opgemaakt op 1 maart 2003. Nadat ik contact had gehad met kantoor, heb ik geprobeerd contact te krijgen met het motorschip "Zenith Focus". Ik wist dat het andere schip inmiddels ook ten anker was gegaan. Dat schip lag op de "Anchorage B". Ik heb VHF-kanaal 12 en 16 gebruikt maar het is niet gelukt om contact te krijgen.

Van kantoor heb ik te horen gekregen dat zij inmiddels P&I en DNV hadden ingelicht. Er was niet afgesproken of kantoor of het schip de Scheepvaartinspectie zou inlichten. Ik was inmiddels ook bezig om DNV zelf te bereiken, maar aangezien het een feestdag was in Korea verliep dit erg moeizaam. 's Morgens om 09.14 uur is de agent aan boord gekomen en hij heeft met een videocamera de schade opgenomen. Om ongeveer 10.00 uur ben ik samen met de tweede stuurman met een bootje naar de wal gegaan. Wij moesten een verklaring afleggen bij de Maritime Police. De agent vertaalde, aangezien de politie nauwelijks Engels sprak.

Tijdens een gedeelte van ons verhoor op de wal was iemand aanwezig van P&I omdat de agent problemen had met het vertalen van scheepstermen.

Rond 16.00 uur zijn de klasesurveyor, een vertegenwoordiger van de verzekering en een vertegenwoordiger van de tegenpartij aan boord gekomen. Ik was hier niet bij omdat ik nog bij de Maritime Police zat. Tegen 17.30 uur waren de tweede stuurman en ik weer terug aan boord. Vlak hierna is de DNV-surveyor weer van boord gegaan. De surveyor heeft een "condition of class" afgegeven, geldig tot 31 mei 2003. Van de klasesurveyor mochten wij dezelfde avond nog vertrekken maar van de havenautoriteiten mochten wij pas weg nadat er een uitspraak van de rechter zou zijn. Die uitspraak zou pas de volgende dag, zondag, of anders pas maandag komen.

De dag waarop de uitspraak zou komen, hing af van het tijdstip waarop de geluidsband van de verkeersdienst uitgeschreven zou zijn.

Het andere schip zou pas op 2 maart 2003 bekeken worden op schade. Op 2 maart 2003, nadat het andere schip bekeken was, kwam de mededeling dat het andere schip niet alleen schade aan de boeg had, maar ook aan de bulb. Wij moesten dus ook verder kijken naar schade onder de waterlijn. Eerst hebben we dubbelebodewingtank 5, waar ballast in zat, leeggehaald. Hier vonden we geen schade. Hierna hebben we dubbelebodewingtank 4 leeggehaald. Hier troffen we wel schade aan. De webspanten in wingtank 4 waren erger verbogen dan in eerste instantie gedacht. Ik refereer hierbij aan het rapport van DNV, opgemaakt op 7 maart 2003 te Kaohsiung, Korea. Op 2 maart 's avonds, rond 20.00 uur, zijn wij vertrokken naar Taichung. Onderweg wisten wij al dat er meer schade was in de wingtank. Wij zijn op 4 maart 2003 aangekomen in Taichung. Hier hebben we de lading gelost. Later, in Kaohsiung, 7 maart 2003, hebben wij weer een klasseurveyor aan boord laten komen omdat wij hadden gemerkt dat de schade groter was dan op het klasserapport van de surveyor stond aangegeven. De schade aan de webspanten was groter dan vermeld in het eerste rapport. Het rapport is in Kaohsiung aangepast. Ik ben in Kaohsiung van boord gegaan.

Inmiddels is de schade verholpen op een scheepswerf in Karimun, Indonesië. Hier ben ik niet bij aanwezig geweest. Ik heb gehoord dat de reparatie ongeveer 10 dagen in beslag zou nemen. Niet vanwege het vervangen van het staal, maar vanwege het coaten van de wingtank. Dit laatste neemt erg veel tijd in beslag. Het was niet de bedoeling dat het schip droog zou gaan. De deuk in de dubbelebodewingtank onder de waterlijn is niet verholpen, wel is het verbogen stuk van het spant ter hoogte van de deuk vervangen.

### *3. Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad heeft aanvullend – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein R. van Dalen:

Ik blijf bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd, met dien verstande dat ik in 1965 mijn derde rang heb gehaald en niet in 1964.

Ik kende de "Jo Lønn" goed.

Ik had een korte rust gehad, maar ik was redelijk uitgerust toen ik op de brug kwam. Ik had een Pilot-formulier ingevuld en bovendien nog drie checklijsten. De loods heeft deze gelezen nadat hij aan boord was gekomen. Volgens mij kende de loods ons schip of haar zusterschepen. Wij hadden hem verteld dat er veel tegenroer gegeven moest worden om te stutten. Ik heb niet met de loods gesproken over het communiceren in het Engels van en naar Port Control. Ik had met de loods over de route na ons ankerop gaan gesproken. Hij ging daarmee helemaal akkoord. Wij zijn toen ankerop gegaan en kregen daarbij aanwijzingen van Port Control met betrekking

## U 7

tot de grote scheepvaart en hoe andere schepen moesten worden gepasseerd. Op vragen van schepen aan Port Control werd langzaam gereageerd. Ik laat u in de zeekaart zien op welk gedeelte van de route de loods aan boord was. Ik had in dit geval niet verwacht dat de loods zo lang aan boord zou blijven. Meestal gaat hij na het zwaaien al van boord en neemt Port Control het van hem over. Ik had hem toen moeten vragen wat de bedoelingen waren, maar dat heb ik helaas niet gedaan. Ik toon u in de zeekaart de positie waarvan ik vermoed dat de loods daar van boord zou gaan. Hij had mij niet verteld waar dat zou gaan gebeuren. Achteraf denk ik dat als hij eerder van boord was gegaan, ik eerder betere informatie van Port Control had gekregen. De aanwijzingen van Port Control zijn in het algemeen goed te volgen.

De loods communiceerde met Port Control in het Koreaans. Hij vertaalde dit niet voor mij in het Engels; ik heb hem ook niet gevraagd dit voor mij te doen. De tweede stuurman was een Filippijn. Deze had de reisvoorbereiding gedaan en ik had deze gecontroleerd. Bij vertrek houdt de tweede stuurman elke vijf minuten de positie bij, en hij bedient zondig de fluit. Hij is niet belast met de uitkijk, dat is mijn taak. De tweede stuurman hield af en toe ook in de gaten of de roerorders goed door de roerganger werden uitgevoerd.

Beide radars stonden bij. Ik hield voornamelijk de 10-cm-radar in de gaten, maar incidenteel keek ik ook wel op de 3-cm-radar. De laatste had koers boven. Er stonden geen trails bij. Ik keek regelmatig op de radar. Het zicht was goed en het regende een beetje.

Ik zag de "Zenith Focus" voor het eerst op drie of vier kabels. Ik zag toen haar rode licht en besefte toen dat het een varend schip was. Het schip kwam uit de ankerliggers, die op ongeveer dezelfde afstand lagen. Ze had een behoorlijke vaart. Ik heb geen manoeuvres van dit schip gezien en ik heb ook geen signalen van dit schip gezien of gehoord.

Na de aanvaring ben ik de autoriteiten gaan waarschuwen. De communicatie met de autoriteiten verliep zeer moeizaam. Nadat ik dit had gedaan kwam ik weer op de brug en ik zag toen dat de loods met de eerste stuurman stond te praten. Hij vertelde hem wat er was gebeurd. Hij sprak over meerdere schepen, maar de situatie was voor mij onduidelijk.

Ik ben zelf nog nooit afgeweken van de instructies van Port Control. Ik weet niet of andere kapiteins dat wel eens gedaan hebben. Hetzelfde geldt eigenlijk voor het varen onder loodsaanwijzing.

Ik heb de in het Koreaans opgestelde loodsverklaring van de loods meegenomen naar deze zitting. Deze is door onze agent voor ons in het Engels vertaald en is bij de Koreaanse versie gevoegd. De loods zelf was niet tot een dergelijke vertaling in staat. U mag van mij een kopie van deze stukken maken. In de loodsverklaring staat wat de afspraken tussen de schepen waren. Vooraf had hij niet met mij over deze afspraken gesproken. Ik had wat dat betreft nauwelijks informatie over de scheepvaart die er gaande was. Eigenlijk is het zo dat de loods de navigatie volledig overneemt.

Ik vermoed dat Port Control onze snelheid onderschat heeft, wij voeren ongeveer acht mijl per uur in plaats van de gebruikelijke twaalf mijl per uur.

Achteraf gezien, zou ik voorgesteld hebben eerst te wachten op de inkomende vaart



in plaats van een onmiddellijk vertrek vanaf de ankerplaats. Dit inkomende schip beperkte onze manoeuvreerbaarheid. De loods was op de hoogte van dit schip. In de Koreaanse wateren is het gebruikelijk dat op zeer korte afstanden wordt gepasseerd. Afstanden van een kabel zijn niet ongebruikelijk. Het is er ter plaatse ook druk met vissersschepen. Er is ter plaatse nu een scheidingsboei die er destijds nog niet was.

De boegschroef werkt alleen maar bij een snelheid van minder dan drie mijl per uur. De schade is in eerste instantie alleen van buiten bekeken.

Ik ben bekend met de uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart over de communicatie tussen loodsen en verkeersdiensten op de Westerschelde. Ik ben niet bekend met uitspraken van de Raad over deze problematiek in het Verre Oosten. Ik heb een BRM-cursus gevolgd, maar deze problematiek is daar niet zo nadrukkelijk aan de orde geweest.

Voor ons is Engels een gebruikelijke voertaal aan boord, maar er zijn landen waar men deze taal niet of nauwelijks spreekt.

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

De chemicaliëntanker "Jo Lønn" lag op 1 maart 2003 op de rede ten anker op de ankerplaats "B" van Yeosu te Zuid-Korea. Er stond een wind met kracht 4 Bft., het weer was regenachtig met een zicht van 4 à 8 mijl.

De tweede stuurman die op dat moment op de brug was, heeft de brug klaargemaakt in afwachting van de loods. Deze kwam rond 04.45 uur aan boord.

Ten tijde van vertrek bestond de brugbezetting uit de volgende personen: de kapitein, de tweede stuurman, de matroos van de wacht en de Koreaanse loods.

Uit het onderzoek bleek, dat toen de loods aan boord stapte, hij regelmatig contact had met Gwangjang Port Traffic Control (G.P.T.C.). Dit gebeurde allemaal in het Koreaans. Hierdoor kon de kapitein aan boord van de "Jo Lønn" de conversatie niet volgen.

Onderling communiceerde de loods aan boord wel in het Engels met de bemanningsleden.

Na de ankeropmanoeuvre lag het schip rond de 160° voor en moest men een koers van 152° gaan voorliggen.

Om 05.08 uur waren onder loodsaanwijzing en advies van de G.P.T.C. een paar schepen vrij dicht langs de "Jo Lønn" gevaren. Alle conversatie was ook hier alleen in het Koreaans.

De tweede stuurman was op dat moment belast met de radarwacht en de plaatsbepaling. Om 05.19 uur zag de kapitein plotseling tegen de achtergrondverlichting en ankerliggers een rood licht van een schip dat in de buurt was. Op de radar bleek dat het schip zeer dichtbij was, binnen een halve mijl. Kort hierna gaf de loods orders aan de roerganger die leken op een uitwijkmanoeuvre om een aanvaring te voorkomen. Dit mocht niet baten, want kort hierna, rond 05.20 uur, werd de "Jo Lønn" aangevaren door de wat later bleek de "Zenith Focus" te zijn. Na de aanvaring werd besloten om terug te keren naar de ankerplaats nadat er was vastgesteld dat er geen lekkage was.

## U 7

Uit het onderzoek bleek later dat de Koreaanse loods ook contact probeerde te leggen met de "Zenith Focus" hetgeen is gelukt. Er zou zelfs een afspraak zijn gemaakt met de loods aan boord van de "Zenith Focus", hoe er uitgeweken zou worden. Dit gebeurde ook allemaal in het Koreaans, waardoor de kapitein dat niet kon volgen. De kapitein kon hierdoor dan ook niet beoordelen of de beoogde afspraak wel veilig zou zijn.

Uit het hele onderzoek bleken een aantal aspecten te hebben geleid tot deze aanvaring. Op de brug communiceerde de loods met andere loodsen en de G.P.T.C. in het Koreaans. De kapitein en andere bemanningsleden konden deze gesprekken niet volgen. De kapitein volgde de loods te passief en handelde te laat om een aanvaring te voorkomen. Er werd volgens mij onvoldoende uitkijk gehouden.

Uit vorige onderzoeken van de Raad kwam al meerdere malen naar voren het belang van een goede "bridge resource management", waarbij de werkzaamheden van de loods duidelijk inbegrepen zijn.

Als een loods aan boord van een schip komt, is hij geen vervanger voor de kapitein, maar zoals de wet voorschrijft een adviseur. De kapitein blijft eindverantwoordelijk.

Toen bleek dat de communicatie met de wal en de schepen rondom het ankergebied en in het Koreaans geschiedde, had de kapitein moeten ingrijpen.

De kapitein had duidelijk met de loods moeten afspreken dat op de brug een taal werd gesproken die door iedereen kon worden verstaan. Duidelijke communicatie op de brug is onmisbaar, zeker op zo'n druk vaarwater.

Maar om alleen de kapitein nalatigheid te verwijten vind ik te ver gaan. De kapitein had zijn verantwoordelijkheid moeten nemen en met de loods moeten afspreken dat op de brug alleen Engels zou worden gesproken, wanneer het om het schip ging. Dit zoals opgenomen in SOLAS hoofdstuk V, artikel 14 d. Wel mocht de kapitein aannemen dat een loods met zijn lokale bekendheid een zekere mate van veiligheid kan waarborgen.

Gezien het bovengenoemde stel ik de Raad voor om een berisping uit te spreken tegen de kapitein.

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

#### **Toedracht**

De "Jo Lønn" kwam op 26 februari 2003 in Yeosu, Zuid-Korea, aan om chemicaliën te lossen. Na eerst op de "Ankerplaats W" ten anker te hebben gelegen ging men op 27 februari 2003 voor de kant. Een deel van de lading werd voor de kant gelost en het restant, 2079 ton Butanol, loste men op de ankerplaats ("working area B") in het motorschip "Myung Jin". Na met het aanpassen van het stuwageplan te zijn bezig

geweest ging de kapitein om 22.00 uur slapen. Op 1 maart 2003 kwam de agent omstreeks 02.30 uur de uitklaring brengen en werd de kapitein medegedeeld dat de loods voor 05.00 uur besteld was. De tweede stuurman, die vanaf 00.00 uur de wacht had, maakte na de lossing de brug voor vertrek gereed en vulde de Pilot Card in. Bij vertrek was het regenachtig weer en stond er een noordoosten wind met een kracht van 4 Bft. Afhankelijk van de regen bedroeg het zicht tussen de 4 en 8 mijl. Om 04.45 uur kwam de loods aan boord. De kapitein had reeds als onderdeel van de reisvoorbereiding een koerslijn, 152° rw, in de kaart gezet vanaf de ankerpositie. De loods ging met deze koerslijn akkoord. Na dit overleg nam de loods, via VHF kanaal 12, contact op met Gwangjang Port Traffic Management Service om te melden dat de "Jo Lønn" gereed was voor vertrek. Het gesprek vond plaats in het Koreaans, zoals alle gesprekken die op de VHF te horen waren. Men had op de brug drie VHF's bijstaan, twee luid en één zachtjes. Port Control gaf aan de loods door dat er een binnenkomer, het m.s. "Geroi Novoros Ssisyska", van zee onderweg was naar de "inner anchorage" en het m.s. "Zenith Focus" vanaf de "W-anchorage" ook naar de "inner anchorage" zou opstomen. De loods kreeg de opdracht om met de loods van de "Zenith Focus" contact op te nemen en afspraken te maken. Tussen beide loodsen werd afgesproken dat de "Zenith Focus" achter de "Jo Lønn" langs zou gaan. De loods heeft deze informatie niet aan de kapitein doorgegeven.

Nadat de loods gemeld had dat de "Jo Lønn" gereed was voor vertrek, gaf hij te kennen dat het anker thuis gehieuid kon worden. Op de bak bevonden zich de bootsman en een matroos. Op de brug, de kapitein, de loods, de tweede stuurman en een roerganger.

Via walkie talkies werd het contact tussen de brug en de bak onderhouden. Om 04.50 uur begon men met hieuwen, men lag ongeveer Noord voor, en om 05.00 uur was het anker thuis.

Bij vertrek was het nog donker en de navigatieverlichting brandde helder.

Beide radars, een 3-cm en een 10-cm radar, stonden bij op een bereik van 3 mijl. De stuurboordradar stond op North-up en de bakboordradar stond op verzoek van de loods op Head-up. Nadat men het anker binnen gehieuid had ging men over stuurboord rond en toen het schip slaags lag voor vertrek naar zee liet de loods eerst 150° rw sturen, vervolgens 155° en in de fairway 160°, wat nagenoeg overeenkomt met de richting van de fairway. In eerste instantie voer men zeer langzaam vooruit, maar na het verlaten van het ankergebied werd overgegaan op half vooruit. In de fairway was weinig scheepvaartverkeer, alleen bij de ingang van de haven voeren wat vissersschepen en enkele loodsbotten.

Op de VHF-kanalen 8 (loodsdienst) en 12 (Traffic Control) was het erg druk en de loods voerde op beide kanalen diverse gesprekken in het Koreaans. De brugorders werden door hem in goed verstaanbaar Engels gegeven.

De kapitein bevond zich achter de telegraaf. Vanaf deze positie kon hij zowel op de radar kijken als de roerganger controleren. De tweede stuurman hield zich voornamelijk bezig met het bijhouden van de positie in de kaart en het geven van eventuele fluitsignalen indien die door de loods noodzakelijk geacht werden.

Om 05.08 uur kwam er een klein schip de haven in varen. Het schip zat even over bakboord en lag groen voor. Het schip lag op de "Ankerplaats B" aan. Om van dit

## U 7

schip vrij te blijven liet de loods 10 graden bakboordroer geven en vermeerderde vaart naar vol vooruit. Even later, om 05.10 uur, draaide dit schip naar stuurboord en zag men aan boord van de "Jo Lønn" het rode boordlicht van de ander. Om rood op rood te passeren liet de loods "stuurboord 20°" geven. Dit gebeurde nadat de loods in het Koreaans in gesprek was geweest met Gwangjang Traffic Control. De binnenkomer werd vervolgens op een afstand van 1 kabel gepasseerd. Op dat moment was de koers 168° rw. Nadat men volledig vrij was van de ander werd weer 160° rw gestuurd. De vaart bedroeg toen circa 8 knopen. Intussen voerde de loods weer diverse gesprekken in het Koreaans op de VHF. Er was nog steeds weinig scheepvaartverkeer in de onmiddellijke nabijheid, alleen over stuurboord lagen veel ankerliggers met fel brandende witte dekverlichting. De kapitein liep even naar de bakboordvleugel om naar een schip te kijken dat men op dat moment aan bakboord passeerde. Toen hij weer terug liep naar de manoeuvreerstand zag hij tussen de witte dekverlichting van de ten anker liggende schepen, omstreeks 05.19 uur, een rood licht op circa 3 tot 4 streken aan stuurboord. Op hetzelfde moment liet de loods 10 graden bakboordroer geven en vroeg hij de tweede stuurman om een lange stoot op de fluit te geven. Beide orders werden onmiddellijk uitgevoerd. Omdat het de kapitein onmiddellijk duidelijk werd dat de uitgevoerde manoeuvre bedoeld was voor het schip over stuurboord, liep hij naar de radar en zag dat dit schip op een afstand van 3 tot 4 kabels zat. Hij zette de telegraaf op half vooruit en liep naar het raam, zich intussen realiserend dat een aanvaring niet meer te vermijden was. Om 05.20 uur volgde de aanvaring met wat later het Cambodjaanse schip "Zenith Focus" bleek te zijn. De kapitein heeft tussen het moment dat hij zich realiseerde dat de aanvaring niet meer te voorkomen was en het moment van de aanvaring geen actie ondernomen omdat hij van oordeel was dat de actie, ondernomen door de loods, de juiste was. Hij heeft niet gezien dat de ander enige actie, door middel van een koers- of vaartverandering, ondernam om de aanvaring te vermijden.

Vlak voor de aanvaring liet de loods nog hard bakboordroer geven om de aanvaringshoek kleiner te maken. Daarna liet hij, toen de aanvaring reeds een feit was, nog hard stuurboordroer geven om het achterschip vrij te varen van de ander. Naar het oordeel van de kapitein lag de "Zenith Focus", vlak voor de aanvaring, een koers voor van ongeveer 120° en bedroeg de vaart circa 5 knopen.

De "Jo Lønn" werd aan stuurboord, onder een hoek van 30 graden ten opzichte van het achterschip, aangevaren ter hoogte van wingtank-4 stuurboord, welke geladen was met ISO Propyl AlcoholUN 1219. Later werd de lading van deze tank naar een andere tank overgepompt.

Gezien de kleine aanvaringshoek achtte de kapitein het niet noodzakelijk om direct algemeen alarm te geven. Hij verwachtte wel een flinke inzet van de huid maar geen scheuren die lekkages tot gevolg zouden hebben.

De "Zenith Focus" kreeg na de aanvaring een slagzij van ongeveer 20 graden over stuurboord en bleef even tegen de "Jo Lønn" aanhangen. Vervolgens draaide de "Zenith Focus" naar stuurboord wat als gevolg had dat de "Jo Lønn" nu door het achterschip van de ander geraakt werd. Toen de "Zenith Focus" vrij van de "Jo Lønn" kwam lag het schip weer recht. De loods meldde de aanvaring bij Gwangjang Traffic Control en kreeg te horen dat op het moment van de aanvaring de koers van de "Jo Lønn" 160° rw was en de vaart ongeveer 8 knopen bedroeg.

Na de aanvaring verzocht de kapitein de loods om ten anker te gaan om de geleden schade te kunnen opnemen. De eerste stuurman was hiermee intussen al bezig met de bootsman.

Om 06.00 uur kwam men ten anker op de "Waiting Anchorage" en om 06.10 uur lichtte de kapitein de rederij in. Voordat de loods van boord ging verklaarde hij dat hij in een eerder stadium contact had gehad met de loods van de "Zenith Focus" en men onderling had afgesproken dat de "Jo Lønn" eerst naar het loodsstation zou varen en de "Zenith Focus" daarna achter hen langs, via de fairway, naar binnen zou gaan. Deze afspraak zou tot stand gekomen zijn in opdracht van de verkeersleiding van Gwangjang Traffic Control.

De kapitein heeft nog geprobeerd om met de "Zenith Focus", die inmiddels ook ten anker was gegaan, contact te krijgen hetgeen niet lukte. De rederij had intussen het Klassebureau en de P&I Club ingelicht maar aangezien het die dag een feestdag in Korea was verliep het contact met beide instanties moeizaam. De volgende dag werd de schade met een video camera opgenomen en moest men een verklaring afleggen tegenover de waterpolitie. Tevens werd de schade opgenomen door vertegenwoordigers van het Klassebureau en de P&I Club.

Het Klassebureau gaf een "condition of class" af dat geldig was tot 31 mei 2003 en gaf toestemming om de reis te vervolgen. Vooralnog werd er door de autoriteiten geen toestemming gegeven om te vertrekken. Eerst diende een rechter hierover uitspraak te doen.

Nadat bleek dat de "Zenith Focus" niet alleen schade opgelopen had aan de boeg maar ook aan de bulb, diende met schade onder de waterlijn ook rekening gehouden te worden.

Na inspectie bleek dat de webspanten in de dubbele bodemwingtank-4 stuurboord erger waren verbogen dan in eerste instantie gedacht werd.

De "Jo Lønn" liep door de aanvaring aanzienlijke schade op. Boven de waterlijn liep men huidinzettingen op tussen spant 22 en 34 en tussen spant 49 en 53. Tevens werd er schade geconstateerd in dubbele bodem wingtank-4 stuurboord.

De schade werd later in Indonesië op een werf in Karimun gerepareerd.

Op 2 maart 2003 vertrok de "Jo Lønn" rond 20.00 uur uit Yeosu met bestemming Taichung.

### **Beschouwing**

#### *De aanvaring*

In zijn reisvoorbereiding had de kapitein de koersen vanaf de ankerplaats naar zee in de kaart uitgezet en deze voorbereiding met de loods besproken. De loods ging hiermee akkoord en volgde na het rondgaan op de ankerplaats nagenoeg de uitgezette koerslijn. Voor het betrokken gebied is een snelheidsbeperking van kracht van 12 knopen. Voordat men zich op open water bevindt moet men eerst via de voorgescreven fairway een druk ankergebied passeren. Het is altijd moeilijk om tussen de felle dekverlichting van de ankerliggers tijdig een varende schip te ontwaren. Zeker als de afstand tussen fairway en het ankergebied gering is dient men hiermee ernstig rekening te houden. In het onderhavige geval was deze afstand circa een halve mijl. De aankomst en het vertrek van schepen worden in de haven van Yeosu onder een

## U 7

strak regiem van de plaatselijke verkeersdienst gecoördineerd. Ook de loodsen dienen zich te houden aan de aanwijzingen van deze dienst.

De loods van de "Jo Lønn" was door zijn contact met de verkeersdienst op de hoogte van het vertrek van de "Zenith Focus". Dit schip had ook een loods aan boord en was van plan om naar binnen te gaan. Er waren afspraken gemaakt tussen de beide loodsen in opdracht van de verkeersdienst. Volgens de loods van de "Jo Lønn" zou de "Zenith Focus" wachten met naar binnen gaan tot de "Jo Lønn" gepasseerd was en achter haar langs de fairway invaren. Omdat alle gesprekken in het Koreaans gevoerd werden bleef de kapitein verstoken van deze informatie. De loods heeft ook geen moeite gedaan om de kapitein hierover te informeren. De kapitein had in ieder geval, toen hij in de gaten kreeg dat alle conversatie in het Koreaans plaats vond, pressie op de loods moeten uitoefenen om duidelijke informatie in het Engels te verkrijgen. De Raad is er zich van bewust dat dit in veel gevallen, in dit soort landen, niet het resultaat zal opleveren wat men zich er van mag voorstellen. Het contact in het Engels zal in veel gevallen beperkt blijven tussen de loods en de kapitein, de verkeersdienst zal in het contact met de loods hiertoe niet overgaan. Reden hiervoor is dat op de lokale scheepvaart nagenoeg geen Engels wordt gesproken of verstaan. Desalniettemin had de kapitein toch op een duidelijke informatie moeten aandringen bij de loods, zij het dat hierbij veel diplomatie geboden is. Nadat men, na het ankerop gaan om 05.00 uur, slaags lag om naar zee te vertrekken voer de loods in een koers van 150° tot 155° naar de fairway om vervolgens 160° te gaan sturen. De vaart werd opgevoerd naar halve kracht. Om 05.08 uur werd de vaart, om vrij te blijven van een tegenkomer, opgevoerd naar volle kracht. Deze vaart werd gecontinueerd tot vlak voor de aanvaring om 05.20 uur.

Het ankergebied ligt op circa een halve mijl van de fairway verwijderd en in het donker is het moeilijk om een varend schip tussen de felle dekverlichting van de andere ankerliggers te onderkennen. Omdat de kapitein geen informatie van de loods kreeg over de scheepsbewegingen in dit ankergebied en ook via de VHF hierover niets kon vernemen, omdat alle conversatie in het Koreaans werd gevoerd, kwam hij er te laat achter dat een schip, de "Zenith Focus", vanuit de "Ankerplaats W" onderweg was naar de fairway. Gezien de vaart (8 knopen) en de geringe afstand (3 kabels) was er geen tijd meer om het andere schip te volgen en actie te ondernemen om een aanvaring te voorkomen. De kapitein was van mening dat de ander een koers voorlag van 120° en een vaart liep van 5 knopen. Gezien de aanvaringshoek kan dit kloppen. Indien de "Zenith Focus", op het moment dat de kapitein het schip in de gaten kreeg, op circa 3 streken over bakboord zat en een koers voorlag van 120° en een vaart liep van 5 knopen dan zit ertussen dat moment en het moment van de aanvaring een tijdsbestek van circa 3 minuten.

De kapitein heeft ook geen actie ondernomen omdat hij van oordeel was dat de actie die de loods al nam voldoende was. Tijd om uit te vinden of de "Zenith Focus" daadwerkelijk gevaar voor aanvaring met zich meebracht was er voor de kapitein niet meer.

De loods heeft nog getracht, toen hij in de gaten kreeg dat de "Zenith Focus" gevaar voor aanvaring ging opleveren, contact te krijgen met het schip. Dit is hem niet gelukt en mede door het feit dat hij door een schip aan bakboord van de "Jo Lønn" gehinderd werd in het uitwijken naar bakboord werd de aanvaring een feit. Om de

aanvaringshoek zo klein mogelijk te houden is de loods na het passeren van dit schip, vol naar bakboord gegaan.

*De VHF-communicatie*

Op 8 december 1996 kwam het Zweedse schip "Östrand", varende onder loodsaanwijzing, op de Nieuwe Waterweg in aanvaring met het Noorse schip "Star Fraser". Ook de "Star Fraser" had een loods aan boord (zie uitspraak nr.5/1999).

Zowel de kapitein van de "Östrand", als van de "Star Fraser" maken er melding van dat ze niet wisten wat er over de marifoon, tussen de loodsen onderling en tussen de loodsen en de verkeersleiding, gemeld of besproken werd. Tijdens de openbare zitting van de Raad inzake de aanvaring van de Maltezer tanker "Hellenic Star", varende op de Nieuwe Waterweg, met het Deense containerschip "West Express" en het onder de vlag van Antigua en Barbuda varende schip "Western Trader" werd door de Inspecteur voor de Scheepvaart gewezen op het gebruik van de Engelse taal op de verkeersbegeleidingskanalen. Zijn opmerking was waarschijnlijk mede ingegeven omdat de kapitein van de "West Express" in zijn verklaring had aangegeven dat hij de gesprekken van de loods in het Nederlands niet kon volgen en voor de vaart geheel op de loods moest vertrouwen. De Inspecteur baseerde zijn uitspraak op het nieuwe SOLAS Chapter V, waarin in Regulation 14 is opgenomen dat de – working language – voor de brugcommunicatie en de brug-wal communicatie, Engels zal zijn.

In de uitspraak van bovengenoemde zaak wijst de Raad er op dat het SOLAS-verdrag een internationale regelgeving betreft, terwijl op de Nederlandse binnenwateren een nationale regelgeving geldt. Het probleem op de binnenwateren is dat de binnenvaart over het algemeen geen Engels verstaat. De Raad heeft zich in ieder geval uitgesproken voor de Engelse taal buitengaats. In uitspraak nr. 5/1999 en uitspraak nr. 13/2003 waren de leringen: Loodsen dienen zich te realiseren dat buitenlandse kapiteins/stuurlieden geen Nederlands verstaan en zij dienen zich dus in te spannen om hen op de hoogte te houden van de gevoerde conversatie. Het gebruik van de IMO Standard Marine Communications Phrases (SMCP'S) wordt hierbij aanbevolen. Voor buitengaats is de Raad van oordeel dat er Engels gesproken dient te worden door de verkeersposten en de loodsen. Deze aanbeveling is eerder gedaan in uitspraak nr. 18/1997.

Nederlands dus in principe op de Nieuwe Waterweg, zolang dit door de bevoegde autoriteit niet anders geregeld is. De loodsen dienen zich ervan bewust te zijn dat de buitenlandse kapitein/stuurman hier niets van verstaat en moeten hem dus constant op de hoogte te houden van de gevoerde conversatie. Helaas gaat deze lering niet op voor de Koreaanse loods in de onderhavige zaak. Wel is duidelijk dat het taalprobleem tussen loodsen en buitenlandse scheepsbemanning ook in onze wateren een probleem is.

Indien in het buitenland de loods zelf niet het initiatief neemt om de kapitein/stuurman voldoende te informeren, dienen de kapitein en/of de stuurman hierop zelf continu aan te dringen. De Raad is er zich van bewust dat dit in bepaalde landen niet altijd het beoogde resultaat zal opleveren en dat vaak zeer diplomatiek optreden geboden is.

## U 7

### *Conclusie van de Raad*

De Raad komt tot de conclusie dat de gebrekkige communicatie tussen de loods en de kapitein gezien moet worden als de hoofdoorzaak van de aanvaring. De loods heeft de kapitein niet gewezen op de, van de ankerplaats vertrekkende, "Zenith Focus" en de afspraken die met dat schip gemaakt waren. Toen de kapitein dit schip in de gaten kreeg was er nog maar weinig tijd om adequaat te reageren.

De Raad is van oordeel dat de kapitein meer druk op de loods had moeten uitoefenen voor een betere informatie toen hij in de gaten kreeg dat de gehele conversatie zich in het Koreaans voltrok.

Gezien de uitstekende staat van dienst die de kapitein in 40 jaar opgebouwd heeft en de lering die hij uit de ramp heeft getrokken is de Raad van oordeel dat een disciplinaire maatregel jegens hem niet aan de orde is.

### **Beslissing**

Om bovengenoemde redenen is de Raad van oordeel dat een disciplinaire maatregel ten aanzien van kapitein R. van Dalen, geboren 21 november 1943 te Brakel, niet aan de orde is.

### **Lering**

Indien in een haven de conversatie tussen de loods en de verkeersdienst en tussen de loodsen onderling zich voltrekt in een taal die men niet of nauwelijks verstaat, dient men regelmatig pressie op de loods uit te oefenen om voldoende informatie te bemachtigen die van belang is voor een veilige navigatie in het betrokken gebied.

Aldus gedaan door, mr. P. Neleman (plv.) voorzitter, R.M. Heezius, A.J. Both, F. Karmelk, J.L.A. van Aalst, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter mr. P. Neleman, ter openbare zitting van de Raad van 5 maart 2004.

mr. P. Neleman, mr. D.J. Pimentel.

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet: [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl) > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart