

**UITSPRAAK** van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse containerschip “ANL Indonesia”, varende in de Straat Singapore, met het in Singapore geregistreerde marineschip RSS “Courageous”.

Betrokkenen: kapitein P.P.M. Koop  
maritiem officier 4 G.E. Botma

Op 3 januari 2003 is het Nederlandse containerschip “ANL Indonesia”, varende in de Straat Singapore, in aanvaring gekomen met het in Singapore geregistreerde marineschip RSS “Courageous”.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 11 augustus 2003 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp te wijten is aan de schuld van de kapitein van het Nederlandse containerschip “ANL Indonesia”, P.P.M. Koop, wonende te Hillegom en de maritiem officier 4 van het Nederlandse containerschip “ANL Indonesia”, G.E. Botma, wonende te Driesum.

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

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

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse containerschip “ANL Indonesia”;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van kapitein P.P.M. Koop;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van maritiem officier 2 D. van Eijk;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van maritiem officier 4 G.E. Botma, inclusief een schets;
5. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van stagiair R.J. Soeteman;
6. een aantal kopieën overhandigd door kapitein P.P.M. Koop d.d. 27 maart 2003;
7. bemanningslijst van de “ANL Indonesia” d.d. 4 januari 2003 plus gegevens van vaarbevoegdheidsbewijzen van de Scheepvaartinspectie;
8. een brief van P&O Nedlloyd B.V. d.d. 15 januari 2003 aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Afd. Ongevallen, inclusief bijlagen;
9. een fax d.d. 6 januari 2003 van P&O Nedlloyd B.V. waarin de aanvaring aan de Scheepvaartinspectie wordt gemeld, inclusief bijlagen;
10. diverse krantenartikelen;
11. een onderzoeksrapport van de M.P.A. Singapore d.d. 4 april 2003;
12. een kopie zeekaart met daarin de tracks van de “ANL Indonesia” en de RSS “Courageous”;
13. een brief van P&O Nedlloyd B.V. d.d. 31 oktober 2003 aan de Raad voor de Scheepvaart, inclusief bijlagen.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 6 november 2003.

Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart drs. ing. R.A.C.J. Simons.

De Raad hoorde kapitein P.P.M. Koop en maritiem officier 4 G.E. Botma, beiden als betrokkene en maritiem officier 2 D. van Eijk en maritiem officier 1 E.R. IJssel de Schepper, beiden als getuige.

Beide betrokkenen werden bijgestaan door hun raadsman W. Grooff, plaatsvervangend voorzitter van de Federatie van Werknemers in de Zeevaart.

De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing van 11 augustus 2003 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hun de gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren, hetgeen zij dienstig achtten.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkenen en hun raadsman is het recht gelaten het laatst te spreken.

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

### **A. Het schip**

De “ANL Indonesia” is een Nederlands containerschip, toebehorend aan rederij P&O Nedlloyd B.V. te Rotterdam. Het schip is in 1996 gebouwd, is 293,9 meter lang, meet bruto 51931 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 35500 kW.

Het schip is uitgerust met GMDSS, automatische stuurinrichting, VHF, VMS, Navtex, gyrokompas, radars, echolood, GPS, telegraafprinter en een koersschrijver.

Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 24 personen. De diepgang bedroeg voor 11,71 meter en achter 11,93 meter. De lading bestond uit containers.

De RSS “Courageous” is een ‘Fearless Class’ anti-onderzeeboot patrouillevaartuig van de marine van de Republiek Singapore.

Het schip is 57,84 meter lang en meet 452 registerton. Het schip wordt voortbewogen door een ‘twin jet propulsion system’ en voorzien van alle moderne navigatie- en verbindingsmiddelen.

### **B. De aanvaring**

Aan de Scheepvaartinspectie hebben -zakelijk weergegeven- verklaard:

Kapitein P.P.M. Koop:

Alle te noemen tijden zijn boordtijden, te weten GMT plus acht uur.

Na het voltooien van de BS-cursus aan de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam in 1975 ben ik gaan varen als leerling bij de Koninklijke Hollandsche Lloyd. Vervolgens heb ik gevaren bij de Koninklijke Hollandsche Lloyd en vervolgens na de fusie bij Nedlloyd Rederijdiensten als derde, tweede en eerste stuurman en ik heb de diploma’s S3, S2 en S1 behaald. In 1987 heb ik mijn S1 behaald en vanaf 14 mei 2002 vaar ik als gezagvoerder.

Op 14 november 2002 te Xiamin ben ik aan boord van de “ANL Indonesia” gekomen en heb ik na ingewerkt te zijn op 18 november het commando te Singapore overgenomen. Dit was

mijn tweede reis als gezagvoerder. Ik kende dit schip niet. De MO-4 Easge Botma was al aan boord. Ik had nog niet eerder met hem gevaren.

Op 3 januari 2003 is het schip om ongeveer 10.30 uur vertrokken uit Port Klang met bestemming Pusan. Om ongeveer 12.00 uur ben ik van de brug gegaan. Het schip is voorzien van een onbemande machinekamer. De machinedienst loopt in de dag en 's avonds heeft een persoon de stille wacht. Bij manoeuvreren is de machinekamer bezet door de hoofdwerktuigkundige.

In Port Klang was de extra maritiem officier van boord gegaan en heb ik besloten om de wacht van 16.00-18.00 uur te gaan lopen en de MO-4 de wacht van 20.00-24.00 uur.

Van 16.00-18.00 uur heb ik de wacht gelopen samen met de leerling. Tijdens deze wacht hebben zich geen bijzonderheden voorgedaan met betrekking tot de apparatuur of andere scheepvaart. Om 18.00 uur heb ik de wacht overgedragen aan de eerste stuurman.

Om 19.30 uur was ik weer op de brug, omdat The Brothers gepasseerd ging worden. Verderop wordt het daar drukker met scheepvaart en is de vaart teruggenomen naar manoeuvreersnelheid. Dat is 71 omwentelingen en dat komt neer op een vaart van 16 à 17 knopen. Om 20.00 uur is de MO-4 Easge Botma op wacht gekomen en heeft hij de wacht van de eerste stuurman overgenomen. Op dat moment had ik het commando op de brug in verband met het drukke scheepvaartverkeer. De leerling was ook op de brug en nog een uitkijk, matroos Muljono. De MO-4 hield zich bezig met de navigatie. Hij plote de schepen op de radar, hield de positie bij in de kaart en deed de communicatie met de verkeersbegeleiding. Het was druk tot Batu Berhanti.

Na passage Batu Berhanti werd om ongeveer 22.00 uur weer opgevoerd naar 101 omwentelingen, wat neerkomt op ongeveer 23 knopen door het water. Om 22.30 uur ben ik van de brug gegaan en heb ik de wacht aan de MO-4 overgegeven. Het was minder druk geworden. De MO-4 had de voorgaande weken een goede indruk op mij gemaakt en kon zelfstandig wachtlopen. Ik had hem geen speciale orders gegeven.

Iets voor 23.00 uur was ik weer terug op de brug om te kijken hoe het ging. Het zicht was goed, er waren wat lokale onweersbuien, maar daar hadden wij geen last van. Het schip lag rustig. Er was een variabele wind van 1 à 2 Beaufort. Er stond een zuidwestelijke stroom van 1½ à 2 knopen.

De navigatieverlichting stond bij en brandde naar behoren. Het systeem is voorzien van een alarm, dat afgaat als er een lamp stuk gaat.

Er stonden twee VHF's bij op 16 en het voorgeschreven kanaal 10. Twee radars stonden bij. Allebei op een 6-mijlsbereik, off center, noord boven, relative motion en true vectors. De snelheid voor de radars werd standaard van de log gehaald. Het Doppler-log stond ook bij en stond op snelheid door het water. Twee GPS-en stonden bij en een Navtex. De koersschrijver en de telegraafprinter stonden nog bij. De tijden op de kopieën van de telegraafprinter zijn GMT-tijden. En het Voyage Management System (VMS) stond bij. Dit staat altijd bij.

Alle apparatuur werkte naar behoren. Behalve naar later bleek, de koersschrijver. Deze schijnt ergens tussen 19.00 uur en 21.00 uur gestopt te zijn. Waarschijnlijk zonder alarm te geven of het alarm is niet opgemerkt.

Tijdens de hele passage van de Straat Singapore stond de gangboordverlichting bij aan beide zijden, van voor naar achter in verband met piraterij.

Ik heb het commando niet overgenomen, want daar was geen aanleiding voor. De MO-4 zat aan stuurboord van de brug achter het console. Hij heeft van daar zicht op de 10-cm-radar en de elektronische kaart. Schepen die op de radar geplot worden verschijnen ook in de elektronische kaart. De MO-4 zette zelf ook nog om het kwartier GPS-posities in de gewone zeekaart. Ik zelf stond meestentijds aan bakboord van de brug achter de 3-cm-radar.

Om ongeveer 23.15 uur werd koers veranderd van 082° naar 050°. Na de koersverandering zag ik voor ons een stuk of zes meeliggers en in de andere lane twee of drie tegenliggers. Enkele meeliggers werden zonder problemen gepasseerd. Om iets meer naar stuurboord van het vaarwater te komen werd de koers verlegd naar 053°. Dit leverde geen gevaar op voor het overige verkeer.

Op een gegeven moment om 23.26 uur viel op dat een schip, dat later de RSS “Courageous” bleek te zijn, voor ons over bakboord ging draaien. De RSS “Courageous” draaide naar een koers van ongeveer 240°. Ik zag een rood boordlicht en een wit toplicht. Ik schat de afstand na de draaiing op ongeveer 4 mijl. Ik vond dit een rare manoeuvre en dacht daarom dat het een visserman was, ondanks dat ik geen vislichten waarnam. Uit mijn visuele waarneming kon ik opmaken dat dit schip geen gevaar was, daar hij onze koerslijn al gepasseerd was en al aan bakboord zat. Ik heb hierover gesproken met de MO-4 en ook met de MO-2 die even op de brug was gekomen.

Toen de RSS “Courageous” op een streek of vier aan bakboord was, op, volgens de VMS, een afstand van zeven kabels, ging de RSS “Courageous” weer draaien over bakboord en zag ik opeens zijn groene boordlicht en een wit toplicht. Bijna gelijktijdig heb ik de MO-4 opdracht gegeven om stuurboorduit te gaan en een lange stoot op de fluit te geven als attentiesein. De koersverandering werd gegeven door de automaat te verdraaien.

Ik had toen al het idee dat door mij alleen een aanvaring niet meer te voorkomen was. Ik hoopte dat, nadat wij het attentiesein hadden gegeven, het andere schip nog terug zou draaien. Integendeel, het schip draaide nog verder door over bakboord. Het leek of het schip voor ons over wilde lopen. Hiervoor was de afstand echter te kort.

Ik stond aan bakboord en het laatste wat ik zag, was dat het andere schip dwars voor ons lag. Daarna verdween het schip onder de boeg, uit mijn zicht. Ik liep gelijk naar stuurboord brugvleugel en daar zag ik het schip tegen onze huid aanzittend naar achteren gaan en zag dat het schip aan het voor- en achterschip brandde. Ik kon nog steeds niet zien wat voor soort schip het was.

Ik ben weer naar binnen gelopen en heb de draai uit het schip gehaald en de telegraaf op half gezet. Door de telegraaf op half te zetten wordt gelijk het load-programma uitgeschakeld. De MO-4 heb ik opdracht gegeven om het VTIS-East te informeren dat er een aanvaring had plaatsgevonden en om op kanaal 16 te proberen contact te leggen met het aangevaren schip. VTIS-East nam het voor kennis aan. We hebben geen contact kunnen leggen met het aangevaren schip. Ook niet na een oproep op VHF-kanaal 13.

De MO-2 is gelijk naar beneden gegaan om stand-by te zijn voor het manoeuvreren. Per telefoon is de eerste stuurman gewaarschuwd en gevraagd om naar voren te gaan om de schade op te nemen. De eerste stuurman meldde later dat er alleen verfschade te zien was. Ook is hij met een matroos de voorpijktank ingegaan. Ook daar constateerde hij geen schade. Ik heb vervolgens het schip naar de stuurboordkant van het verkeersscheidingsstelsel gebracht. En de vaart verder uit het schip gehaald door half achteruit te slaan. Het was mijn bedoeling om terug naar de plaats van aanvaring te gaan om hulp te verlenen. Daarvoor moest ik een draai over bakboord maken. Dat ging in eerste instantie niet in verband met het aanwezige overige verkeer.

Na de aanvaring zijn we bijna gelijk begonnen met het volgen van het Contingency Plan nummer 3: Collision.

Om ongeveer 00.03 uur is overgegaan op handsturen en heb ik toestemming gevraagd aan VTIS-East om aan de zuidkant van het verkeersscheidingsstelsel tegen het verkeer in terug te mogen varen, daar het toen mogelijk was. Toestemming werd verkregen en om 00.10 uur was de draai compleet en lag het schip op tegenkoers.

Om ongeveer 00.29 uur zag ik verderop een boot met een zoeklicht en vervolgens een valschermsignaal de lucht in gaan. Ik zag dat daar een reddingsoperatie gaande was. Er kwam ook nog een helikopter bij. Ik heb steeds geprobeerd om contact te krijgen met de RSS "Courageous" om hulp aan te bieden, maar dat is niet gelukt. Ik heb geroepen op de kanalen 16, 13 en 7. Alleen op kanaal 10 heb ik steeds contact gehad met VTIS-East. Om 00.36 uur waren we dwars van Horsburgh en zag ik dat de reddingsoperatie in volle gang was. Door de onbekendheid van het gebied c.q. de aanwezige ondieptes daar ter plaatse durfde ik ook niet dichterbij te komen. Ik heb toen om ongeveer 00.50 uur VTIS-East medegedeeld dat ik weer noordoostelijk zou gaan varen en daar zou wachten. Ongeveer 4 mijl noordnoordoost van Horsburgh heb ik het schip drijvende gehouden. Ondertussen had ik de DP van de rederij al ingelicht en werd overlegd wat verder moest gebeuren. Ook werd door VTIS-East gevraagd of wij een 'cutting equipment' hadden. Het bleek dat zij een portable snijbrander bedoelden. Zo'n apparaat hadden wij niet aan boord. Om ongeveer 03.00 uur werd door de VTIS medegedeeld dat de Port Master van Singapore eiste dat wij naar Singapore moesten komen om daar te ankeren. Ik ben toen weer rond gegaan en heb koers gezet naar Singapore. Op 4 januari 2003 om 06.36 uur kwam de loods aan boord en om 07.08 uur lag het schip ten anker in de Eastern Holding Ground B en kwamen de autoriteiten aan boord. Pas na het ten anker komen heb ik van de autoriteiten te horen gekregen dat het aangevaren schip een marinevaartuig was. Het schip heeft tot woensdag 8 januari 2003 ten anker gelegen. Tijdens die periode zijn verschillende instanties aan boord geweest om verklaringen op te nemen. Onder andere de Coast Guard Police, Maritime & Port Authority, Criminal Investigation Department. Verder nog vertegenwoordigers van de P&I-club en een advocaat van de rederij. Ook is er een service engineer van Litton Marine aan boord geweest om de gegevens uit het VMS te halen en vast te leggen op een floppy. Er zijn vijf floppies gemaakt. Ik overhandig u hierbij een kopie van de originele floppy om bij dit proces-verbaal te voegen. Deze floppy kan alleen op speciale apparatuur afgespeeld worden. En er is een duikeronderzoek uitgevoerd naar eventuele onderwaterschade. Er werd alleen verfschade geconstateerd. Op 8 januari 2003 kreeg het schip toestemming om te vertrekken. Om ongeveer 12.15 uur is het schip vertrokken met bestemming Pusan. Ik ben er van overtuigd dat datgene wat ik gedaan heb het juiste is geweest. En ik ben van mening dat de aanvaring volledig te wijten is aan het manoeuvreren van de RSS "Courageous". Later heb ik van de eerste stuurman vernomen, dat voor ik aan boord was tijdens de vorige rondreis ook een bijna-aanvaring had plaatsgevonden ten gevolge van het onvoorspelbaar en gevaarlijk manoeuvreren van een marineschip in de buurt van de plaats waar de aanvaring nu plaatsgevonden had.

Maritiem officier 2 D. van Eijk:

In 1995 heb ik aan de Hogeschool Rotterdam & Omstreken mijn diploma's SIII en A gehaald. Daarna ben ik in september 1995 in dienst gekomen bij Nedlloyd Lijnen als maritiem officier. Eerst heb ik als MO-4 gevaren, later als MO-3 en sinds augustus 2002 vaar ik als MO-2. Ik heb op verschillende containerschepen gevaren.

Op 12 december 2002 ben ik te Rotterdam aan boord van de “ANL Indonesia” gekomen. Ik had al eerder op dit schip gevaren en op een zusterschip. Kapitein Koop en MO-4 Botma waren toen al aan boord. Ik had met geen van beiden eerder gevaren.

Op 3 januari 2003 is het schip om ongeveer 10.30 uur vertrokken uit Port Klang met bestemming Pusan. Het schip is voorzien van een onbemande machinekamer. De machinedienst loopt in de dag en 's avonds heeft een persoon de stille wacht. Op dit schip heeft ieder eenmaal in de drie dagen stille wacht. Op de avond van 3 januari 2003 had ik de stille wacht. Ik heb van 08.00 uur tot 17.00 uur werkzaamheden in de machinekamer verricht. Daarna was ik vrij.

Om 19.30 uur ben ik naar beneden geweest in verband met een alarm. De hoofdwerktuigkundige was toen ook beneden, omdat er vaart teruggenomen werd in verband met de doorvaart van Straat Singapore. Het alarm kwam steeds terug, maar was niet zo belangrijk dat er gelijk actie ondernomen moest worden. Om ongeveer 20.30 uur ben ik weer naar boven gegaan.

Om 22.15 uur ben ik weer naar beneden gegaan om mijn avondronde in de machinekamer te maken. Rond deze tijd werd er weer opgevoerd. Hetzelfde alarm als eerder op de avond stond er nog in, maar was niet belangrijk.

Om ongeveer 23.25 uur heb ik de machinekamer onbemand gemaakt en ben ik naar de brug gegaan. Ik ging naar de brug om te kijken waar we waren en om te melden dat het alarm niet belangrijk was.

Op de brug waren de kapitein, MO-4 Botma, leerling Soeteman en uitkijk Muljono aanwezig. De MO-4 zat aan stuurboordzijde op de stoel bij de stuurboordradar. De kapitein stond bij de bakboordradar. Toen ik de brug op kwam ben ik naar stuurboord gelopen en bij de MO-4 gaan staan. Het weer was goed en ook het zicht was goed. De vaart zal rond de 22 knopen geweest zijn.

Ik heb een blik op de display van de elektronische kaart geworpen. Ik zag dat er wat verkeer was, maar het was niet echt extreem druk. De op de radar geplote echo's worden ook weergegeven op de elektronische kaart. Eén echo viel gelijk op. Deze echo zat voor ons aan bakboord op een afstand van ongeveer 4 mijl. Aan de weergegeven historie zag ik dat dit schip eerst mee had gelegen en vervolgens zo'n 180 graden over bakboord gedraaid was. Met het oog zag ik haar rode boordlicht. Er was dus geen gevaar. Ik zag dat het niet het moment was om een praatje te maken en ben naar de achterkant van de brug gegaan naar de kaarten-tafel. Ik wilde daar even een briefje schrijven met de mededeling dat ik niet gebeld hoefde te worden als dat ene alarm weer zou inkomen. Ook heb ik nog even met de leerling staan praten.

Een paar minuten later keek ik naar voren en zag dat dat ene schip naar bakboord draaide en zag ik op een gegeven moment haar groene boordlicht. Op dat moment schatte ik de afstand tot dat andere schip op ongeveer 1 mijl. Even daarna voelde ik een trilling en begreep ik dat wij het andere schip geraakt hadden. Dat was om 23.35 uur.

Ik ben gelijk achter de kapitein aan naar buiten gerend naar stuurboordbrugvleugel en heb over de brugvleugel gekeken. Ik zag een schip haaks op ons schip langs onze huid naar achteren gaan. Ik zag dat er brand was aan boord van het andere schip. Ik heb toen tegen de kapitein gezegd dat ik naar de machinekamer wilde gaan om deze te bemannen. De kapitein vond dat goed. Ik ben naar beneden gerend en kwam op de trap de hoofdwerktuigkundige tegen. Hij wilde net naar boven gaan. Samen met de hoofdwerktuigkundige ben ik naar beneden naar de controlekamer gegaan.

Daar heb ik een hulpmotor gestart en op het net gezet, alarmen die gingen afgedrukt en verder stand-by gebleven. De bediening van de hoofdmotor is de gehele tijd op de brug gebleven. Ik heb beneden gezien dat er teruggenomen is en ook dat er achteruit geslagen is. Uit de kopie

van de telegraafprinter die u mij toont, kan ik opmaken dat er om 23.41 uur vaart vermindert is. De tijden van de telegraafprinter zijn GMT-tijden.

Ik ben af en toe naar de brug geweest om te kijken wat er gaande was. Het was overwegend afwachten op instructies. Om ongeveer 03.00 uur kregen we bericht van het 'Vessel Traffic Information System' (VTIS) dat we terug naar Singapore moesten om daar te gaan ankeren. Ik ben om ongeveer 03.30 uur naar de hut gegaan om te gaan slapen.

Op 4 januari 2003 om ongeveer 07.30 uur werd ik gewekt met de mededeling dat de autoriteiten mij wilden spreken. We lagen inmiddels ten anker op de rede van Singapore. Ik ben toen verhoord door de Maritime & Port Authority van Singapore. Later ben ik nog verhoord door de Criminal Investigation Department.

Op 8 januari 2003 kreeg het schip toestemming om te vertrekken. Om ongeveer 12.00 uur is het schip vertrokken met bestemming Pusan. In Pusan ben ik op 13 januari 2003 afgelost, daar ik voor familieomstandigheden naar huis moest.

In Singapore is nog een service engineer van Litton Marine aan boord geweest om de gegevens van het Voyage Management System (VMS) te downloaden op een floppy. Ik neem aan dat P&O Nedlloyd ook een kopie hiervan heeft. Deze floppy is alleen met speciale apparatuur af te spelen.

#### Maritiem officier 4 G.E. Botma:

Na gestudeerd te hebben aan de Hoge School van Amsterdam heb ik in september 2002 mijn diploma Maritiem Officier gehaald. Op 4 november 2002 ben ik in dienst getreden bij P&O Nedlloyd B.V. Ik had daar ook al tweemaal een periode van zes maanden als stagiair gevaren. Op 6 november 2002 te Pusan ben ik aan boord van de "ANL Indonesia" gekomen als MO-4. Dit was mijn eerste reis als maritiem officier en ik kende dit schip niet.

Gezagvoerder P.P.M. Koop was nog niet aan boord. Hij kwam kort daarna aan boord. Ik had nog niet eerder met hem gevaren.

In de maanden november en december liep ik van 08.00-12.00 uur in de machinekamer, van 13.00-15.00 uur verrichtte ik werkzaamheden aan dek en van 16.00-20.00 uur liep ik de wacht op de brug. In Port Klang werd het wachtschema veranderd omdat daar een MO-3 van boord ging en zijn aflosser pas in Pusan aan boord zou komen. Ik ging nu van 08.00-12.00 uur en van 20.00-24.00 uur wachtlopen.

Op 3 januari 2003 is het schip om ongeveer 10.30 uur vertrokken uit Port Klang met bestemming Pusan. Of de leerling alleen de brug gereed heeft gemaakt voor vertrek of dat we dat samen hebben gedaan weet ik niet meer. Ik weet wel dat alle apparatuur werkte naar behoren. De koersschrijver werkte toen wel. Bij vertrek heb ik op de brug gestaan. Ik heb tot 12.00 uur wacht gelopen.

Van 13.00-15.00 uur heb ik aan dek werkzaamheden verricht. Welke precies weet ik niet meer. Waarschijnlijk onderhoudswerkzaamheden aan de veiligheidsmiddelen.

Van 16.00 uur tot 18.00 uur heb ik geslapen.

Om 20.00 uur ben ik op wacht gekomen en heb ik de wacht van de eerste stuurman overgenomen. De kapitein was toen ook al op de brug. Hij had toen ook het commando op de brug in verband met het drukke scheepvaartverkeer. Er was nog een uitkijk, matroos Muljono en later kwam de leerling nog op de brug, daar dit een interessant stuk was.

Het weer was goed, geen regen en het zicht was goed. Er was geen harde wind, geen deining en het schip lag rustig. Welke stroom er stond weet ik nu niet meer. De vaart was manoeuvreersnelheid, ongeveer 16 knopen. Er stonden twee radars bij, een 3-centimeter- en een 10-centimeterradar. Zij stonden beiden op een bereik van zes mijl, off-center, north-up en relative motion. De vectoren stonden op waar. Hoe de clutter stond ingesteld weet ik ook niet.

Maar alles wat ik visueel waarnam, kwam goed op de radar door. Het waren Arpa-radars en de vaart komt vanaf de log. Dit staat vermeld in het scherm. Het Voyage Management System (VMS), twee GPS-en, de Navtex, het echolood, de koersschrijver, de telegraafprinter en twee VHF's stonden ook nog bij. Een VHF stond op kanaal 16, de ander op het kanaal van VTIS (Vessel Traffic and Information Service), dat steeds wisselde. Ik weet zeker dat om 20.00 uur de koersschrijver aanstond en werkte. Ik heb dat toen nog gecontroleerd. Alle apparatuur werkte naar behoren. Later, na de aanvaring, bleek dat de koersschrijver op een gegeven moment stuk gegaan is. Aan de print-outs te zien, denk ik dat dat vlak voor de aanvaring moet zijn geweest. Met de koersschrijver waren al eerder problemen geweest. Het systeem is zo uitgevoerd dat er alarm gegeven wordt op de gyro, als er iets met de koersschrijver is. Er is deze avond geen alarm geweest.

De navigatieverlichting stond bij en de lichten brandden naar behoren. Het systeem is voorzien van een alarm.

Er werd gestuurd op de automaat.

Toen ik op wacht kwam om 20.00 uur was ik uitgerust. Er was druk scheepvaartverkeer. Ik schrok er niet van. Ik had dit al vaker meegemaakt. Vlak bij passage Singapore werd het rustiger. Om ongeveer 22.00 uur is weer opgevoerd naar 103 omwentelingen, wat overeenkomt met ongeveer 23 knopen. Om ongeveer 22.30 uur heeft de kapitein de wacht aan mij overgedragen en is hij van de brug gegaan. Hij heeft buiten de standaardwachtorders geen speciale wachtorders gegeven.

De leerling vulde het wachtboekje in en zette posities in de kaart. Ikzelf nam ook nog posities. Het waren voornamelijk radarposities. Het werd gaandeweg steeds rustiger wat betreft scheepvaart.

Even na 23.00 uur kwam het schip in het verkeersscheidingsstelsel Middle Channel. De kapitein kwam rond die tijd ook weer op de brug. Zover ik weet kwam hij even kijken waar we ons bevonden en kijken of alles goed ging. Het weer en zicht was nog steeds hetzelfde. Ik zat toen achter de stuurboordradar, de leerling liep rond en de uitkijk zat in het stuurhuis op de stoel aan bakboord.

De scheepvaart was rustig. Voor ons lagen twee meeliggers die wij opliepen. In de andere baan lagen tegenliggers die geen problemen gaven.

Iets voor 23.15 uur is er koers veranderd naar 052°. Even daarna heb ik de twee meeliggers aan onze stuurboordzijde gepasseerd. Verderop lagen voor ons ook weer twee meeliggers aan stuurboord. Ik heb deze geplot en zag dat de voorste, dit bleek later de RSS "Courageous" te zijn, een koers van ongeveer 040° voor lag en ruim voor ons over zou gaan. Het andere schip lag een koers van ongeveer 055° voor en ook van deze zouden wij goed vrij blijven. Wat de afstand tot deze schepen op dat moment was weet ik niet meer. Dit moet uit VMS-beeld te halen zijn. Om bij mijn verklaring te voegen, overhandig ik u hierbij een kopie van een situatieschets die ik de volgende dag heb gemaakt voor een vertegenwoordiger van de P&I club.

Om 23.26 uur zag ik op de radar dat de RSS "Courageous" gedraaid was en nu een koers van 240° voorlag. Het schip moet snel gedraaid zijn. De uitkijk heeft deze draaiing niet gemeld. Met het oog zag ik het toplicht en het rode boordlicht. Op dit moment liep net de MO-2 achter mij langs en maakte hier een opmerking over. Hij liep gelijk door naar de kaartenkamer om, zoals ik later vernomen heb, met de leerling te praten over deze manoeuvre.

Ik heb een opmerking tegen de kapitein gemaakt over deze manoeuvre van de RSS "Courageous", ik weet niet of hij dit zelf ook al had opgemerkt en hij ging daarna op de stoel achter de bakboordradar zitten. Hij nam niet de wacht van mij over. Deze nieuwe koers van de RSS "Courageous" gaf geen problemen en daarom hebben wij ook niet geprobeerd om via de VHF contact te maken. Wij dachten dat de RSS "Courageous" aanlag op de andere

baan. Echter, na een paar minuten, aan de hand van de VMS-gegevens moet dit om 23.32 uur zijn geweest, nam ik waar dat de RSS "Courageous" weer verder naar bakboord ging draaien en zag ik het groene boordlicht. Wat de afstand tot de RSS "Courageous" op dat moment was, weet ik niet. Het was onduidelijk of het schip voorover zou gaan of af zou zakken. Gelijk werd in overleg met de kapitein besloten om stuurboorduit te gaan. Ik heb een draai aan de instellingsknop op de stuurautomaat gegeven om snel koers te kunnen veranderen. Ook heb ik een lange stoot als attentiesein op de scheepsfluit gegeven. Vaart verminderen was geen optie daar het schip zeer dichtbij was en bij ons schip het enige tijd duurt voor de vaart gaat verminderen. Er is hier niet expliciet over gesproken. Toen wij aan het draaien waren zag ik dat de RSS "Courageous" maar verder naar bakboord bleef draaien en dus blijkbaar voor ons over wilde gaan. De kapitein zei: 'Blijven draaien'.

Op een gegeven moment zag ik de RSS "Courageous" verdwijnen achter de containers en vervolgens voelde ik een schok. De kapitein liep gelijk naar de stuurboordbrugvleugel om te kijken wat er gebeurde. Ook de leerling liep naar de brugvleugel. Dit was om 23.35 uur. Toen de kapitein van de brugvleugel terugkwam, zei hij dat er wij het andere schip aangevaren hadden, dat het misschien een marinevaartuig was en dat ik VTIS-East moest inlichten. Hij instrueerde de leerling om de eerste stuurman en anderen te bellen. De telegraaf is op half vooruit gezet. Met deze handeling wordt het load-program overruled en gaat de machine gelijk sneller terug naar 50 omwentelingen, ongeveer 12 knopen.

Ik heb de draaibeweging gestopt en het schip een veilige koers voorgelegd. Vervolgens heb ik VTIS-East geïnformeerd en het contingency plan met betrekking tot aanvaring erbij gepakt. De eerste stuurman is even op de brug geweest om te bekijken wat de situatie was en is toen met, ik denk de andere leerling en een andere MO-4, naar voren gegaan om te bekijken of wij schade hadden opgelopen. Over de portofoons en bij terugkomst meldde hij dat er weinig tot geen schade was. Hij is de voorpiek nog in geweest en daar werd geen schade geconstateerd. In overleg en op aanwijzing van de kapitein heb ik mij bezig gehouden met de navigatie en met het verdere radioverkeer. Van VTIS-East kregen wij geen informatie terug. Ook van de Coastguard kregen wij geen informatie. Ook heb ik via de VHF geprobeerd contact te leggen met het aangevaren schip, maar dat lukte niet. Even voor 24.00 uur kwam mijn aflosser op de brug. Ik ben echter op de brug gebleven en ben mij voornamelijk bezig blijven houden met het radioverkeer.

Om ongeveer 00.00 uur, er was toen al overgegaan op handsturen, zijn wij omgedraaid om bij het aangevaren schip te komen en te bekijken of wij assistentie konden verlenen. Wij bleven aan de zuidkant van de baan, maar dit gaf geen problemen met het andere scheepvaartverkeer. Om ongeveer 00.30 uur zag ik west van Horsburgh Lighthouse lichtschijnsel van een schip en zoeklichten van een ander schip in de buurt. Dit hebben wij doorgegeven aan VTIS-East. Toen we bij Horsburgh Lighthouse waren gekomen, zagen wij dat een ander schip al hulp aan het bieden was. Door de ondiepte daar ter plaatse konden wij niet dichtbij komen en zijn wij weer omgedraaid. Ook dit hebben wij gemeld aan VTIS-East en hebben het schip daarna in de buurt gaande gehouden.

Ondertussen heeft de kapitein enkele keren contact gehad met het hoofdkantoor. Het kantoor wilde op een gegeven moment dat wij door zouden varen naar Pusan, daar wij toch geen assistentie konden verlenen. Toen wij dit aan VTIS-East mededeelden, kregen wij na enige tijd via VTIS-East de instructie van de Singapore Coastguard om naar Singapore te gaan en daar te ankeren. Hierop zijn wij om 03.00 uur weer omgedraaid en richting Singapore gevaren.

Op 4 januari 2003 om 03.30 uur ben ik van de brug gegaan en gaan slapen. Het schip is later die ochtend ten anker gegaan bij Singapore.

Om ongeveer 06.30 uur ben ik weer opgestaan en werd ik om 07.00 uur door de Singapore Coastguard verhoord. Later heb ik nog verklaringen moeten afleggen tegenover de Maritime and Port Authorities (MPA), de Criminal Investigation Department (CID) en P&I club vertegenwoordigers.

Later, op 26 januari 2003, toen het schip in Port Klang was, heb ik nog een verklaring afgelegd tegenover de havenautoriteiten.

Op 08 januari 2003 kreeg het schip toestemming om te mogen vertrekken en is het schip die dag om 12.00 uur vertrokken met bestemming Pusan.

Ik ben van mening dat ik met een andere manoeuvre de aanvaring niet had kunnen voorkomen en dat de aanvaring geheel te wijten is aan het gedrag van de RSS "Courageous".

Ik heb vorige week van de rederij vernomen dat de MPA hun onderzoeksresultaten naar buiten heeft gebracht. De uitkomst was dat de "ANL Indonesia" geen schuld had.

#### Stagiair R.J. Soeteman:

In september 2000 ben ik naar de zeevaartschool te Terschelling gegaan. Hier volg ik de opleiding tot maritiem officier.

Op 27 augustus 2002 ben ik als stagiair in Port Klang (Maleisië) aan boord van het ms. "ANL Indonesia" gekomen. Ik zat samen met een andere stagiair aan boord. We wisselden om de week of om de twee weken van de machinekamer naar dek/brug.

Het ms. "ANL Indonesia" vaart tussen West Europa, Korea en China.

De eerste stuurman liep altijd de 04.00-08.00 uur wacht 's morgens, de 08.00-12.00 uur wacht werd gelopen door een maritiem officier, de 12.00-16.00 uur wacht werd gelopen door een andere maritiem officier en van 16.00-18.00 uur liep de kapitein wacht. De eerste stuurman liep vervolgens weer wacht van 18.00-20.00 uur. De wacht van 20.00-24.00 uur en van 00.00-04.00 uur werden dan weer gelopen door de twee maritiem officieren.

Op 2 januari 2003 zijn we aangekomen in Port Klang. Hier hebben we containers geladen en gelost. Op 3 januari 2003 zijn we om ongeveer 08.00 uur uit Port Klang vertrokken met bestemming Pusan (Zuid Korea).

Voor vertrek werd de brug gereed gemaakt door de wachtofficier. Ik heb hierbij geassisteerd. Alle apparatuur werkte naar behoren. Bij vertrek ben ik op de brug geweest tot ongeveer 10.00 uur.

Ik heb de wacht met de kapitein meelopen van 16.00-18.00 uur en daarna ben ik om 19.30 uur weer op de brug gekomen bij de eerste stuurman. Rond 19.50 uur kwam de MO-4 Easge Botma boven. Hij heeft de wacht overgenomen van de eerste stuurman. De kapitein kwam ook boven op de brug.

Ik heb voor deze reis niet vaak met de MO-4 wacht gelopen, de MO-4 was nog niet zo lang aan boord.

De eerste stuurman heeft de wacht aan de MO-4 en de kapitein overgedragen. De kapitein was erg betrokken bij hetgeen op de brug gebeurde.

Naar mijn idee waren de MO-4 en de kapitein goed uitgerust. Er was geen sprake van vermoeidheid.

Het zicht was goed, vrijwel geen deining.

De beide radars, een 3-cm- en een 10-cm-radar, stonden allebei bij. De 3-cm-radar stond op een 6-mijlsbereik, off-centre, relative motion, north up, true vector. De 10-cm-radar, ingesteld off-centre, relative motion, north up, true vector, werd regelmatig geschakeld tussen het 6- en 12-mijlsbereik. Ook deze radar stond off-centre.

Aan boord waren twee GPS'en.

De positie werd bepaald met behulp van GPS, radarpeilingen en radarafstanden.

Er werd op de automaat gestuurd, met uitzondering van één bocht in Singapore Strait. Er stond één stuurmachine bij. Tijdens de passage van Singapore Strait werd er afgeslact naar manoeuvreersnelheid, dit is ongeveer 16 knopen. Na de passage is er weer opgevoerd naar volle kracht, dit is ongeveer 22 knopen.

Er waren drie VHF's aan boord. Er waren twee VHF's in gebruik. Eén VHF stond op het kanaal van VTIS Singapore en de ander stond op kanaal 16. De beide VHF's stonden luid genoeg. Oproepen van anderen werden goed gehoord.

Er was een elektronische zeekaart aan boord. Hiernaast hielden we de positie ook in de papieren kaart bij. Ongeveer elke 10 à 15 minuten werd de positie in de papieren kaart gecontroleerd. De afspraak die gemaakt was voordat de wacht begon, was dat ik de posities in de papieren kaart bij zou houden en de communicatie met VTIS zou doen.

Toen ik op de brug kwam, was het schemerig en tijdens de wachtoverdracht was het donker.

Er was een uitkijk op de brug. De navigatieverlichting brandde helder.

Vanaf 20.00 uur werd het rustig met ander scheepvaartverkeer. In de drukkere stukken voerde de kapitein de navigatie en gedurende de rustiger stukken voerde de MO-4 de navigatie. Alles werd in overleg gedaan.

Op een gegeven moment lagen we ongeveer 090° voor. Rond 23.15 uur werd koers gewijzigd naar ongeveer 050°. Wij liepen een tanker op aan onze stuurboordzijde. In de andere lane voeren een paar schepen in tegengestelde richting waar wij geen last van hadden.

Kort na de koerswijziging naar 050° heb ik het schip, dat later werd aangevaren en RSS "Courageous" bleek te zijn, voor het eerst visueel gezien. Ik zag alleen een heklicht, ongeveer recht voor ons uit. Ik schatte de afstand op ongeveer 5 mijl.

Op dat moment gaf de Arpa nog geen gegevens van het schip. Na een tijdje gaf de Arpa aan dat dit schip ongeveer dezelfde koers voorlag als wij en een vaart had van ongeveer 10 knopen.

De kapitein en de MO-4 overlegden hoe dit schip opgelopen moest worden. Voorzover ik weet was het de bedoeling om eerst de tanker te passeren en daarna iets stuurboorduit te gaan om zo het RSS "Courageous" aan onze bakboordzijde te passeren.

Op dat moment, rond 23.28 uur, kwam de MO-2 boven. Ik heb met hem staan praten bij de kaartentafel. De kaartentafel bevindt zich stuurboord achter. Het licht boven de kaartentafel stond alleen gedimd aan als ik een positie in de kaart zette, zodra ik hiermee klaar was, deed ik elke keer het licht uit.

Met de MO-2 heb ik gesproken over een alarm in de machinekamer. Dit alarm meldde te veel lucht in de drain van de luchtkoelers van de hoofdmotor. Het alarm kwam regelmatig door maar de MO-2 gaf aan dat het niet belangrijk was. Dit alarm kwam regelmatig door in Singapore Strait vanwege de luchtvochtigheid. De MO-2 wilde dat ik de informatie zou doorgeven aan de stuurman. Het alarm kon genegeerd worden.

Zowel de MO-2 als ikzelf hadden door dat we de kapitein en de stuurman niet lastig moesten vallen in verband met de verkeerssituatie.

Terwijl ik opschreef wat de MO-2 mij vertelde, voelde ik dat het schip iets raakte.

Ik zag de kapitein naar de stuurboordbrugvleugel lopen en ik ben achter hem aan gegaan. Ik hoorde MO-2 Easge Botma aan VTIS-East melden dat wij een aanvaring hadden gehad.

Staande op de brugvleugel zagen we het aangevaren schip voorbij komen en langs ons schip glijden. We zagen niemand aan dek van het andere schip. Het was duidelijk dat het schip behoorlijke schade had en dat op het achterschip brand was.

Hierna zijn we naar binnen gegaan. De uitkijk heeft de verrekijker gepakt en is naar buiten gelopen.

Vervolgens is het load-programma gecancelled, ik denk door de kapitein. Het was inmiddels duidelijk voor mij dat de kapitein het commando had overgenomen.

Ik heb aan de hand van de GPS onze eigen posities bijgehouden en geprobeerd te blijven uitkijken naar het andere schip. Zolang er brand aan boord van het RSS “Courageous” was, was het makkelijk te volgen. Zodra deze brand gedoofd was, ben ik het zicht op het schip kwijtgeraakt. Ongeveer 23.40 uur heb ik de eerste stuurman gebeld om hem naar het voorschip te sturen om te kijken of wij schade hadden.

Op zeker moment is het schip omgedraaid. Toen kwam ook de maritiem officier die de 00.00-04.00 uur wacht zou lopen, boven op de brug. Ik heb hem verteld wat er gebeurd was en wij zijn elk op een brugvleugel gaan staan en hebben geprobeerd met behulp van de beide zoeklichten het andere schip in de gaten te houden. Wij probeerden te kijken naar drijvend materiaal en eventueel mensen. De uitkijk stond ook op de brugvleugel.

Wij hebben gezocht tot we op een gegeven moment een vuurpijl zagen. Wij zagen ook dat er in de buurt van de vuurpijl naast het RSS “Courageous” een ander schip in de buurt was. Ik ben weer naar de kaartentafel gegaan en heb de positie ingetekend. Ik hoorde de MO-4 Easge Botma aan VTIS-East vragen wat wij zouden kunnen doen. VTIS vroeg of wij het aangevaren schip wilden benaderen om assistentie te verlenen. Maar dit schip lag in te ondiep water. Nadat wij dit gemeld hadden, zijn wij weer rond gegaan. Ons werd gevraagd om in de buurt stand-by te blijven.

Wij zijn weer teruggedraaid naar een koers van ongeveer 050°. Wij voeren zo langzaam mogelijk in de lane. We konden niet ten anker omdat de waterdiepte buiten de lane onvoldoende was.

Ik weet niet of overwogen is om de man-over-boord-boot, stuurboordsloep, te water te laten. Rond 01.30 uur, 4 januari 2003, ben ik van de brug gegaan.

De volgende morgen, 4 januari 2003, lagen we ten anker bij Singapore. Vanaf dat moment hebben we onderzoeken gehad van Maritime Port Authority, politie en van iemand namens onze verzekering.

Wij hebben zelf nauwelijks informatie gekregen met betrekking tot de toestand van het RSS “Courageous”. Wij hoorden op televisie dat het een marineschip betrof en dat er doden en vermisten waren.

### *3. Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Maritiem officier 4 G.E. Botma:

Ik blijf bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd.

Voor mijn maritieme opleiding ben ik militair geweest. Ten tijde van de aanvaring had ik ongeveer twee maanden als MO gevaren. Aan boord van dit schip werd volgens mij een schema van zes dagen machinekamer- en zes dagen brugwacht gelopen.

Toen ik die betreffende avond de wacht had, had ik het idee dat ik die volledig zelfstandig liep, ondanks dat de kapitein op de brug was. De kapitein had geen specifieke taak op de brug. Op de brug waren voorts aanwezig de MO-2, een uitkijk en een stagiair. De MO-2 had geen taak op de brug, de stagiair liep de wacht mee. Ik vond dat ik de wacht volledig onder controle had, mede omdat ik kon terugvallen op de kapitein als ik dat nodig vond. De aanwezigheid van de kapitein op de brug heeft verder geen invloed gehad op mijn handelen.

De maximale snelheid van het schip bedraagt ongeveer 24 mijl per uur, wij voeren destijds ongeveer 23 mijl per uur.

Op een gegeven moment zag ik een van de meeliggers die voor ons uit voeren een draai naar bakboord maken en op een tegenkoers ging liggen. Ik zag dat eerst op het radarscherm, later zag ik dat met het blote oog. Het schip zat toen net even aan bakboord, ik schat op ongeveer een streek. De uitkijk had niet gemeld dat het schip gedraaid was, waarschijnlijk omdat alles erg snel was gegaan. Ik heb niet gezien dat de uitkijk was weggelopen. De uitkijk port de volgende wacht telefonisch op de brug.

Ik besprak de nieuwe vreemde situatie met de kapitein en deze zei mij het schip goed in de gaten te blijven houden. Ik heb toen niet overwogen vaart uit ons schip te halen, ondanks dat er een vreemde manoeuvre door dat andere schip werd uitgevoerd. Ik heb ook niet overwogen aan VTIS te vragen om wat voor schip het ging en wat er verder aan de hand was.

Iets later zei de kapitein dat hij het groene licht van dat andere schip zag. Ikzelf had het schip niet verder naar bakboord zien draaien en het rode licht zien verdwijnen. Ik zag gewoon opeens het groene navigatielicht. Uit het Vessel Management System (VMS) hebben wij later afgeleid dat dit op ongeveer 0,8 mijl was. Ik kon op dat moment nog niet zien of dat schip al dan niet voor ons over zou gaan lopen, noch op de radar, noch met het blote oog.

Ik heb toen niet overwogen om iemand op de hand te laten sturen. Er stond toen één stuurmachine bij; de tweede stuurmachine kan vanuit de stoel waarin ik mij bevond worden bijgezet. Het was niet gebruikelijk dat een tweede stuurmachine wordt bijgezet als er op de stuurautomaat wordt gestuurd. Ik denk niet dat als er zou zijn overgegaan op handsturen, het schip sneller zou hebben gereageerd.

De autopilot was volgens mij ingesteld op 20/20, dat wil zeggen een maximale roeruitslag van 20 graden en een rate of turn van 20 graden per minuut.

Het VMS reageert in stappen van 10 graden. Dat is waarschijnlijk de reden dat het VMS aangeeft dat wij 20 graden waren gedraaid in drie minuten. In noodsituaties mag de stuurman van de wacht het roer aan boord leggen en de vaart terugnemen als hij dat nodig vindt.

Ik heb niet overwogen het andere schip via de VHF op te roepen, waarschijnlijk omdat ik met de kapitein de situatie aan het overleggen was.

Er was een Aldislamp beschikbaar, doch deze hebben wij niet gebruikt.

Ik heb aldoor in de stoel gezeten. Ik heb geen verrekijker gebruikt omdat ik het schip met het blote oog kon waarnemen. Ik heb het schip constant in de gaten gehouden, ook op de radar. Ik wist toen nog steeds niet wat voor soort schip dit was.

Ik heb de CPA op de Arpa vastgesteld. Eerst zou deze twee à drie kabels over bakboord bedragen, niet groter. Ik vond dat deze afstand in dit specifieke geval, ook onze snelheid van 23 knopen in aanmerking genomen, nog wel kon.

U toont mij een plot van het betreffende gebied van VTIS Singapore. Ik ben het met deze plot eens.

Omdat de CPA zo klein was, ben ik iets naar stuurboord gegaan, naar ik mij herinner een koers van 053°. Het andere schip zat toen nagenoeg recht vooruit.

Wij voeren in een verkeersscheidingsstelsel en naar mijn mening was er niet veel ruimte om nog meer naar stuurboord uit te wijken. Bovendien lag het andere schip van ons af en waren wij een ander schip aan het oplopen. Dit vaarwater valt volgens mij niet onder de typering 'nauw vaarwater'. Het was niet druk met scheepvaart.

Toen de kapitein opdracht gaf meer stuurboorduit te gaan, heb ik die opdracht zelf op de automaat uitgevoerd. Ik heb toen niet op de klok gekeken, dus ik weet niet wanneer dat is geweest.

Ik heb nooit de indruk gehad dat de RSS "Courageous" nog meer naar bakboord zou komen; het had aldoor van ons af gelegen.

Wij hebben geen tijd meer gehad om een schijnwerper op het andere schip te richten. Nadat het meer bakboorduit was gekomen, hadden wij ook geen tijd meer om vaart uit ons schip te halen, daar was het gewoon te laat voor.

Kapitein P.P.M. Koop:

Ik blijf bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd.

De laatste keer dat ik op de brug was geweest, was dat niet omdat ik problemen bij Horseburgh Lighthouse verwachtte. Ik was op de brug gekomen omdat ik de algehele situatie wilde beoordelen.

Ik vond dat de MO-4 gedurende dit stuk van de route geheel zelfstandig de wacht kon lopen. Hij deed dit dan ook. Ik had een goede indruk van hem gekregen.

Ik vertel de stuurlieden altijd dat ze naast het gebruik van de radar en Arpa-functie ook altijd goed visueel uitkijk moeten houden.

De lading gaf geen problemen voor het uitkijken naar voren. Wij houden ons wat dat betreft aan de IMO-richtlijnen. In de stoel had de MO-4 een goed uitzicht naar buiten, er zijn daar geen dode hoeken. In die stoel kan alle benodigde apparatuur goed worden bediend, beter dan vanuit de stoel aan bakboord. Vanuit de stoel kan men de bediening voor handsturen activeren.

De uitkijk zit ook in een stoel, achter een tafel. Vandaar heeft hij een prima zicht naar buiten. Ik ken het betreffende gebied goed. Ik heb er overdag ook wel marineschepen gezien. Het komt wel vaker voor dat wij vissersschepen op twee kabels passeren, maar natuurlijk probeer je altijd een grotere passeerafstand te creëren.

In nauwe vaarwaters nemen wij altijd vaart terug.

Toen ik de RSS "Courageous" zag nadat zij gedraaid was, zag ik dat het veel langzamer dan wij voer. Ik wist echter niet wat haar snelheid precies was. Ik wist ook niet dat de CPA ongeveer drie kabels zou worden. Ik zag wel dat ze naar bakboord doorzette en van ons af lag. Ik heb zelf de situatie niet op de radar geobserveerd, alleen met het blote oog.

Toen de RSS "Courageous" bakboorduit draaide, dacht ik dat het een vissersschip was. Ik zag toen haar bakboordlicht. Op zich vond ik het niet zo'n vreemde manoeuvre, dat soort dingen gebeurt wel vaker in die wateren, ook in een verkeersscheidingsstelsel.

Op een gegeven moment zag ik haar rode licht verdwijnen en haar groene licht opkomen en dat daarna de peiling nauwelijks veranderde. Het schip zat toen al op vier of vijf streken aan bakboord en al erg dichtbij. Ik gaf toen aan de MO-4 de opdracht stuurboorduit te gaan want ik zag dat het andere schip wel heel erg dichtbij begon te komen. Ik verwachtte dat de MO-4 de manoeuvre op de hand zou uitvoeren, maar toen ik zag dat hij dit met de automaat deed, zei ik tegen hem dat hij door moest gaan met draaien. Ik heb de roerstandaanwijzer op 20 graden stuurboord zien staan. Ik heb nog een attentiesein op de fluit gegeven in de vorm van een lange stoot. Ik denk dat wij ongeveer een minuut naar stuurboord hebben gedraaid voordat de aanvaring plaatsvond.

Ik weet dat je vissers niet op de VHF hoeft op te roepen omdat ze daar nooit op reageren. Bovendien ging alles veel te snel. Ook contact opnemen met VTIS Singapore zou veel te lang hebben geduurd. Er is daar geen sprake van een echte verkeersbegeleiding. Er zijn vaste punten waar je je moet melden, maar ik heb niet de indruk dat men precies weet hoe elk schip heet, wat daar vaart en wat de bedoelingen zijn van die schepen. Dat is ook de reden geweest dat ik VTIS niet heb gevraagd wat de bedoeling van het omgedraaide schip was. Achteraf is ook gebleken dat VTIS niet wist dat het aangevaren schip een marineschip betrof. U laat mij een plot van VTIS Singapore zien, maar ik heb daar zo mijn twijfels over.

Op het laatste moment heb ik het andere schip nog zien versnellen en nog verder naar bakboord zien gaan.

Het terugnemen van de motor is nog wel in een flits door mij heen gegaan, maar omdat wij net een paar schepen hadden opgelopen, hebben wij de telegraaf niet gebruikt. Wij gebruiken het load-programma om de vaart terug te nemen.

Tot vlak voor de aanvaring leek het erop dat de RSS “Courageous” voor ons wilde overlopen. Wij hebben de RSS “Courageous” onder een hoek van ongeveer 90° geraakt.

Pas na de aanvaring werd het mij duidelijk dat het een marineschip betrof en geen visser. De eerste stuurman is naar de bak gegaan en heeft over onze bulb een stalen kabel zien hangen. Toen hij mij dit meldde dacht ik dat het toch een vissersschip moest zijn geweest. Later heb ik van Maleisische marine-autoriteiten vernomen dat een manoeuvre zoals door de RSS “Courageous” is uitgevoerd, worden gedaan om onderzeeërs op te sporen die zich achter vrachtschepen bevinden. Ik kan deze stelling natuurlijk niet bevestigen.

Na de aanvaring ben ik naar de zijkant van het verkeersscheidingsstelsel (VSS) gevaren en daarna heb ik de vaart eruit gehaald. Vervolgens heb ik gewacht tot de schepen die wij hadden opgelopen, waren gepasseerd. Ik ben aldoor in het stelsel gebleven, ik had er eventueel ook uit kunnen gaan, maar dat was niet nodig. Dat is de reden dat het relatief lang heeft geduurd voordat wij weer op de plaats van de aanvaring waren aangekomen. Ik beschouwde deze vaarbaan van het VSS niet als een nauw vaarwater.

Wij hebben geen snelle MOB-boot aan boord om te gebruiken bij het zoeken naar eventuele drenkelingen.

Bij onze reconstructie zijn wij uitgegaan van de tijden van het VMS.

Wij voerden een matige dekverlichting die de zichtbaarheid van onze boordlichten niet verminderden.

Ik heb een ‘wheelhouse poster’ meegenomen en ik laat u daaruit zien dat wij met dit schip in drie minuten 90 graden kunnen draaien.

In Singapore heeft men gebruik gemaakt van onze VMS-gegevens. Ik weet niet of de plot die u mij laat zien, mede op die gegevens is gebaseerd.

In Singapore ben ik door diverse instanties verhoord maar ik heb niet voor een rechtbank hoeven te verschijnen. Op 11 november aanstaande moet ik als getuige verschijnen in het strafproces tegen de drie marine-officieren van de RSS “Courageous”.

Op een paar kleine details na, ben ik het eens met het onderzoeksrapport dat men in Singapore heeft gemaakt.

Het peilen met een peiltoestel komt in de praktijk niet zo vaak meer voor.

Maritiem officier 2 D. van Eijk:

Ik werk tegenwoordig als surveyor bij Bureau Veritas en ik vaar dus niet meer.

Ik had destijds als werktuigkundige de wacht. Volgens een bepaald werkschema had ik ook de wacht op de brug.

Toen ik op de brug kwam, zag ik het bakboordlicht van wat later de RSS “Courageous” bleek te zijn. Ik vond dat hij aan de verkeerde kant van het vaarwater voer en ik zei dit ook tegen de mensen die zich op de brug bevonden. Daarna heb ik even staan praten met de stagiair bij de kaartentafel.

De uitkijk bevond zich aan bakboordzijde van de brug. De kapitein liep heen en weer over de brug.

Op een gegeven moment zag ik het stuurboordlicht van dat schip, ik schat op een mijl afstand. Na een of twee minuten volgde de aanvaring. Ik zag op de klok dat het toen 23.35 uur was.

Ik ben toen naar stuurboordbrugvleugel gelopen en zag toen het aangevaren schip. Daarna ben ik naar de machinekamer gegaan.  
Voor, tijdens en na de aanvaring is er totaal geen paniek op de brug geweest.

Maritiem officier 1 E.R. IJssel de Schepper:

Na de aanvaring ben ik naar de bak gegaan en ik heb toen over onze bulb een staaldraad, zoals dat van een vistuig, zien hangen.

De uitkijk heeft in mijn aanwezigheid een verklaring afgelegd, die ik mede heb ondertekend. Ik heb tijdens het afleggen van die verklaring geen vragen gesteld. De uitkijk is niet van de brug gegaan, maar hij is naar de achterkant van de brug gelopen.

Een reis ervoor had ik bij daglicht meegemaakt dat een marinevaartuig een manoeuvre uitvoerde die ook tot een dichtbijijsituatie leidde. De voorganger van kapitein Koop was hier ook bij aanwezig en ik heb de situatie toen met hem besproken.

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

Op 3 januari vond om ongeveer 23.35 uur een aanvaring plaats tussen het Nederlandse containerschip “ANL Indonesia” en het onder de vlag van Singapore varende marinevaartuig RSS “Courageous”. De “ANL Indonesia” was onderweg van Port Klang in Maleisië naar Pusan in Zuid Korea en voer in de Singaporese wateren in de oostgaande verkeersbaan ter hoogte van Horsburgh Lighthouse. De RSS “Courageous” was op patrouille in het bovengenoemde gebied en volgde in eerste instantie ook de vaarrichting van de oostgaande verkeersbaan, maar veranderde ongeveer acht minuten voor de aanvaring abrupt van koers naar een koers tegengesteld aan de vaarrichting in de verkeersbaan.

Het weer was voor en tijdens de aanvaring goed met een zicht van meer dan zes mijl, een variabele wind met een kracht van 1 à 2 Beaufort en een zeegang/deining van ongeveer anderhalf tot twee meter hoog. De apparatuur op beide schepen werkte naar behoren en de beide schepen hadden de wettelijk voorgeschreven brugbezetting.

De ‘Maritime and Port Authority of Singapore’ heeft een grondig onderzoek uitgevoerd naar de oorzaak van bovengenoemde aanvaring en heeft op 4 april 2003 het onderzoeksrapport gepubliceerd. De belangrijkste conclusie van dit onderzoek was dat de oorzaak van de aanvaring lag in het feit dat de verantwoordelijke officier van de wacht aan boord van de RSS “Courageous” de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee verkeerd heeft toegepast en dat deze officier van de wacht de heersende toestanden en omstandigheden onvoldoende heeft beoordeeld. De verantwoordelijke officier van de wacht aan boord van de “ANL Indonesia” heeft juist gehandeld en hem valt niets te verwijten volgens het onderzoek uitgevoerd door de ‘Maritime and Port Authority of Singapore’.

Op grond van het door de Scheepvaartinspectie uitgevoerde voorlopige onderzoek kom ik tot dezelfde conclusies als de ‘Maritime and Port Authority of Singapore’.

Wel ben ik van mening dat de snelheid van ongeveer 23 knopen door het water van de “ANL Indonesia” geen veilige vaart was, dit gezien de heersende omstandigheden en toestanden. Het had getuigd van goed zeemanschap van de officier van de wacht aan boord van de “ANL Indonesia”, indien hij op het moment van de abrupte koerswijziging van de RSS “Courageous” de snelheid van zijn schip had verlaagd en via de VHF aan de verkeersbegeleiding informatie had gevraagd om zo beter te kunnen anticiperen op de, gezien de omstandigheden, gevaarlijke koers van de RSS “Courageous”.

Echter, een tuchtrechtelijke maatregel tegen zowel de kapitein als de MO-4 van de

“ANL Indonesia” is wat mij betreft niet aan de orde.

*5. De pleitnotitie van W. Grooff, raadsman voor kapitein P.P.M. Koop en maritiem officier 4 G.E. Botma luidt:*

Allereerst wil ik namens kapitein Koop en MO Botma hun medeleven betuigen met de nagelaten betrekkingen van de slachtoffers van deze scheepsramp, die bij beiden een diepe en onuitwisbare indruk heeft achtergelaten.

Tot kort voor de aanvaring wees niets erop, dat zich op de betreffende wacht een drama zou gaan voltrekken. De “ANL Indonesia” voer in goed bekend en op dat moment in alle opzichten rustig vaarwater. Op de brug bevonden zich buiten de wachtofficier MO Botma nog kapitein Koop, de uitkijk, de leerling en de MO-2 uit de machinekamerdienst. De kapitein had het volste vertrouwen in MO-4 Botma en hoewel er wel besproken werd wat er gebeurde, was er geen enkele onduidelijkheid over het feit dat MO-4 Botma de navigatie voerde. Het verkeersaanbod was beperkt en overzichtelijk. Dat was nog steeds zo, toen één van de meeliggers vooruit omdraaide en tegenligger werd. De manoeuvre werd duidelijk waargenomen en de nieuw ontstane situatie gaf geen aanleiding tot ongerustheid, anders dan dat het ging om een schip dat zich op oneigenlijke wijze gedroeg in het verkeersscheidingsstelsel. Dit is voor de lokale vissers evenmin ongebruikelijk als het niet voeren van de voorgeschreven verlichting en het brugteam van de “ANL Indonesia” bleef alert op de bewegingen van de tegenligger, die later het onderzeebootbestrijdingspatrouillevaartuig RSS “Courageous” bleek te zijn. Op het moment dat de RSS “Courageous” plotseling haar groene licht toonde en verder doordraaide met de kennelijke bedoeling om vóór de “ANL Indonesia” langs te kruisen, werd op dat schip het directe gevaar voor aanvaring onderkend en moest vrijwel onmiddellijk daarna worden vastgesteld dat het andere schip alléén een aanvaring niet zou kunnen voorkomen. MO-4 Botma gaf in overleg met de kapitein hard stuurboordroer en gaf gelijktijdig een stoot op de scheepsfluit. Gebruik van de motor werd verworpen omdat dat geen direct effect zou hebben en tevens zou kunnen leiden tot het te dicht naderen van enige reeds gepasseerde schepen. Verkozen werd roer te geven via de automaat boven het overgaan op handsturen omdat nu zonder enig uitstel in een snelle draai gekomen kon worden via een roeruitslag van 20° met behoud van de eigen bewegingsvrijheid. Er was geen enkel misverstand in de communicatie tussen de wachtofficier en de kapitein. Hoewel het schip reeds vol in de draai was op het moment dat de aanvaring plaatsvond, kon ook de “ANL Indonesia” alléén een aanvaring niet voorkomen. De RSS “Courageous” bleef naar het zich liet aanzien slechts volharden in het voornemen om vóórover te lopen. De oorzaak van deze ramp is te wijten aan die beweging, wellicht uitgevoerd op grond van aannames, die door de herhaalde eigen manoeuvres en het handelen volgens de voorschriften door de “ANL Indonesia”, al niet meer correct waren.

Bij de beoordeling van het handelen op de brug van de “ANL Indonesia” heeft de Raad gelukkig de beschikking over goede informatie over de omstandigheden en bewegingen van het andere schip. Die bewegingen hebben onmiskenbaar geleid tot het ontstaan van een gevaarlijke situatie en waren op geen enkele wijze te voorzien door de “ANL Indonesia”. Het gegeven geluidsein had wellicht effect gehad op een onoplettende visser, maar niet op de brugbezetting van negen man op een patrouillerend oorlogsschip. De RSS “Courageous” is een schip, dat onderzeeboten opspoort door middel van sonarwaarneming en is voorzien van moderne apparatuur, waaronder vaste en op afstand bedienbare sonarapparatuur zoals de uitstroombare Variabele Diepte Sonar. Onderzeeboten bewegen zich graag onder dekking van grote schepen en onderzeebootjagers passen hun zoekmethoden daar op aan. Of de

RSS “Courageous” alleen met standaard sonarwaarneming of met een speciale oefening bezig was, is niet bekend. Ook is niet te zeggen of zij het tuig, dat de eerste stuurman over de bulb heeft zien hangen, op het moment van de aanvaring had uitstaan. De RSS “Courageous” gedroeg zich echter bijzonder vreemd binnen het verkeersscheidingsstelsel en verkoos om niet het zog van de “ANL Indonesia” kruisen, hetgeen voor de hand liggend was indien het slechts de bedoeling was om de afstand tot de Horsburgh wat te verkleinen. Gekozen werd voor de zonder meer gevaarlijkere optie om middels diverse koersveranderingen de boeg van de “ANL Indonesia” te zoeken om vervolgens van koers te veranderen met de onmiskenbare bedoeling om kort voor dat schip over te lopen.

Op de “ANL Indonesia” had men nooit kunnen anticiperen op de bewegingen en het handelen van de RSS “Courageous”. Er is geen enkele aanleiding om aan te nemen dat de RSS “Courageous” zich anders gedragen zou hebben indien de “ANL Indonesia” een lagere vaart gelopen zou hebben. Hoewel het brugteam van de “ANL Indonesia” er alles aan heeft gedaan om het marineschip te ontwijken, mocht dat niet baten. Met alle tragische gevolgen van dien.

Ik verzoek de Raad om bij zijn overwegingen te betrekken, dat het onverklaarbare handelen van de RSS “Courageous” mogelijk een weloverwogen manoeuvre in het kader van haar patrouille of van een oefening geweest zou kunnen zijn. Het feit, dat zij ondanks haar uitgebreide brugbezetting geen enkele poging heeft ondernomen om radio- of visueel contact te maken teneinde haar bedoelingen kenbaar te maken, zou die laatste gedachte kunnen steunen.

Ik ben van mening dat MO-4 Botma en kapitein Koop niet beter hadden kunnen handelen dan zij gedaan hebben en verzoek de Raad daarom om hen met betrekking tot deze scheepsramp niet schuldig te verklaren.

## *6. Het oordeel van de Raad*

### **Toedracht**

De “ANL Indonesia” vertrok op 3 januari omstreeks 10.30 uur uit Port Klang (Maleisië) naar Pusan (Zuid Korea) en passeerde ‘s avonds de Straat Singapore. Het was rustig weer, weinig wind en goed zicht. Na passage van Batu Berhanti was de scheepvaart minder druk en werd rond 22.00 uur de vaart opgevoerd tot 23 knopen. Beide radars met Arpa stonden bij op een bereik van 6 mijl, noord boven, off-center, relative motion en true vectors. Het was donker en de navigatieverlichting brandde helder. Tevens brandde de gangboordverlichting aan beide zijden van voor naar achteren in verband met piraterij. De VHF stond op kanaal 16 en het ter plaatse voorgeschreven kanaal 10 van sector East van het Vessel Traffic Information System (VTIS) van Singapore. Er werd genavigeerd op de GPS. Naast de gebruikte elektronische kaart werd de GPS-positie om het kwartier in de papieren zeekaart gezet.

De kapitein had door het drukke deel van de Straat zelf het schip gevaren, terwijl de MO-4 de navigatie bijhield, de schepen plote op de radar en de communicatie onderhield met VTIS.

Om 22.30 uur had de kapitein de wacht overgedragen aan de MO-4 en was van de brug gegaan. Daarnaast waren er op de brug een leerling en een uitkijk.

De kapitein was in 1975 gaan varen, had in 1987 zijn S1 behaald en voer sinds mei 2002 als kapitein bij P&O Nedlloyd.

De MO-4 had als stagiair tweemaal een periode van zes maanden bij Nedlloyd gevaren, had in september 2002 zijn diploma Maritiem Officier behaald, was in november in dienst getreden bij P&O Nedlloyd en op 6 november 2002 aan boord gekomen van de “ANL Indonesia”. Hij liep afwisselend wacht op de brug en in de machinekamer.

Even na 23.00 uur kwam de “ANL Indonesia” in de noordoostgaande verkeersbaan van het verkeersscheidingsstelsel Middle Channel. De kapitein kwam weer terug op de brug om te kijken hoe het ging. De MO-4 bleef het schip varen. Hij zat in de stoel achter de stuurboord radar. De uitkijk zat in de stoel aan bakboord op de brug, terwijl de leerling rondliep. De stroom ter plaatse stond om de zuidwest, kracht 1,5 à 2 mijl/uur.

Kort voor 23.15 uur werd er iets eerder dan gepland, koers veranderd naar 050° teneinde twee schepen die aan stuurboord zaten, op te lopen. Daarna werd volgens de MO-4 koers 053° gestuurd om langzaam naar de koerslijn van 050° te komen. Volgens de prints van de schermen van het Vessel Management Systeem (VMS) van de “ANL Indonesia” werd bij het oplopen een koers gestuurd van circa 048° en vervolgens een koers van 051°.

Vooruit, iets over stuurboord, op circa zes mijl zaten twee meeliggers op een koers volgens de Arpa van 055° respectievelijk 040°. De laatste was de latere RSS “Courageous”. De vaart van beide schepen was ongeveer 10 knopen en zij zouden elkaar vrij lopen.

Om 23.26 uur zag de MO-4 op de radar dat de RSS “Courageous” was gedraaid naar een koers van 240°. Hij zag nu het toplicht en het rode boordlicht. Door de uitkijk werd de draai niet gemeld. De kapitein vond het een vreemde manoeuvre en alhoewel hij geen vislichten zag, dacht hij dat het een vissersvaartuig was. Met het oog stelde hij vast dat het schip geen gevaar opleverde, aangezien het de koerslijn van de “ANL Indonesia” reeds was gepasseerd, aan bakboord hiervan zat en het rode boordlicht te zien was. De MO-4 nam aan dat het andere schip naar de andere verkeersbaan stuurde en zag geen reden om eventueel op te roepen op de VHF.

Plotseling zag men het groene boordlicht van de RSS “Courageous”, en dat dit schip was toegedraaid. Volgens de kapitein zat het schip toen al erg dichtbij. De MO-4 meende aan de hand van de later door hem geraadpleegde VMS-gegevens dat dit om 23.32 uur was, op een afstand van acht kabels. De kapitein gaf de MO-4 opdracht om stuurboorduit te gaan en een attentiesignaal te geven. De MO-4 gaf een draai aan de knop van de stuurautomaat en er werd een lang aangehouden stoot op de fluit gegeven. Een aanvaring dreigde en de kapitein hoopte dat met het attentiesignaal het andere schip nog terug zou draaien. Dit gebeurde niet, integendeel, het andere schip draaide nog meer bakboorduit.

De kapitein stond aan bakboord op de brug en zag hoe de RSS “Courageous” nagenoeg dwars voorover lag en onder de boeg verdween, waarna er een schok werd gevoeld. De koers van de “ANL Indonesia” was volgens de MO-4 ten tijde van de aanvaring 073°. Dit had hij uit de geregistreerde waarden van het VMS gehaald. De kapitein was naar stuurboordbrugvleugel gelopen en zag dat het andere schip tegen de huid aan zat, naar achteren schoof en dat er brand was aan boord. Hij dacht dat het een marinevaartuig was. De tijd van de aanvaring was 23.35 uur.

Terug op de brug liet de kapitein de telegraaf op half vooruit zetten en de draai uit het schip halen. Hij droeg de MO-4 op om VTIS-East in te lichten. Het lukte niet om VHF-contact met het aangevaren schip tot stand te brengen. De machinekamer werd op stand-by gebracht om te manoeuvreren en de eerste stuurman ging naar vooruit om de schade op te nemen. Deze meldde later dat er alleen verfschade was aan de boeg. Ook had hij een stalen kabel gezien die over de bulbsteven lag, en hij dacht dat het mogelijk van een vistuig was.

De “ANL Indonesia” ging naar de stuurboordkant van de verkeersbaan en de vaart werd verder uit het schip gehaald. De kapitein wilde over bakboord draaien en terugkeren naar de plaats van de aanvaring, doch dat kon in eerste instantie niet vanwege de overige scheepvaart.

Wegens onbekendheid met het water ter plaatse durfde hij niet buiten de verkeersbaan te gaan. Om 00.03 uur werd overgegaan op handsturen en na toestemming van VTIS-East werd rondgegaan op tegenkoers. Omstreeks 00.30 uur zag men vooruit een schip met een zoeklicht en werd een valschermsignaal in de lucht gezien, ook vloog er een helikopter rond. Contact op de VHF met het aangevaren schip lukte nog steeds niet, niet op kanaal 16, noch op kanaal 13 en 10. Wel was er contact met VTIS-East op kanaal 10.

Om circa 00.36 uur zat de “ANL Indonesia” dwars van de vuurtoren van Horsburgh en zag men dat west van Horsburgh de reddingsoperatie in volle gang was. Vanwege mogelijke ondieptes durfde de kapitein niet dichterbij te komen en deelde VTIS-East mede dat hij op zo'n vier mijl noordnoordoost van Horsburgh gaande zou houden. Inmiddels had hij de rederij ingelicht over de aanvaring. Omstreeks 03.00 uur kreeg de “ANL Indonesia” via VTIS-East opdracht van de havenmeester van Singapore om naar Singapore te gaan en daar te ankeren. Om ongeveer 07.00 uur kwam het schip ten anker in de Eastern Holding Ground B positie en kwamen de autoriteiten aan boord voor onderzoek. De kapitein hoorde toen dat het schip waarmee hij in aanvaring was gekomen het marineschip RSS “Courageous” was en dat er vermisten waren.

De kapitein en betrokken opvarenden werden gehoord door de ‘Coast Guard Police’, de ‘Maritime and Port Authority’ (MPA) en het ‘Criminal Investigation Department’ van Singapore. Verder kwamen er nog vertegenwoordigers van de P&I-Club aan boord en van de rederij. Door een monteur van de fabrikant van het VMS-systeem werden de gegevens van het systeem opgeslagen op een floppy en ter beschikking gesteld van de onderzoeksautoriteiten. Een duikeronderzoek gaf aan dat er geen onderwaterschade was.

Op 8 januari kreeg het schip toestemming om te vertrekken en werd om 12.15 uur het anker gelicht en de reis naar Pusan vervolgd.

Uit het onderzoeksrapport van de MPA van Singapore blijkt dat de RSS “Courageous” een patrouille uitvoerde nabij Horsburgh. Ten tijde van de aanvaring bevonden zich negen bemanningsleden op de brug, te weten de officier van de wacht, een leerling officier van de wacht, een onderofficier van de wacht, een roerganger, een leerling roerganger, een uitkijk, een leerling uitkijk en een technicus. De leerling officier van de wacht navigeerde het schip onder toezicht van de officier van de wacht.

Omstreeks 23.20 uur voer de RSS “Courageous” op een koers van ongeveer 050° en met een vaart van circa negen knopen in de noordoostelijk gaande verkeersbaan van het Middle Channel verkeersscheidingsstelsel. Rond 23.25 uur werd er over bakboord gedraaid naar een koers van circa 235°, tegen de richting van de verkeersstroom in. Om ongeveer 23.30 uur werd koers veranderd van 235° naar 215°. De afstand tot de “ANL Indonesia” was volgens het rapport toen circa 1,7 mijl en op de brug van de RSS “Courageous” zag men van de “ANL Indonesia” beide boordlichten. De berekende CPA was minder dan drie kabels. Tussen 23.31 en 23.33 uur maakte de RSS “Courageous” nog twee koersveranderingen bakboorduit naar 210° en naar 200° en vervolgens om 23.34 uur naar 190°, waarbij vaart werd aangezet tot 11 à 12 knopen. Kort hierna werd hard bakboord roer gegeven en de machines op volle kracht vooruit gezet, waarna even na 23.35 uur de aanvaring plaatsvond.

De scherpe boeg van de “ANL Indonesia” raakte de RSS “Courageous” stuurboordachter, waardoor de achtersectie van het marineschip afbrak en zonk. In de achtersectie bevond zich het slaapverblijf van een aantal vrouwelijke opvarenden. De achtermast brak waardoor verbindingssystemen onbruikbaar werden, terwijl de hulpmachinekamer vol liep. Er ontstond brand aan boord welke door de bemanning werd geblust. Er waren acht gewonden aan boord en vier vrouwelijke bemanningsleden werden vermist.

Om ongeveer 00.50 uur arriveerde er een kustwachtvaartuig bij de plaats van de aanvaring en nam de bemanning van de RSS “Courageous” aan boord. De RSS “Courageous” werd naar Singapore gesleept waar het om 08.30 uur op de marinebasis aankwam.

Twee vermisten spoelden later aan, één werd door duikers in het gezonken achterschip gevonden en één bleef vermist.

Het tot het onderzoeksrapport van MPA Singapore behorende plot is als laatste bladzijde aan deze uitspraak gevoegd, evenals een kopie van de VMS print out van de “ANL Indonesia” van het tijdstip 23.31.51 uur (MTG + 8 uur).

### **Beschouwing**

Door de ‘Maritime and Port Authority’ (MPA) van Singapore werd een onderzoek ingesteld naar de oorzaken van de aanvaring. Het rapport doet geen uitspraak omtrent schuld of geen schuld. Dat de kapitein alsook de Inspecteur voor de Scheepvaart dit er wel in lezen, geeft aan hoe dicht oorzaaksonderzoek en schuldvraag bij elkaar liggen. Uit het rapport blijkt dat de oorzaken van de aanvaring bij de RSS “Courageous” liggen. In hoeverre de aanvaring voorkomen had kunnen worden, vormt geen oorzaak en is dan ook niet onderzocht.

Door de Raad is de aanvaring achtereenvolgend onderzocht.

#### *De aanvaring*

Om 23.25 uur op een afstand van zes mijl voor de “ANL Indonesia” draaide de RSS “Courageous” over bakboord rond naar tegenkoers 235° tegen de verkeersrichting in. Aan boord van de “ANL Indonesia” werd dit waargenomen en werd een toplicht en een rood boordlicht gezien. De Arpa gaf een koers van 240° en een vaart van 10 knopen. De kapitein vond het een vreemde manoeuvre en, alhoewel hij geen vislichten zag, nam hij daarom aan dat het een visserman was. Een gevaarlijke aanname die mogelijk de basis vormde voor het latere niet tijdig handelen.

Waar gewone schepen dit niet mogen, mag een vissend vaartuig tegen de verkeersrichting invaren, mits het daarbij de doorvaart van een schip dat de verkeersbaan volgt niet belemmert. Met andere woorden een vissend vaartuig zou uit de weg moeten blijven van de naderende “ANL Indonesia”. Anderzijds zouden, als het een gewoon schip was, in overeenstemming met de getoonde lichten, bij gevaar voor aanvaring de voorgeschreven uitwijkregels van toepassing zijn, waarbij het tegen de verkeersrichting invarende schip zich allereerst voor overtreding van Voorschrift 10 zal moeten verantwoorden. Dat het geen vissend vaartuig was, had ook uit de vaart kunnen worden afgeleid. Een vaart van 10 knopen is te hoog voor een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij. De kapitein wist echter niet welke vaart de Arpa had berekend. Hij had de MO-4 daar zonnodig naar kunnen vragen.

Het was in dit geval een marineschip dat zich net als elk ander vaartuig aan de vaarregels dient te houden, en als het dit niet doet is het verantwoordelijk voor de gevolgen.

Voor de draai zat de RSS “Courageous” iets over stuurboord van de “ANL Indonesia” en nadat de RSS “Courageous” over bakboord was gedraaid om 23.26 uur iets over bakboord. Dit was ruim negen minuten voor de aanvaring. De afstand was toen zo’n 5,4 mijl en de dwarsafstand tot de track van de “ANL Indonesia” amper twee kabels. De schepen stuurden nagenoeg tegen elkaar in, de “ANL Indonesia” volgens het VMS 051° en de RSS “Courageous” volgens het MPA Singapore rapport 235°. De “ANL Indonesia” zag van de RSS “Courageous” het rode boordlicht, hetgeen in overeenstemming is met bovengenoemde situatie. Vier minuten later, omstreeks 23.30 uur, ruim vijf minuten voor de aanvaring was de afstand 3,1 mijl en de dwarsafstand zo’n drie kabels.

De “ANL Indonesia” had om 23.26 uur twee schepen aan zijn stuurboordzijde opgelopen en had daarna alle ruimte en tijd om voor de naderende tegenligger tijdig (in overeenstemming met Voorschrift 8) stuurboorduit te gaan in overeenstemming met Voorschrift 14 (bij tegengestelde koersen beide schepen naar stuurboord). De kapitein dacht echter dat het een visserman was en de MO-4 dat de tegenligger naar de andere verkeersbaan stuurde. Aannames die grondiger gecontroleerd hadden moeten worden.

Na 23.30 uur is de RSS “Courageous” in stappen bakboorduit gekomen en werd de dwarsafstand weer kleiner.

Dat een schip in een verkeersscheidingsstelsel omdraait en in strijd met de vaarregels tegen de verkeersrichting in gaat varen, is een niet goed te begrijpen handeling, ook in en nabij de Straat Singapore. Indien het dan vervolgens op slechts korte afstand lijkt te gaan passeren, er zich een gevaarlijke situatie ontwikkelt, is twijfel gerechtvaardigd of het andere schip zelf in de gaten heeft dat het verkeerd handelt en is er naar het oordeel van de Raad alle reden om de beschikbare mogelijkheden of middelen die er zijn te gebruiken, teneinde het gevaar te beperken. Voorgescreven is in een dergelijke situatie (Voorschrift 34 sub d) om onmiddellijk deze twijfel kenbaar te maken door middel van tenminste vijf korte stoten op de fluit. Dit sein mag en had gezien de afstand moeten worden aangevuld met een lichtsein van tenminste vijf korte schitteringen. Het had mogelijk de officier van de wacht op de brug van de RSS “Courageous” er attent op gemaakt dat ze gevaarlijk handelde.

Daarnaast was het zinvol geweest om VTIS-East op te roepen en te wijzen op de ‘spookrijder’. VTIS had dit schip dan kunnen waarschuwen en vermoedelijk had de RSS “Courageous” de oproep ook gehoord. De kapitein gaf ter zitting aan dat zoiets in de Straat Singapore weinig kans van slagen heeft omdat het altijd lang duurt voor je antwoord krijgt van VTIS. Ook al zou dat zo zijn, dan is dat naar het oordeel van de Raad geen reden om het niet te proberen. Nu gebeurde er niets.

Volgens het rapport van MPA Singapore wilde de RSS “Courageous” dichter naar Horsburgh toe. Men zag van de naderende “ANL Indonesia” beide boordlichten en de leerling-officier van de wacht op de brug van de RSS “Courageous” die het schip navigeerde, meende wel voor het naderende schip over te kunnen lopen, daarbij aannemend dat het niet van koers zou veranderen, en draaide volgens het rapport omstreeks 23.30 uur 20° naar bakboord naar koers 215°.

Dat de “ANL Indonesia” wel koers zou behouden was een onjuiste aanname van de officier van de wacht van de RSS “Courageous”, in strijd met Voorschrift 14, dat zegt dat bij tegen elkaar in sturen beide schepen naar stuurboord koers dienen te veranderen om elkaar aan bakboordzijde voorbij te varen. De “ANL Indonesia” draaide uiteindelijk wel naar stuurboord, zij het laat en onvoldoende, niet met hard stuurboord zoals hierna zal blijken.

Het voorover lopen ging niet zo goed en telkens veranderde de RSS “Courageous” met stappen van 5° en 10° verder koers naar bakboord. De RSS “Courageous” handelde daarbij niet alleen volledig in strijd met Voorschrift 14, alsook in tweede instantie, toen het de “ANL Indonesia” op stuurboordboeg had, met Voorschrift 15 (bij koerskruisen vermijden voor het andere schip over te lopen).

Op een gegeven moment werd op de “ANL Indonesia” waargenomen dat het rode boordlicht van het tegemoetkomende schip groen was geworden en werd op de autopilot naar stuurboord gedraaid. Als tijdstip werd 23.32 uur aangegeven op een afstand van acht kabels. De MO-4 had dit achteraf uit de VMS-gegevens gehaald, verklaarde hij. Dit was echter niet juist.

De RSS “Courageous” was om circa 23.30 uur 20° naar bakboord gaan draaien en tussen 23.30 en 23.32 uur moet voor de “ANL Indonesia” eerst beide boordlichten en vervolgens het groene boordlicht zichtbaar zijn geweest. De koerslijn van de RSS “Courageous” loopt ook op het VMS-plot dan al voor de “ANL Indonesia” over (zie kopie printout VMS), terwijl de plot

bij het MPA-onderzoek dit eveneens aangeeft. De afstand is op dat moment echter geen acht kabels doch circa twee mijl.

Het tegen alle verwachting in groen worden op korte afstand, en dus toedraaien van een tegenligger, had voor de “ANL Indonesia” aanleiding moeten zijn om onmiddellijk te handelen, de roerganger op post te zetten en over te gaan op handsturen. Daar was op twee mijl afstand alle gelegenheid voor geweest. Omdat het groen worden niet tijdig werd opgemerkt, gebeurde dit niet.

De kapitein verklaarde ter zitting weliswaar de verandering van de boordlichten daadwerkelijk te hebben gezien, had het even aangekeken en vervolgens opgedragen stuurboorduit te gaan. Het andere schip zat naar zijn inschatting toen al erg dichtbij en hij had het idee dat een aanvaring door hem alleen niet meer te voorkomen was. Door het geven van een attentiesein hoopte hij dat het andere schip alsnog naar stuurboord zou draaien, hetgeen niet gebeurde. Aan boord van de RSS “Courageous” werd in de laatste fase voor de aanvaring hard bakboord en vol vooruit gegeven.

De voorgeschreven manoeuvreerseinen werden aan boord van beide schepen niet gegeven. Volgens het VMS was de koers van de “ANL Indonesia” om 23.32.52 uur nog 051°,2, om 23.33.56 uur 055°, om 23.34.20 uur nog steeds 055°, om 23.34.50 uur 065°,8, om 23.35.47 uur nog steeds 065°,8 en om 23.36.08 uur 073°. De autopilot aan boord van de “ANL Indonesia” stond ingesteld op maximaal 20 graden roer en 20° ROT en op het moment van de aanvaring, even na 23.35 uur, was het schip volgens de VMS dus nog maar zo’n 14° gedraaid, van 051° naar 065°.

De Raad leidt hieruit af dat er in ieder geval geen hard stuurboord werd gegeven om 23.32 uur, dat er pas iets meer dan een minuut voor de aanvaring op de autopilot naar stuurboord werd gedraaid dan wel dat er onvoldoende en in stappen werd gedraaid, te weten eerst naar 055°, toen naar 065°, welke koers op de tijd van de aanvaring gedurende een minuut door de VMS werd aangegeven, en vervolgens naar 073°. Circa een minuut voor de aanvaring was de afstand volgens het VMS zo’n 7 à 8 kabels, hetgeen overeen zou komen met de eerste waarneming van de kapitein.

Dat er weloverwogen werd gekozen om met de autopilot naar stuurboord van koers te veranderen, zoals de raadsman aangaf, lijkt onwaarschijnlijk. De kapitein had immers verwacht dat de MO-4 het op de hand zou doen.

De Raad is er niet van overtuigd dat de tegenligger goed in de gaten werd gehouden op de brug van de “ANL Indonesia” en dat het toedraaien, het van rood in rood-en-groen en vervolgens in groen veranderen van het boordlicht onmiddellijk werd waargenomen. Door de MO-4 in ieder geval niet, en als de uitkijk het veranderen had gezien, heeft hij het niet gemeld. Indien de kapitein het wel heeft gezien, zoals hij verklaarde, heeft hij wel vrij lang, meer dan 1½ minuut gewacht alvorens in actie te komen.

Het is een bekend gegeven dat een zeeman geneigd is om een schip minder goed of helemaal niet meer te volgen, indien eenmaal is vastgesteld dat het vrij zal lopen, mits de omstandigheden niet veranderen! (Richard A. Cahill: *Collision and their Causes*, blz. 39). De omstandigheden veranderden in dit geval en de “ANL Indonesia” werd hierdoor enigszins verrast, doch handelde uiteindelijk goed, zij het laat, door naar stuurboord koers te veranderen.

De aanvaring werd veroorzaakt door de RSS “Courageous”, welk schip in strijd met de voorschriften tegen het verkeer invoer, aanvankelijk rood-op-rood leek te gaan passeren, doch plotseling op twee mijl afstand toedraaide en voorover wilde gaan lopen. Dit was dermate onverwachts, in strijd met alle voorschriften en goed zeemanschap, dat het niet tijdig handelen van de kapitein en de MO-4 hierbij in het niet zinkt.

### *Veilige passeerafstand*

Een dwarsafstand van 300 à 500 meter tot een schip op tegenkoers is naar het oordeel van de Raad niet veilig. Dat het in de Straten van Malacca en Singapore wel meer voorkomt dat op die afstanden moet worden gepasseerd, vooral van vissersvaartuigen, omdat er te weinig ruimte is, zoals de kapitein ter zitting aangaf, laat onverlet dat er in dit geval na het oplopen van twee schepen aan stuurboord om 23.26 uur voldoende ruimte was over stuurboord en er geen belemmerende scheepvaart was. De “ANL Indonesia” had dan ook tijdig stuurboorduit moeten gaan, hetgeen evenzo geldt voor de RSS “Courageous”.

De MO-4 gaf ter zitting aan dat een passeerafstand van twee à drie kabels, ook gezien de eigen vaart van 23 knopen, wel kon, alhoewel hij in zijn eerder op 10 januari geschreven verklaring aangaf dat hij de situatie gevaarlijk vond. De Raad spreekt de hoop uit dat hij heeft geleerd dat een dergelijke afstand, zeker indien er ruimte voldoende is zoals in dit geval, beter vermeden kan worden. Zijn nog geringe ervaring zal hierbij mogelijk een rol hebben gespeeld. Alhoewel de MO-4 aangaf dat hij de wacht had en verantwoordelijk was voor de navigatie, sluit de Raad niet uit dat het niet handelen van de MO-4 mogelijk werd veroorzaakt door de aanwezigheid van de kapitein op de brug.

Of bij een eerder uitwijken naar stuurboord en het daarmee vergroten van de passeerafstand door de “ANL Indonesia” de aanvaring zou zijn voorkomen, is niet met zekerheid te zeggen, gezien het merkwaardige gedrag van de RSS “Courageous” om per se voorover te willen lopen. De kans op een aanvaring zou in ieder geval aanzienlijk kleiner zijn geweest. Het minimaliseren van de kans op een aanvaring is goed zeemanschap.

De “ANL Indonesia” had net twee schepen opgelopen en de Raad heeft er begrip voor dat er geen vaart werd verminderd, toen werd waargenomen dat de RSS “Courageous” op tegenkoers was gedraaid. Vaart minderen geeft weliswaar tijdwinst om een situatie beter te kunnen beoordelen, doch er was geen noodzaak gezien de manoeuvreerruimte aan stuurboord, die een ruime koersverandering in die richting toeliet. Daarnaast is hoge vaart een anti-piraterijmaatregel en zeker in dit geval, waar een schip merkwaardig manoeuvreerde, leek het niet verstandig om vaart te minderen.

Ook bij deze aanvaring was er onduidelijkheid over de norm van veilige passeerafstand. Kapiteins dienen hun gewenste normen vast te leggen in het brugorderboek voor de chefs van de wacht.

Een overeenkomstige aanbeveling, maar dan naar aanleiding van op een te kleine afstand oplopen in een verkeersbaan, heeft de Raad gedaan in zijn uitspraak nr. 12/2003 inzake de aanvaring van de chemicaliëntanker “Dutch Aquamarine” en de coaster “Ash”. De “Ash” zonk en de kapitein verdronk hierbij.

### *Het uitkijken*

Beide schepen hadden elkaar tijdig op ruime afstand gezien en geplot. Ondanks dat de kapitein aangaf de tegenligger voortdurend in de gaten te hebben gehouden, behoudt de Raad echter zijn twijfels over het goede uitkijken op de brug van de “ANL Indonesia”. Op tenminste twee mijl afstand was volgens de plot- en VMS-gegevens de RSS “Courageous” zodanig toegedraaid dat het groene boordlicht zichtbaar moet zijn geweest. De kapitein verklaarde dat hij zag hoe rood in groen veranderde en dat de RSS “Courageous” toen al heel dichtbij zat, mogelijk zelfs dichterbij dan de 7 kabels die hij eerder had aangegeven. Door de MO-4 werd op een gegeven moment wel gezien dat het boordlicht groen was geworden, de verandering van rood naar groen, dus het toedraaien van de RSS “Courageous” had hij niet gezien. Door de uitkijk werd in het geheel niets gemeld, deze was bovendien rond 23.30 uur, toen de RSS “Courageous” een eerste koersverandering naar bakboord zou hebben gemaakt, van zijn post en zijn opvolger aan het bellen achter op de brug. Uit zijn, in het bijzijn van de

eerste stuurman afgelegde verklaring blijkt niet dat hem was opgedragen de tegenligger iets over bakboord goed in de gaten te houden, noch was hij onderhouden over het niet melden van het omdraaien van een schip vooruit om 23.26 uur.

Het bevreemdt de Raad enigszins dat zowel de chef van de wacht als de uitkijk voortdurend in hun stoel zaten. Dit is geen goede positie om actief uit te kijken, zeker niet naar achteren. Feit is dat beiden niet goed hebben uitgekeken.

#### *De onderzeebootbestrijdingsoefening*

De RSS “Courageous” is een onderzeebootbestrijdingskorvet en het is niet uit te sluiten dat het schip bezig was met een oefening, zoals de raadsman aandroeg. Singapore beschikt sinds 2001 over vier ex-Zweedse onderzeeboten, doch gezien de beperkte waterdiepte ter plaatse is het echter niet waarschijnlijk dat er met een echte onderzeeboot werd geoefend. Hoe het ook zij en of en wat voor oefening er ook werd gedaan, het ontheft een marineschip niet van de verplichting om zich te houden aan de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972.

De aanbeveling in het onderzoeksrapport van MPA Singapore duidt hier ook op. Deze wijst erop dat alle marine- en overheidsschepen zich aan de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972 dienen te houden, tenzij operationele omstandigheden anders vragen. In dat geval, zo zegt de aanbeveling, moeten deze schepen toch de nodige maatregelen nemen om de veiligheid van de gewone commerciële scheepvaart te waarborgen.

#### *Het Vessel Traffic Information System (VTIS)*

Eén van de taken van het VTIS-systeem is het informeren van de scheepvaart over bijzonderheden. Daaronder valt ook een schip dat tegen de verkeersstroom invaart. Het is de Raad bekend dat VTIS bij eerdere aanvaringen heeft gewaarschuwd als er schepen tegen de verkeersrichting in voeren. In dit geval gebeurde dit niet. De RSS “Courageous” was al langer op patrouille nabij Horsburgh en aangenomen mag worden dat de positie en identiteit van het schip bij VTIS bekend waren. Daarnaast had de RSS “Courageous” het tegen de verkeersstroom invaren naar het oordeel van de Raad zelf ook moeten melden aan VTIS, maar heeft dit niet gedaan.

Anderzijds had de “ANL Indonesia” op het desbetreffende VHF-sectorkanaal VTIS kunnen oproepen en vragen omtrent de tegenligger. Dat dit moeizaam zou gaan, hoort niet, en mag niet leiden tot nalating.

Het zou kunnen zijn dat VTIS op last van de marineautoriteiten niet met de RSS “Courageous” mocht communiceren en ook niet de overige scheepvaart waarschuwen indien het marineschip tegen de regels handelde. De Raad heeft hier echter geen aanwijzingen voor en volstaat met vast te stellen dat VTIS de scheepvaart niet heeft geïnformeerd over het feit dat er een schip tegen de verkeersstroom invoer, terwijl daarnaast door beide schepen dienaangaande geen contact werd opgenomen met VTIS.

#### *De hulpverlening*

De hulpverlening is laat op gang gekomen. Pas na een uur, om circa 00.30, uur was er een kustwachtschip bij de RSS “Courageous”, ongeveer tezelfdertijd dat de “ANL Indonesia” in de verkeersbaan over bakboord was omgedraaid en weer in de buurt van de plaats van aanvaring was.

De kapitein van de “ANL Indonesia” gaf ter zitting aan dat hij vanwege de scheepvaart niet meteen kon draaien en dat hij in de verkeersbaan wilde blijven, omdat hij het gebied daarbuiten niet kende en niet wist of het veilig was om er te varen. Alhoewel het voorbij

Horsburgh buiten de verkeersbaan aan stuurboord volgens de kaart ruim en diep genoeg was voor de “ANL Indonesia” om direct na de aanvaring rond te gaan, heeft de Raad begrip voor de handelwijze van de kapitein, die het zekere voor het voor hem onzekere nam.

De ernst van de situatie was op dat moment niet bekend. Er was geen verbinding met de RSS “Courageous”, vermoedelijk omdat de achtermast met antennes was gebroken door de aanvaring. In ieder geval twee van de vier slachtoffers zijn later aangespoeld en niet is uit te sluiten dat ze enige tijd in de buurt van de aanvaring in het water hebben gedreven. De “ANL Indonesia” beschikte niet over een snel te water te laten MOB-boot en het is maar de vraag of in het donker het zoeken enig resultaat zou hebben opgeleverd, indien de “ANL Indonesia” eerder ter plaatse zou zijn geweest.

### *Conclusie*

De aanvaring is veroorzaakt door de RSS “Courageous”. Dit schip voer zonder enige waarschuwing, in strijd met de Voorschriften tegen de verkeersrichting van de verkeersbaan in. VTIS werd niet ingelicht, noch waarschuwde VTIS de overige scheepvaart. Vervolgens stuurde de RSS “Courageous” in strijd met de vaarregels niet naar stuurboord doch in kleine stappen naar bakboord met de bedoeling om, wederom in strijd met de vaarregels, voor de naderende “ANL Indonesia” over te lopen, hetgeen niet lukte met een aanvaring als gevolg. Dat de RSS “Courageous” bezig zou zijn met een oefening, laat onverlet dat het alles had moeten doen om de veiligheid van de overige scheepvaart te waarborgen.

De “ANL Indonesia” had een waarschuwingssein met de fluit en lamp moeten respectievelijk kunnen geven, had eerder naar stuurboord kunnen draaien, terwijl er, ook al werd de kans van slagen klein geacht, contact met VTIS opgenomen had kunnen worden. Of dit de aanvaring zou hebben voorkomen is, gelet op het volharden van de RSS “Courageous” om voor over te lopen, de vraag. Het zijn echter wel maatregelen die goed zeemanschap voorschrijven. Het zonder enige waarschuwing en opeenvolgend, volledig in strijd met de vaarregels en goed zeemanschap handelen door de RSS “Courageous”, die feiten doen in het niet zinken de maatregelen die de “ANL Indonesia” mogelijk had kunnen nemen om de aanvaring te voorkomen.

De kapitein en de MO-4 hebben niet alles gedaan om de aanvaring te voorkomen. In zoverre zou er voor beiden van medeschuld aan de aanvaring kunnen worden gesproken. Die medeschuld, afgezet tegen de schuld van de RSS “Courageous” is echter zodanig gering dat de Raad hen, mede gelet op de ernst van de gevolgen die zij hun verdere leven met zich moeten dragen, geen maatregel van tucht oplegt.

De Raad betuigt zijn medeleven met de familie van de omgekomen opvarenden van de RSS “Courageous”.

### **Beslissing**

De Raad legt kapitein P.P.M. Koop en MO-4 G.E. Botma om bovenvermelde reden geen maatregel van tucht op.

### **Leringen**

1. Als er ruimte is andere scheepvaart op veilige afstand passeren, teneinde onverwachte veranderingen van de situatie te kunnen opvangen, dan dient die ruimte te worden gebruikt. Een passeerafstand van twee à drie kabels in open water, geen nauw vaarwater, en zonder speciale maatregelen is niet veilig.
2. Varen op aannames zonder deze maximaal te controleren, is slecht zeemanschap.
3. Bij een dreigende nabije situatie dient tijdig te worden overgegaan op handsturen, dan wel moet daar onmiddellijk op overgegaan kunnen worden.
4. Ook al is vastgesteld dat een schip vrij zal varen, dan blijft een voortdurende controle noodzakelijk en moet rekening worden gehouden met de meest ongeloofwaardige en gevaarlijke manoeuvres.
5. Een uitkijk dient bijzonderheden van schepen te melden en actief te worden gehouden door de chef van de wacht. Niet alleen door hem opdrachten te geven, doch ook door hem te controleren en te vragen waarom hij iets niet heeft gemeld. Zittend in een stoel kan er minder goed, in ieder geval niet naar achteren, worden uitgekeken.

### **Aanbeveling**

1. Niet te gemakkelijk aanvaarden of aannemen dat iets ‘gebruikelijk’ is omdat het altijd zo gaat, terwijl het in feite niet goed is. Zoals het dicht passeren van vissende vaartuigen omdat het altijd zo gaat en het niet oproepen van een verkeerspost bij een bijzonderheid omdat een reactie veelal lang op zich laat wachten.
2. Het door kapiteins opnemen in hun brugorders van minimum passeerafstanden die zij veilig achten in de situaties van tegen elkaar insturen, oplopen en kruisen, in open water en in verkeersscheidingsstelsels.

Aldus gedaan door mr. E.A. Bik, (plv.) voorzitter, R.M. Heezius, E. Bakker, H. Reijne, P.H. Schiller, leden, in tegenwoordigheid van ‘s Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter mr. E.A. Bik, ter openbare zitting van de Raad van 6 november 2003.

(get.) E.A. Bik, 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