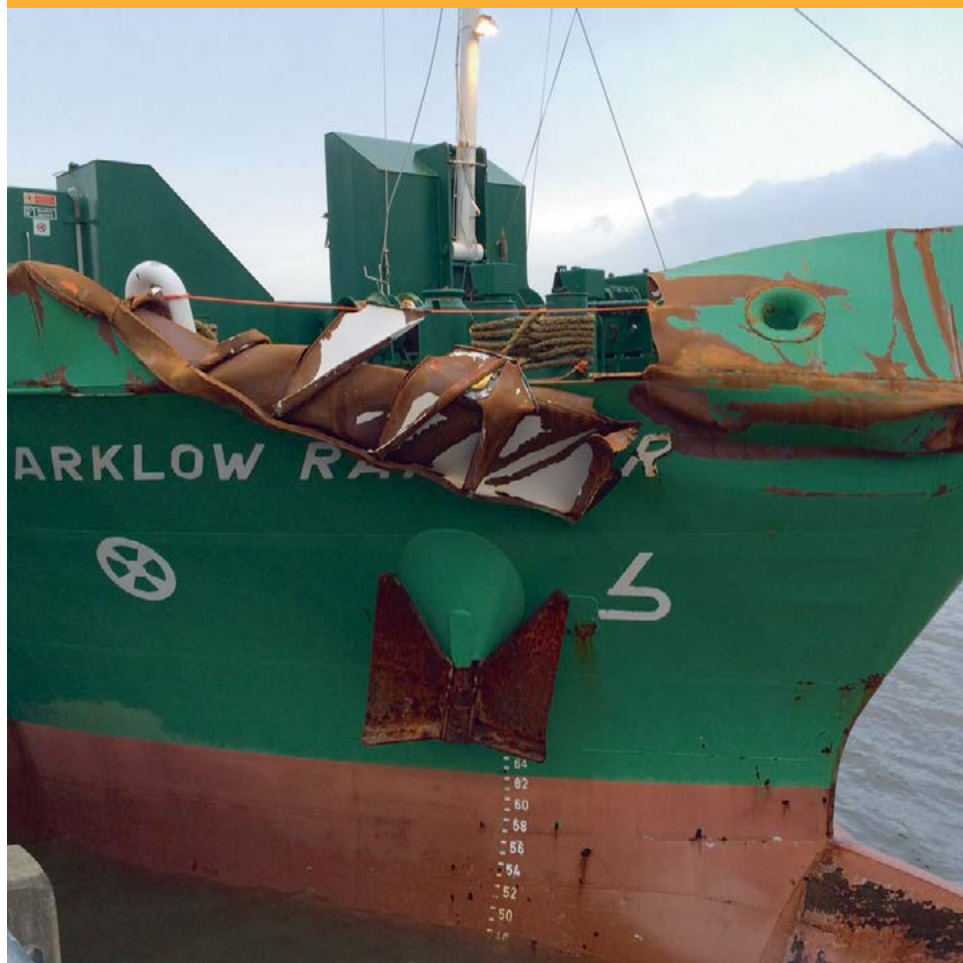




ONDERZOEKSRaad  
VOOR VEILIGHEID

# Aanvaring in ankergebied

MS Arklow Rambler & MT Atlantic Jupiter,  
Maasaanloopgebied



# Aanvaring in ankergebied

MS Arklow Rambler & MT Atlantic Jupiter,  
Maasaanloopgebied, 8 februari 2016

*Den Haag, februari 2017*

*De rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn openbaar.*

*Alle rapporten zijn beschikbaar via de website van de Onderzoeksraad [www.onderzoeksraad.nl](http://www.onderzoeksraad.nl).*

*Foto cover: Onderzoeksraad voor Veiligheid*

## **De Onderzoeksraad voor Veiligheid**

Als zich een ongeval of ramp voordoet, onderzoekt de Onderzoeksraad voor Veiligheid hoe dat heeft kunnen gebeuren, met als doel daar lessen uit te trekken. Op die manier draagt de Onderzoeksraad bij aan het verbeteren van de veiligheid in Nederland. De Raad is onafhankelijk en besluit zelf welke voorvallen hij onderzoekt. Daarbij richt de Raad zich in het bijzonder op situaties waarin mensen voor hun veiligheid afhankelijk zijn van derden, bijvoorbeeld van de overheid of bedrijven. In een aantal gevallen is de Raad verplicht onderzoek te doen. De onderzoeken gaan niet in op schuld of aansprakelijkheid.

**Onderzoeksraad**  
Voorzitter: mr. T.H.J. Joustra  
prof. mr. dr. E.R. Muller  
prof. dr. ir. M.B.A. van Asselt

Secretaris-directeur: mr. C.A.J.F. Verheij

Bezoekadres: Anna van Saksenlaan 50 Postadres: Postbus 95404  
2593 HT Den Haag 2509 CK Den Haag

Telefoon: +31 (0)70 333 7000 Telefax: +31 (0)70 333 7077

Internet: [www.onderzoeksraad.nl](http://www.onderzoeksraad.nl)

N.B. Dit rapport is zowel in het Engels als in het Nederlands verschenen. Indien er verschil bestaat in de interpretatie van het Nederlandse en Engelse rapport, is het Engelse rapport leidend.

<b>Inleiding.....</b>	<b>5</b>
<b>Toedracht en achtergrondinformatie .....</b>	<b>7</b>
<b>Analyse .....</b>	<b>17</b>
<b>Conclusies.....</b>	<b>24</b>
<b>Lessen uit het voorval .....</b>	<b>25</b>
<b>Bijlage A. Scheepsgegevens .....</b>	<b>26</b>
<b>Bijlage B. IMO Standard Marine Communication Phrases.....</b>	<b>28</b>

Op maandag 8 februari 2016 kwam de Hongkongse tanker, Atlantic Jupiter, in aanvaring met het Nederlandse vrachtschip, Arklow Rambler. Beide schepen raakten daarbij ernstig beschadigd.

De aanvaring vond plaats in ankergebied 4E, nabij de haven van Rotterdam, waar beide schepen ten anker lagen. Door de slechte weersomstandigheden boden de ankers van beide schepen onvoldoende houvast en dreven beide schepen van hun positie af. De Atlantic Jupiter besloot vervolgens om het anker aan boord te halen en al varend beter weer af te wachten. Tijdens de manoeuvre werd de afstand tussen beide schepen steeds kleiner, tot het punt waarop een aanvaring onvermijdelijk was.

Het betreft een ernstig ongeval als bedoeld in de Casualty Investigation Code van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en EU-richtlijn 2009/18/EG. Dit betekent dat Nederland als vlaggenstaat de plicht heeft het ongeval initieel te beoordelen op mogelijk aanwezige significante veiligheidslessen (assessment).

De conclusie van deze assessment was dat er momenten aanwezig leken te zijn waarop het ongeval voorkomen had kunnen worden. Aangezien de aanvaring toch plaatsvond, beoordeelde de Onderzoeksraad dat er veiligheidslessen te leren zijn en de Onderzoeksraad dient er daarom voor te zorgen dat een veiligheidsonderzoek wordt uitgevoerd. Deze onderzoeksplicht ligt ook vast in het Besluit Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Dit rapport is het resultaat van dit veiligheidsonderzoek.

## Onderzoeksvraag

Ten behoeve van het onderzoek is de onderstaande vraag ter beantwoording geformuleerd:

“Welke waarborgen en beheersmaatregelen zijn er voor de veiligheid van schepen in een ankergebied en waar hebben deze waarborgen en beheersmaatregelen bij dit voorval gefaald?”

Om deze vraag te kunnen beantwoorden, zijn de volgende deelvragen onderzocht:

- Welke procedures en afspraken zijn er tussen schepen die zich op een ankergebied bevinden, en hoe is daar vervolg aan gegeven door de Arklow Rambler en Atlantic Jupiter?
- Wat is de rol van de *Vessel Traffic Service* (VTS) bij het voorkomen van aanvaringen en de risicobeheersing na een aanvaring in een ankergebied en hoe hebben zij hier uitvoering aan gegeven?

- Welke procedures en afspraken zijn er voor schepen en de VTS ten aanzien van het beperken van gevolgschade/risicobeheersing nadat er zich een aanvaring heeft voorgedaan?

### **Onderzoeksaanpak**

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van interviews met betrokkenen, radar- en geluidsopnames van VTS, AIS<sup>1</sup> en informatie, video- en fotomateriaal verstrekt door de betrokken rederijen. Het was niet mogelijk gebruik te maken van data van de Voyage Data Recorder (VDR). De Atlantic Jupiter is verplicht een werkende VDR aan boord te hebben, maar deze was ten tijde van het ongeval buiten werking. De Arklow Rambler is niet verplicht een VDR aan boord te hebben, en had dit ook niet.

Voor de analyse van dit voorval is een Tijdlijn analyse en een Bow-Tie analyse gemaakt. De Bow-Tie analyse gaat ervan uit dat ongevallen optreden doordat veiligheidsvoorzieningen, anders gezegd barrières, niet werkten of afwezig waren. De directe en achterliggende oorzaken van afwezige of niet-werkende veiligheidsbarrières worden onderzocht. Dit geldt enerzijds voor de barrières tussen de aanleiding en het ongeval en anderzijds tussen het ongeval en consequentie(s).

---

<sup>1</sup> Automatic Identification System, transponder die informatie via VHF verzendt en ontvangt over onder andere positie en snelheid van het schip en nabije schepen.

# TOEDRACHT EN ACHTERGRONDINFORMATIE

## Toedracht

Op 8 februari 2016 omstreeks middernacht arriveerde het, onder Nederlandse vlag varende, vrachtschip Arklow Rambler in het Maasaanloopgebied, nabij Rotterdam. Het schip was geladen en bestemd voor Rotterdam. Het weer was slecht met een zuidwestelijke wind met windkracht 7, met uitschieters naar windkracht 8.

Nadat de Arklow Rambler contact had gezocht met Maasaanloop *Vessel Traffic Service* (VTS) bleek dat de ligplaats in de haven niet beschikbaar was tot 02:00 uur LT<sup>2</sup> de volgende morgen. Hierop besloot de kapitein te ankeren in ankergebied 4E (figuur 1).

## Ankeren

Een anker is een onderdeel van de uitrusting van een schip dat overboord wordt geworpen om het schip vast te leggen op plaatsen waar niet aangemeerd kan worden (ankeren). Een anker bestaat traditioneel uit een ijzeren of stalen constructie met meerdere grote boogvormige vloeien die zich in de zeebodem kunnen ingraven. Het anker zit verbonden aan het schip middels de ankerketting. Door het anker op de bodem te vieren en vervolgens kettinglengte bij te vieren wordt het afdrijven van het schip belet.

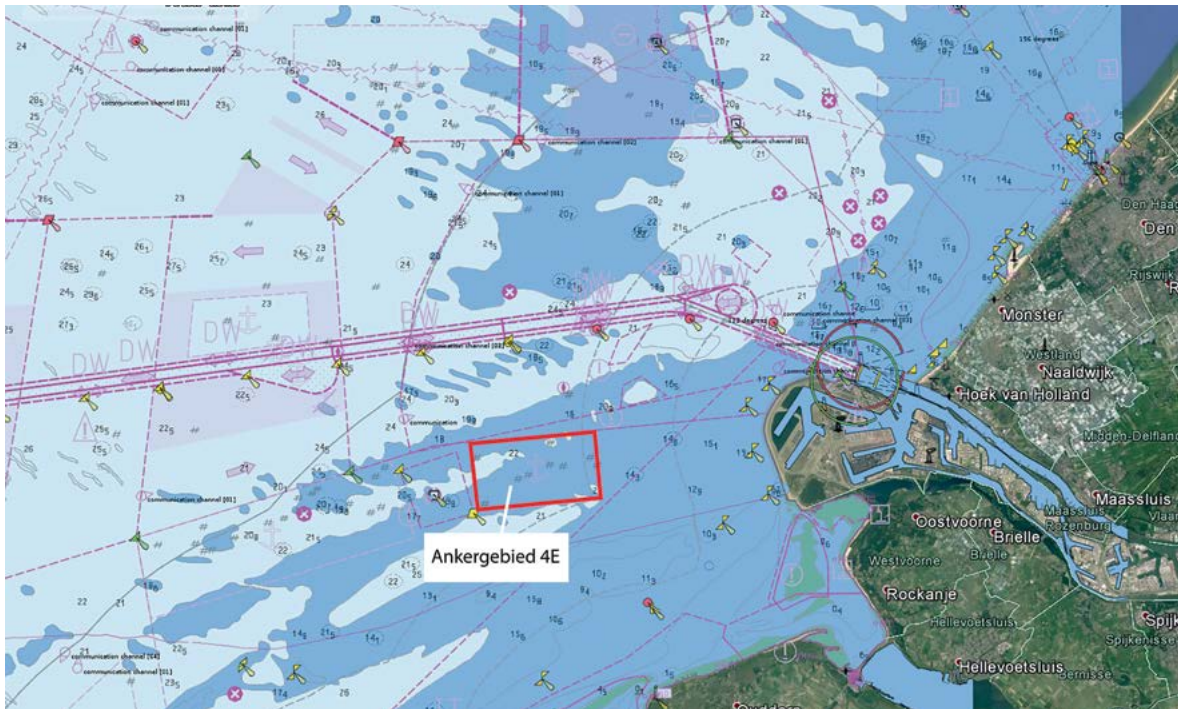
## Krabbend anker

Wanneer de windkracht en/of stroom toeneemt kan de situatie optreden dat het anker onvoldoende houdkracht biedt waardoor het schip niet meer op positie blijft en door deze invloeden het anker achter zich aan trekt. Dit heet een krabbend anker. Door extra kettinglengte uit te vieren kan men dit voorkomen. Indien de windkracht dermate krachtig is dat de maximale kettinglengte het schip niet op zijn plek kan houden moet het anker aan boord worden gehaald en de voortstuwing worden gebruikt.

## Ankergebieden

Niet alle schepen kunnen direct de haven van Rotterdam invaren. De ligplaats kan bijvoorbeeld bezet zijn of het schip is in afwachting van definitieve orders om lading in te nemen in Rotterdam. Om te zorgen dat deze wachtende schepen zo min mogelijk hinder veroorzaken voor het passerende verkeer zijn speciale gebieden aangewezen, de zogenaamde ankergebieden. Deze ankergebieden bevinden zich buiten de verkeersbanen. Het staat een schip vrij om zelf een geschikte ankergebied en ankerpositie te bepalen. In sommige gevallen wordt een ankergebied toegewezen door Maasaanloop VTS.

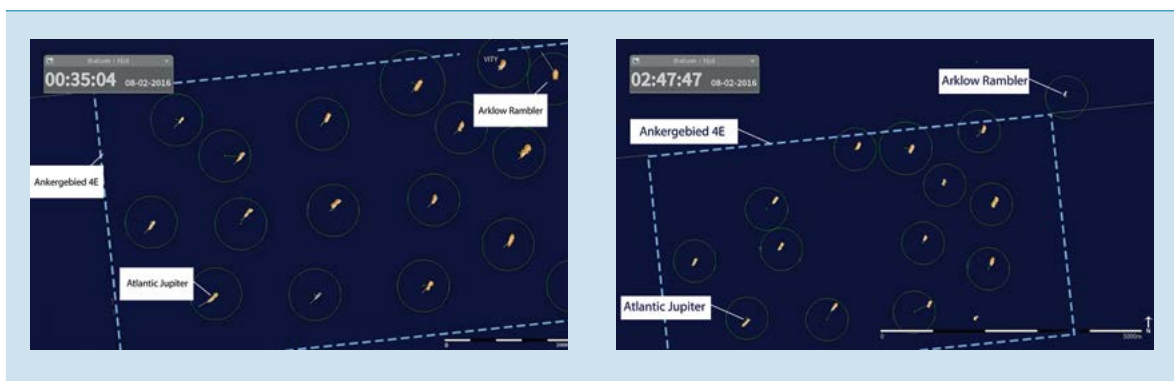
2 Alle genoemde tijden zijn in Locale Tijd (LT): Nederlandse wintertijd (GMT +1).



Figuur 1: Ankergebied 4E bij de haven van Rotterdam. (Bron: Google Earth)

Om 00:20 uur voer de Arklow Rambler het ankergebied 4E binnen en besloot om te ankeren in de noordoostelijke hoek van het gebied. In ankergebied 4E lagen op dat moment 15 schepen te wachten.

Om 00:30 uur rapporteerde de Arklow Rambler aan Maasaanloop VTS dat het schip ten anker lag. Op dat moment was het nagenoeg springtij.<sup>3</sup> Het water stroomde daardoor met een snelheid van  $\pm 2$  knoop in noordoostelijke richting. Door de combinatie met de krachtige zuidwestelijke wind ging het anker van de Arklow Rambler krabben. Om 02:09 uur werd de Arklow Rambler, al krabbend, in noordoostelijke richting uit het ankergebied geblazen, de naastgelegen verkeersbaan in (figuur 2).



Figuur 2: Initiële ankerpositie van de Arklow Rambler en Atlantic Jupiter (links). Na verloop van tijd krabde het anker van de Arklow Rambler en belandde zij in de verkeersbaan ten noorden van het ankergebied (rechts). (Bron: Radarbeelden VTS Havenbedrijf Rotterdam)

3 Springtij is de periode van het getij waarin het verschil tussen hoog- en laagwater het grootst is. Niet alleen het hoogwater is dan hoger dan gemiddeld, het laagwater is dan ook lager dan gemiddeld. Hierdoor verplaatst de waterkolom zich met grotere snelheid.



Hierop besloot de gezagvoerder om 03:45 uur zijn anker aan boord te halen en het opnieuw te proberen op een andere ankerpositie. Hij besloot om deze keer zijn schip te ankeren in de zuidwestelijke hoek van het ankergebied. Omstreeks 04:00 uur meldde de Arklow Rambler aan Maasaanloop VTS dat ze wederom ten anker lagen. Nu bleef het schip wel op positie liggen. De stroomsnelheid was inmiddels afgenomen tot  $\pm 1$  knoop in noordoostelijke richting. Ook nam de windkracht af naar 6/7.

Op 0,8 zeemijl<sup>4</sup> noordelijk van de nieuwe ankerpositie van de Arklow Rambler lag de Atlantic Jupiter voor anker. Deze, in Hongkong geregistreerde tanker, was twee dagen eerder, op 6 februari gearriveerd in het ankergebied en lag in afwachting van een nieuwe lading en bestemming.

Gedurende de ochtend trok de windkracht langzaam weer aan. Meerdere schepen in het ankergebied maakten melding van krabbende ankers. Ook de Arklow Rambler en Atlantic Jupiter bewogen met tussenposen al krabbend met de wind mee in noordoostelijke richting. Hierbij nam de onderlinge afstand tussen de twee schepen af van 0,8 naar 0,5 zeemijl.

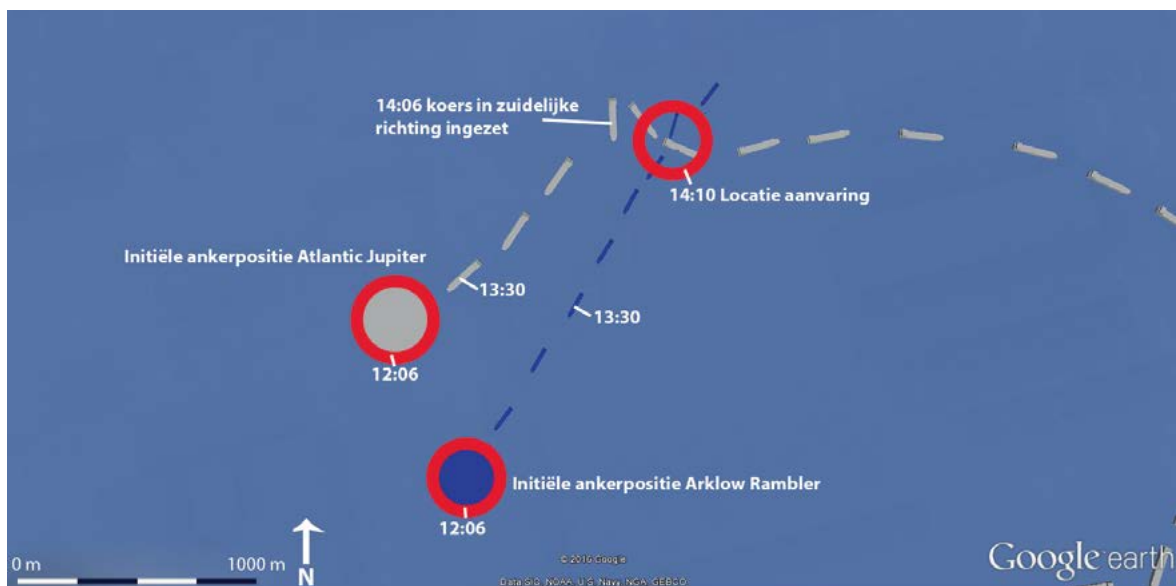
Na de middag zette de vloedstroom weer in, in noordoostelijke richting. Ook was de windkracht inmiddels toegenomen: omstreeks 13:30 een ruime 8. De Arklow Rambler krabde daardoor met 1 knoop achteruit, en de Atlantic Jupiter met 1,8 knopen. De Atlantic Jupiter had geen lading aan boord. Daardoor lag het schip hoog op het water en had de harde wind meer grip op het schip vergeleken met de geladen Arklow Rambler.

Om 13:36 uur riep de gezagvoerder van de Atlantic Jupiter Maasaanloop VTS en meldde dat het schip door de harde wind niet op positie kon blijven liggen en daarom het anker aan boord zou nemen. Er werd vervolgens afgesproken dat de Atlantic Jupiter zuid van het ankergebied zou varen totdat de wind weer wat zou afnemen.

Om 14:06 uur had de Atlantic Jupiter het anker aan boord en zette langzaam koers in zuidelijke richting. Door de koersverandering kwam de Atlantic Jupiter schuin voor de Arklow Rambler te liggen.

---

4 Zeemijl: afstandsindicator - 1 zeemijl (ook wel: nautische mijl) = 1852 meter.



Figuur 3: De schepen krabden achteruit vanaf het ankergebied, waarna de Atlantic Jupiter het anker hees en naar het zuiden wilde varen. Bij deze manoeuvre raakte de Atlantic Jupiter de Arklow Rambler. (Bron: Google earth)

De gezagvoerder van de Arklow Rambler was niet gerust op deze nieuwe situatie en probeerde contact te krijgen via de marifoon met de Atlantic Jupiter om 14:08 uur. Intussen werd de afstand tussen beide schepen kleiner.

De Atlantic Jupiter, in de veronderstelling dat Maasaanloop VTS het schip aanriep (Marifoongesprek 1), informeerde op het werkkanaal dat ze onderweg waren naar een positie zuidelijk van het ankergebied. In werkelijkheid was het de Arklow Rambler die op meerdere marifoonkanalen contact probeerde te krijgen.

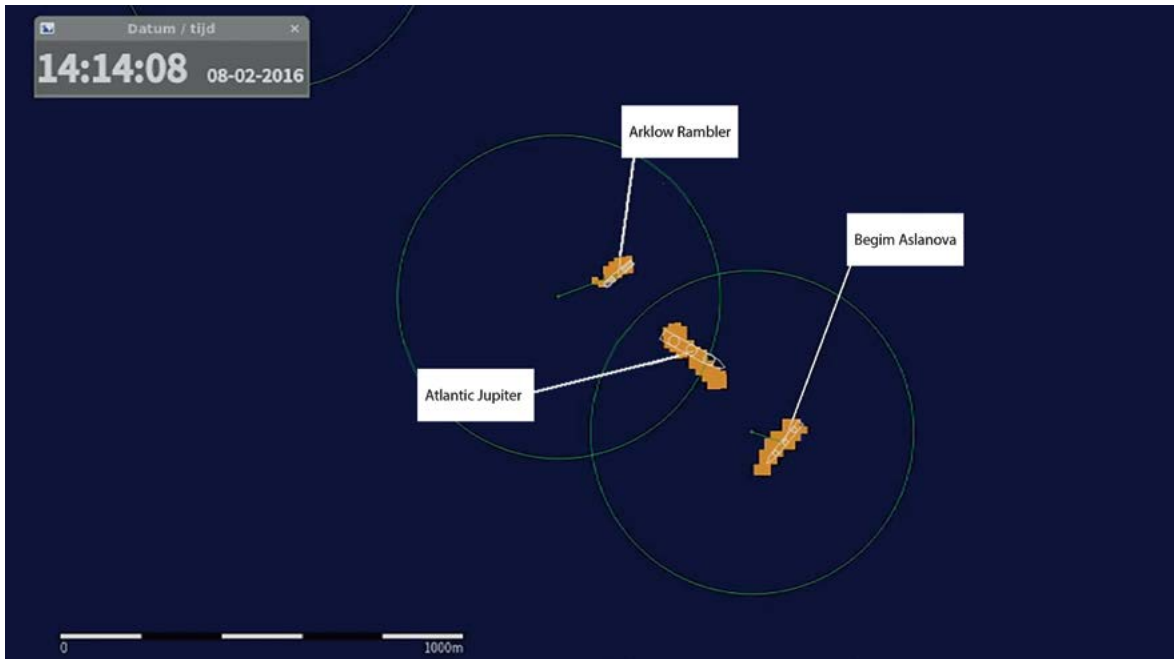
Om 14:10 uur raakte het achterschip van de Atlantic Jupiter de boeg van de Arklow Rambler. De boeg van de Arklow Rambler raakte hierbij ingedeukt en er ontstonden kleine gaten boven de waterlijn (figuur 4). De klap reet de romp van de Atlantic Jupiter open ter hoogte van de machinekamer en veroorzaakte een 15 meter lang horizontaal gat, boven de waterlijn (figuur 5).



Figuur 4: Schade aan boeg van de Arklow Rambler. (Bron: Onderzoeksraad voor Veiligheid)



Figuur 5: Van binnenuit de Atlantic Jupiter, door het 15 meter lange gat naar buiten gekeken. (Bron: Onderzoeksraad voor Veiligheid)



Figuur 6: Atlantic Jupiter vaart op Begim Aslanova af na eerdere aanvaring met Arklow Rambler. (Bron: radarbeelden VTS Havenbedrijf Rotterdam)

Om 14:12 uur riep een nabijgelegen schip (Begim Aslanova), dat ook ten anker lag, de Atlantic Jupiter op het Maasaanloop VTS werkkanaal en vroeg of de Atlantic Jupiter achterlangs kon passeren (Marifoongesprek 1). Er kwam geen reactie. Het betreffende schip riep vervolgens driemaal op marifoonkanaal 16. Ook Maasaanloop VTS probeerde contact te krijgen met de Atlantic Jupiter om 14:13 uur. Hierop reageerde de Atlantic Jupiter en bevestigde dat zij achterlangs de Begim Aslanova zou sturen. Omstreeks 14:16 uur passeerde de Atlantic Jupiter de Begim Aslanova op 0,1 zeemijl afstand.

### Marifoongesprek 1

Communicatie tussen de Atlantic Jupiter (AJ), Arklow Rambler (AR) en Maasaanloop VTS (MA) vlak voor en na de aanvaring. Om 14:10 uur vond de aanvaring plaats.

14:08:12 AJ - Maas Approach, Maas Approach, Atlantic Jupiter Victor Romeo Echo Yankee 5 (VHF01)

14:08:22 AR - Atlantic Jupiter, Atlantic Jupiter (VHF01)

14:08:23 AJ - Yes sir, we are under way now and we will be on the southern anchorage (VHF01)

14:08:36 AJ - Maas Approach, Atlantic Jupiter (VHF01)

14:08:41 MA - Atlantic Jupiter, Maas Approach (VH01)

14:08:42 AJ - Yes sir, we are heading south of the anchorage and we will be drifting (VHF01)

14:08:50 MA - You will drift south of the anchorage. Understood, Atlantic Jupiter. Thank you for the report. Stand-by 01 over (VHF01)

14:12:00 MA - Atlantic Jupiter, Maas Approach (VHF01)

14:13:40 MA - Atlantic Jup... (VHF01)  
 14:13:45 MA - Atlantic Jupiter, Maas Approach, over (VHF01)  
 14:13:49 AJ - Yes Maas Approach, copy, moving out (VHF01)  
 14:13:53 BA - Atlantic Jupiter, Aslanova (VHF01)  
 14:13:55 AJ - Yes, copy, going (VHF01)  
 14:13:58 BA - Atlantic Jupiter, Aslana, keep my astern, keep my astern. Not to  
 aship, not to aship (VHF01)  
 14:14:04 AJ - Yes sir, we're going astern (VHF01)  
 14:20:20 MA - Arklow Rambler, Maas Approach (VHF01)  
 14:20:28 MA - Arklow Rambler, Maas Approach, over (VHF01)  
 14:20:37 MA - Arklow Rambler, Arklow Rambler, Maas Approach, over (VHF01)

Intussen, aan boord van beide schepen, bekeken de bemanningen de plek met schade. Hoewel bij beide schepen de schade zich boven de waterlijn bevond kwam er toch met enige regelmaat water naar binnen. De bemanning van de Arklow Rambler lukte het om de gaten provisorisch te dichten. Het gat in de romp van de Atlantic Jupiter was echter te groot. De kapitein besloot vervolgens om deze plek zoveel mogelijk uit de wind en golven te manoeuvreren en waar mogelijk af te dekken met houten en stalen platen.

Nadat dit lukte riep de gezagvoerder van de Atlantic Jupiter om 14:30 uur en, na geen gehoor, om 14:34 uur Maasaanloop VTS om de aanvaring te rapporteren.

### **Marifoongesprek 2**

Gesprek tussen VTS Maasaanloop en Atlantic Jupiter, 20 minuten na de aanvaring.

14:30:58 AJ - Maas Approach, Maas Approach, Atlantic Jupiter (VHF01)  
 14:34:46 AJ - Maas Approach, Maas Approach, this is Atlantic Jupiter (VHF01)  
 14:34:48 MA - Maas Approach over (VHF01)  
 14:34:46 AJ - Maas Approach, Atlantic Jupiter (VHF01)  
 14:34:57 MA - This is Maas Approach, bring your message over (VHF01)  
 14:34:58 AJ - Maas Approach, this is Atlantic Jupiter, we have been in contact with  
 Arklow Rambler which is also drifting (VHF01)  
 14:35:02 MA - Atlantic Jupiter, this is Maas Approach, understood, thank you.  
 (VHF01)

Maasaanloop VTS vatte de boodschap van de Atlantic Jupiter ("*Maas Approach, this is Atlantic Jupiter, we have been in contact with Arklow Rambler...*") op als radiocontact tussen beide schepen en ondernam geen vervolgactie (Marifoongesprek 2). Ook de Atlantic Jupiter liet het daarbij.

Om 14:46 uur nam de Arklow Rambler contact op met Maasaanloop VTS en meldde de aanvaring. Na de bevestiging van het bericht vroeg Maasaanloop VTS of het andere schip, de Atlantic Jupiter, zich nog in het gebied bevond. Hierop werd ontkennend geantwoord. Een aantal minuten later instrueerde Maasaanloop VTS de Atlantic Jupiter

om contact op te nemen met de Arklow Rambler voor het uitwisselen van gegevens op een ander marifoonkanaal.

Om 15:07 uur nam Arklow Shipping, de rederij van de Arklow Rambler, contact op met de haventerminal waar zij op 9 februari om 05:00 uur een ligplaats zouden krijgen. Arklow Shipping vroeg toestemming om zo snel mogelijk een plek te krijgen, gezien de schade aan de Arklow Rambler. Dit was mogelijk, tegen extra kosten, waar Arklow Shipping mee instemde.

Om 15:17 uur nam Maasaanloop VTS wederom contact op met de Arklow Rambler en vroeg hoe groot de schade was. Tevens werd doorgegeven dat de ligplaats in de haven beschikbaar was. De Arklow Rambler gaf door dat het relingdeel van de boeg was omgebogen en dat het meerdere kleine gaten in de romp had, die inmiddels tijdelijk waren gedicht. Er werd afgesproken dat de Arklow Rambler om 16:30 uur bij het loodsstation zou zijn. De Arklow Rambler lag uiteindelijk om 19:00 uur gemeerd in de haven van Rotterdam.

Vervolgens nam Maasaanloop VTS om 15:22 uur ook contact op met de Atlantic Jupiter om te informeren naar de schade (Marifoongesprek 3). Na deze communicatie werd duidelijk voor Maasaanloop VTS dat de Atlantic Jupiter grote schade had opgelopen boven de waterlijn en informeerde daarom vervolgens de Nederlandse Kustwacht.

### **Marifoongesprek 3**

Meer dan een uur na de aanvaring heeft VTS Maasaanloop een volledig beeld van de gevolgen van de aanvaring.

- 15:22:46 MA - Atlantic Jupiter, this is Maas Approach over (VHF01)
- 15:22:48 AJ - Maas Approach, this is Atlantic Jupiter (VHF01)
- 15:22:48 MA - Atlantic Jupiter, do you have some details about your damage, please? (VHF01)
- 15:23:08 AJ - damage on the engine room, stern part, slightly above waterline (VHF01)
- 15:23:22 MA - It is at the stern part, at height of the engine room, correct? (VHF01)
- 15:22:26 AJ - Yes, it is the engine room part, but above water line
- 15:23:30 MA - Is there a hole in it or not? (VHF01)
- 15:23:32 AJ - Yes, there is major damage and we have to go somewhere to repair (VHF01)
- 15:23:40 MA - Say again? (VHF01)
- 15:23:42 AJ - Need repairs to get it out. Major damage (VHF01)
- 15:23:47 MA - It is major damage on the stern in the engine room, and there is also a hole in it, correct? (VHF01)
- 15:23:54 AJ - Yes, that is correct (VHF01)
- 15:23:59 MA - Thank you (VHF01)

Om 15:38 uur nam de Nederlandse Kustwacht contact op met de Atlantic Jupiter. Het duurde tot de volgende ochtend 09:42 uur voordat het schip de haven van Rotterdam binnenliep voor inspectie en reparatie.

### **Arklow Rambler**

Arklow Shipping Nederland B.V. is eigenaar en beheerder van het Nederlands gevlagde schip Arklow Rambler en beheert daarnaast nog ongeveer 45 andere schepen. De Arklow Rambler is in 2002 gebouwd door Bijlsma Lemmer B.V Scheepswerf en is een 89,95 meter lang vrachtschip. Het schip vaart voornamelijk op havens aan de Noordzee en de Golf van Biskaje. De bemanning bestond op het moment van de aanvaring uit zeven personen. De kapitein, eerste stuurman en eerste machinist hebben de Oekraïense nationaliteit, de tweede stuurman de Russische nationaliteit, en de drie matrozen de Filippijnse nationaliteit.

### **Atlantic Jupiter**

Het Hongkong gevlagde schip Atlantic Jupiter is eigendom van Heroic Lynx Incorporated en wordt beheerd door MTM Ship Management. MTM Ship Management, gevestigd in India, heeft het beheer over meer dan 60 schepen. De Atlantic Jupiter is in 2009 gebouwd door Hyundai Mipo Dockyard Company Ltd. en is een 184,33 meter lange chemicaliën- en olietanker. Het schip wordt voornamelijk ingezet tussen Zuidoost Azië en Europa. De bemanning bestond op het moment van aanvaring uit eenentwintig personen. De kapitein, tweede stuurman, derde stuurman en eerste machinist hebben de Indische nationaliteit. De eerste stuurman heeft de Russische nationaliteit. Overige bemanningsleden hebben de Indische, Sri Lankaanse en Oekraïense nationaliteit.

### **Maasaanloop VTS**

Het verkeersbeheersgebied buiten de haven van Rotterdam, ook wel bekend als "Maasaanloop", wordt beheerd door een verkeersbegeleidingsservice, of Vessel Traffic Service (VTS).

De hoofddoelen van een VTS zijn: het assisteren van scheepvaart in het veilig gebruik van de waterwegen; het efficiënt laten verlopen van het verkeer door de waterwegen en een bijdrage leveren aan het voorkomen van milieuvervuiling.<sup>5</sup> Dit wordt bewerkstelligd door directe communicatie met schepen in het gebied.

De verkeersbegeleiding wordt uitgevoerd door VTS operators vanuit een verkeersbegeleidingscentrale. Daarbij wordt onder andere gebruik gemaakt van het zicht dat zij hebben op de waterwegen, camera's, radar en AIS, samen met communicatiemiddelen zoals marifoon en Digital Selective Calling (DSC). Voor het Maasaanloopgebied is er, op ieder moment van de dag, een Operator werkzaam.

---

5 IALA VTS Guidelines.

### *Bevoegdheden VTS*

Een VTS heeft een aantal bevoegdheden binnen een wettelijk bepaald gebied: het verkeersbeheersgebied. De diensten die zij leveren zijn in drie groepen in te delen:

- Informatiedienst: essentiële en actuele informatie ter ondersteuning van navigatie, zoals scheepsbewegingen en hydrografische en meteorologische informatie.
- Verkeersbegeleidingsdienst: het voorzien van schepen met informatie, advies en instructies die potentieel gevaarlijke verkeerssituaties identificeren en beheren en voor het veilig en efficiënt verlopen van het verkeer.
- Navigatie-assistentiedienst: intensievere informatievoorziening, bijvoorbeeld in het geval van calamiteiten, waarbij geassisteerd wordt bij navigatiebeslissingen aan boord van een schip.

Ankergebied 4E ligt buiten het verkeersbeheersgebied. Dit betekent dat Maasaanloop VTS alleen een informatiedienst mag verzorgen, zij hebben namelijk geen wettelijke bevoegdheden in dit gebied.



In het ankergebied waar de Arklow Rambler en Atlantic Jupiter lagen, is één barrière aanwezig voor het voorkomen van aanvaringen: het houden van voldoende afstand tussen schepen. Om ervoor te zorgen dat schepen voldoende afstand van elkaar houden in het ankergebied zijn verschillende controles aanwezig:

- Aan boord van het schip zijn drie controles aanwezig. De eerste is het kiezen van de positie voor het ten anker gaan. De tweede controle is het anker, en de derde controle is de ankerwacht. De ankerwacht houdt de positie van het schip en omliggende schepen in de gaten.
- Daarnaast kijkt Maasaanloop VTS mee en waarschuwt schepen als zij gaan driften. Zij hebben daartoe de beschikking over VTS operators die met behulp van radars ankergebieden in de gaten houden. Echter, zij hebben geen jurisdictie of plicht dit toezicht uit te voeren in het ankergebied en leveren dit als extra service van de haven van Rotterdam.
- Goede communicatie tussen schepen en VTS is belangrijk om voldoende situationeel bewustzijn te behouden en dus om in te kunnen schatten of de afstand met andere schepen nog voldoende is. Naast dat er contact gelegd wordt, en daarop gereageerd wordt, houdt goede communicatie ook in dat een boodschap begrepen is door de ontvangende partij en dat de versturende partij ook weet dat de boodschap begrepen is door de ontvangende partij.

## Onderlinge afstand

Eén van de risico's in een ankergebied is dat schepen te maken kunnen krijgen met een krabbend anker tijdens harde wind. In combinatie met springtij is dit risico groter. De bemanning dient dan extra alert te zijn op de omgeving en tijdig actie te ondernemen wanneer de afstand tussen de schepen in het anker gebied klein wordt of wanneer het krabben niet goed te controleren is. Het is dan gebruikelijk om het anker aan boord te halen en beter weer elders af te wachten, of opnieuw te ankeren op een andere plek.

De initiële onderlinge afstand tussen de Arklow Rambler en de Atlantic Jupiter van 0,8 zeemijl is niet ongebruikelijk in een druk ankergebied. De 0,5 zeemijl afstand ontstaan door het krabben, was, gezien de weersomstandigheden, risicovol. Beide schepen ondernamen echter geen actie om de onderlinge afstand te vergroten. Dat de Atlantic Jupiter uiteindelijk wel het anker lichtte om te gaan varen, was omdat zij vond dat ze te ver van de initiële ankerpositie was afgedreven.

Er is geen regelgeving voor de afstand die schepen bij ankeren van elkaar moeten houden. Ook het Veiligheid Management Systeem van de Arklow Rambler en Atlantic Jupiter schrijven geen specifieke afstand voor. Hier wordt het principe van "goed zeemanschap" gehanteerd. Dit principe gaat ervan uit dat het professionele afwegingskader van de dienstdoende zeeman leidend moet zijn. Dit betekent in het geval van verblijf in een ankergebied dat de weersomstandigheden, staat van het schip, eventueel

aanwezige gevaarlijke lading, en andere aspecten, zoals de stroomsnelheid, steeds opnieuw worden afgewogen om een veilige afstand te bepalen ten opzichte van andere schepen in het ankergebied. Wanneer parameters veranderen kan dit naar beoordeling van de zeeman leiden tot een aangepaste veilige afstand.

De bemanning van de Arklow Rambler was zich bewust van het slechte weer en daarmee de grote kans op een krabbend anker. Daarnaast hadden zij al eerder op de dag van de aanvaring te maken gehad met een krabbend anker, waarbij ze in de naast het ankergebied gelegen verkeersbaan terecht kwamen. Nadat de Arklow Rambler vrij lang, ongeveer een uur, in die verkeersbaan had gelegen, hebben ze het anker opgehaald en zijn ze naar de zuidwestelijke punt van het ankergebied gevaren. Daar zijn ze op 0,8 zeemijl afstand van de Atlantic Jupiter gaan liggen, wat volgens de kapitein van de Arklow Rambler voldoende afstand was. Toen de afstand tussen de beide schepen steeds kleiner werd en afnam tot onder de 0,5 zeemijl ondernam de Arklow Rambler geen actie en beoordeelde de situatie als onder controle. Omdat de schepen vrijwel parallel aan elkaar krabden, vonden zij de kleine afstand geen risico.

De kapitein van de Atlantic Jupiter vond dat de Arklow Rambler direct te dichtbij kwam liggen, maar vond dat het de taak van de VTS was om daar iets van te zeggen en ondernam zelf geen actie. Ankergebied 4E is echter geen officieel VTS gebied, Maasaanloop VTS heeft geen jurisdictie. Zelfs als het ankergebied wel onder Maasaanloop VTS zou vallen, is het alsnog de verantwoordelijkheid van de schepen zelf om op passende afstand van elkaar te liggen. Er zijn maar een paar ankergebieden, waaronder bij de haven van Singapore, waar VTS de positie van schepen bepaalt, in plaats van de kapitein van het schip.

Het VTS houdt wel de afstanden tussen voor anker liggende schepen in de gaten middels een ankerbewakingsfunctie, op de radar van de VTS operator te zien als een cirkel rond een schip. Als een schip buiten de cirkel raakt, gaat een alarm af om de VTS te informeren. Zij kunnen vervolgens contact opnemen met dat schip om ze in te lichten over een mogelijk krabbend anker. In het geval van de Atlantic Jupiter and Arklow Rambler was dit niet noodzakelijk, aangezien zij beiden wisten dat ze een krabbend anker hadden. Dat was immers al gemeld.

### **Manoeuvre Atlantic Jupiter**

Omdat de Atlantic Jupiter vond dat zij te ver van de initiële ankerpositie waren afgedreven, besloot de Atlantic Jupiter het anker te lichten en ten zuiden van het ankergebied te gaan varen. Ondertussen was de afstand tussen de Atlantic Jupiter en de Arklow Rambler afgenomen tot 0,5 zeemijl.

De Atlantic Jupiter was zich onvoldoende bewust van de omgevingsfactoren nadat het anker aan boord was gehaald en had weinig controle over het schip. Wat zich precies heeft afgespeeld in de tijd na het ophalen van het anker is niet bekend door het ontbreken van VDR gegevens. Door de plotselinge koerswijziging van de Atlantic Jupiter was de Arklow Rambler niet meer in staat om tijdig preventieve maatregelen te nemen.

Bij het anker aan boord halen is er een moment waarop het schip slecht manoeuvreerbaar is. Dit kritieke moment bevindt zich vlak nadat het anker vrij is van de bodem. Het anker

houdt het schip dan niet meer in positie maar het schip heeft dan ook nog geen grote snelheid vooruit. Snelheid vooruit is nodig om roerdruk te genereren en dus te kunnen sturen. Het is van belang om in beide situaties te anticiperen op de omgeving en factoren zoals windkracht, stroom en omringende scheepvaart. Het is verstandig om eerst voldoende roerdruk te creëren door het opbouwen van voorwaartse snelheid voordat men koers wijzigt.

De Atlantic Jupiter en Arklow Rambler krabden parallel aan elkaar in noordoostelijke richting. De Atlantic Jupiter met hogere snelheid dan de Arklow Rambler. Hierdoor kwam de Atlantic Jupiter op gelijke hoogte met de Arklow Rambler. De Atlantic Jupiter vond dat ze te ver afdreef, waarna werd besloten om het anker te lichten en ten zuiden van het ankergebied te gaan varen. Doordat de VDR van de Atlantic Jupiter ten tijde van het ongeval niet werkte, is onbekend wat zich aan boord van de Atlantic Jupiter precies heeft afgespeeld. Wel is duidelijk dat de Atlantic Jupiter, direct nadat het anker aan boord was, in zuidelijke richting probeerde te varen. Hierdoor kwam de Atlantic Jupiter dwars op de wind en stroom voor de Arklow Rambler te liggen met een lage snelheid vooruit. Doordat het schip ongeladen was, had het veel windvangend oppervlak en is vervolgens richting de Arklow Rambler geblazen, waarna het achterschip van de Atlantic Jupiter de boeg van de Arklow Rambler raakte.



*Figuur 7: Moment vlak voor de aanvaring gezien vanaf de brug van de Arklow Rambler. (Bron: Arklow Shipping)*

Ten tijde van de aanvaring lag de Arklow Rambler nog voor anker, met de motor op stand-by. Hoewel de bemanning van de Arklow Rambler het ongeval ongeveer 3 minuten van tevoren aan zag komen, besloot de kapitein zijn bemanning niet naar voren te sturen om het anker te lichten, omdat de Atlantic Jupiter de Arklow Rambler daar zou raken en hij zijn bemanning niet in gevaar wilde brengen. De kans was namelijk klein dat zij op tijd zouden zijn geweest om de aanvaring te vermijden.

## **Acties na de aanvaring**

Na de aanvaring waren diverse beheersmaatregelen beschikbaar om ernstiger gevolgen te voorkomen. Aan boord van zowel de Atlantic Jupiter als de Arklow Rambler is veel gedaan naar aanleiding van de directe gevolgen van de aanvaring. Echter, diverse beheersmaatregelen zijn onbenut gelaten, of onvoldoende gebruikt.

Beide schepen waren, vanwege de schade, na de aanvaring bezig met het volgen van noodprocedures en schade-inventarisatie en -reparatie. Hierdoor was er verminderde aandacht voor de navigatie en liep de informatievoorziening richting het VTS vertraging op. Toen de aanvaring eenmaal werd gecommuniceerd aan het VTS, werd uit de boodschap niet duidelijk dat een aanvaring plaats had gevonden. Verkeerde woordkeuze en het ontbreken van urgentie in de boodschap droegen hieraan bij (onder "Communicatie en situationeel bewustzijn" zal hier verder op in worden gegaan). De Atlantic Jupiter bleef daardoor onnodig lang op zee, ondanks de aanzienlijke schade.

Tijdens een noodsituatie dient het schip, naast de noodprocedures, in ieder geval twee andere handelingen te vervullen. Primair is dat het behouden van veilige navigatie. Indien dat niet mogelijk is, dient de overige scheepvaart zo snel mogelijk te worden geïnformeerd. Secundair dient de gezagvoerder zo snel als mogelijk contact te leggen met de 'aangewezen persoon aan de wal' (*Designated Person Ashore, DPA*). De DPA functie is er primair voor om de gezagvoerder zo veel als mogelijk te ontlasten tijdens het managen van een noodsituatie. Hiervoor neemt de DPA het schakelen met het management team aan de wal, lokale autoriteiten, verzekeraars, keuringsinstanties, en andere partijen op zich zodat de kapitein zich kan concentreren op het veilig houden van zijn schip. Ook kan de DPA de kapitein adviseren in te nemen vervolgbeslissingen. Dit neemt niet weg dat de gezagvoerder eindverantwoordelijk blijft op zijn schip. Zowel de Atlantic Jupiter en de Arklow Rambler hebben contact gelegd met hun respectievelijke DPA.

De primaire taak, het behouden van veilige navigatie, kreeg aan boord van de Atlantic Jupiter echter niet genoeg aandacht. Een paar minuten na de aanvaring tussen de Arklow Rambler en Atlantic Jupiter vond er bijna een tweede aanvaring plaats. De Atlantic Jupiter dreef namelijk recht op de nabij liggende Begim Aslanova af. De Begim Aslanova zag dit en probeerde tevergeefs contact op te nemen met de Atlantic Jupiter. Vlak voordat de schepen elkaar op zeer korte afstand, 0,1 zeemijl, passeerden, liet de Atlantic Jupiter weten dat zij achterlangs zouden varen. De wind en stroom, die in een eerder stadium de aanvaring met de Arklow Rambler veroorzaakten, hielpen in deze situatie de Atlantic Jupiter om achter de Begim Aslanova te passeren.

Door de grootte van het gat, was de bemanning van de Atlantic Jupiter niet in staat om het gat in hun schip te dichten en zij liepen daarbij het risico dat zij water zouden maken. Toch voelden zij geen urgentie om de haven binnen te komen. De bemanningsleden hebben na het ongeval negen en een half uur rondgevaren met een gat in het schip. Ondanks de staat van het schip, voelde de bemanning zich niet onveilig. Hoofdrede was dat het gat boven de waterlijn zat.

Gezien het onrustige weer, was het gat in de Atlantic Jupiter wel een risico. De haven van Rotterdam beschikt over procedures in het geval een schip in nood is. Ondanks dat de Atlantic Jupiter de standaard aanmeldprocedure niet had doorlopen - zij waren immers

niet van plan de haven van Rotterdam binnen te gaan - zou het met die noodprocedure alsnog snel een plek in de haven kunnen krijgen als de urgentie duidelijk was gecommuniceerd. Daarnaast is het volgens de SMPEP<sup>6</sup> gebruikelijk dat een schip na aanvaring met schade (als zij nog kan varen) naar een geschikte locatie vaart voor reparaties.

De bemanning van de Arklow Rambler kon de gaten in het schip provisorisch dichten. Tevens informeerde de Arklow Rambler Maasaanloop VTS direct nadat de situatie aan boord onder controle was. Aan wal ondernam Arklow Shipping acties om eerder te beschikken over de ligplaats in de haven. De ligplaats van de Arklow Rambler in de haven werd kort daarna vrijgegeven.

### **Communicatie en situationeel bewustzijn**

Voor, tijdens en na de aanvaring is communicatie tussen de betrokken partijen - Arklow Rambler, Atlantic Jupiter en Maasaanloop VTS - niet goed verlopen. Berichtgeving was traag of zelfs niet aanwezig en vaak voor meerdere interpretaties vatbaar. Daarnaast hadden de Atlantic Jupiter en VTS lang niet door wat zich afspeelde; het situationele bewustzijn was laag.

De kapitein van de Atlantic Jupiter liet bijvoorbeeld na contact op te nemen met de Arklow Rambler of VTS over de ankerpositie van de Arklow Rambler, ondanks dat hij vond dat deze te dichtbij zijn schip lag. De kapitein van de Atlantic Jupiter vond dat VTS daarvoor verantwoordelijk was.

Toen de Atlantic Jupiter het anker ophaalde om te gaan stomen, communiceerden zij dit zoals het hoort met VTS. Uit die communicatie leek dat zij alles onder controle hadden. Dit, en de parallelle koers van de schepen, stelde de Arklow Rambler gerust, waardoor deze niet alert was op een mogelijke aanvaring. Toen het toch mis ging, was er tussen het moment van die bewustwording en de aanvaring geen communicatie tussen de Atlantic Jupiter, Arklow Rambler of VTS. Aan boord van de Atlantic Jupiter dacht men dat de Arklow Rambler de aanvaring veroorzaakt had doordat de Arklow Rambler van koers veranderde na het hijsen van hun anker. Echter, zoals eerder beschreven, lag de Arklow Rambler nog voor anker ten tijde van de aanvaring.

Maasaanloop VTS heeft geen bevoegdheden in het ankergebied omdat deze zich buiten het door de wet aangegeven VTS-gebied bevindt.<sup>7</sup> Het VTS verzorgt wel een informatie-service, waarbij met schepen in het ankergebied gecommuniceerd wordt en waarbij vrijblijvend advies wordt gegeven. In die rol zou VTS de schepen ingelicht kunnen hebben over het krabbende anker. Dit is echter niet gedaan omdat beide schepen zich al bewust waren van het krabbende anker. Beide schepen hadden dit ook doorgegeven aan VTS. Ook met bevoegdheden was dat niet anders geweest. Daarom heeft Maasaanloop VTS zijn taak uitgevoerd zoals dat voorgeschreven staat.

---

6 Shipboard Marine Pollution Emergency Plan.

7 Artikel 5a Regeling opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren.

Wel vallen een aantal zaken op als wordt gekeken naar de communicatie en het situationele bewustzijn van Maasaanloop VTS.

Na de aanvaring duurt het 36 minuten voordat de VTS wist dat een aanvaring had plaatsgevonden. 10 minuten na de aanvaring probeerde VTS wel contact te maken met de Arklow Rambler, maar die reageerde niet.

De Atlantic Jupiter gaf 14 minuten na het ongeval door dat zij contact hadden gehad met de Arklow Rambler, maar dit ambigue bericht ("*Maas Approach, this is Atlantic Jupiter, we have been in contact with Arklow Rambler which is also drifting*") werd door VTS niet opgevat als een aanvaring, maar als radiocommunicatie tussen de schepen. Dit is ook niet verwonderlijk. In de IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP) is opgenomen dat in geval van een aanvaring de volgende standaardzin moet worden gebruikt: "*I have/MV has collided with*" (zie bijlage B). "*I have been in contact*" suggereert dat er communicatie heeft plaatsgevonden tussen de beide schepen. Door het ontbreken van de Engelse term 'collision', of 'collided' ontbrak ook de communicatieve urgentie in de boodschap van de Atlantic Jupiter.

Nadat VTS, naar aanleiding van de melding van de Arklow Rambler, doorhad dat een aanvaring plaats had gevonden kostte het nog 40 minuten voordat het VTS volledig op de hoogte was van de schade aan beide schepen. Dit had VTS Maasaanloop ook al direct kunnen vragen. Nadat VTS duidelijkheid had over de situatie is wel snel gehandeld met het inschakelen van de Kustwacht. De Kustwacht heeft contact gezocht met de Atlantic Jupiter, maar die gaf aan geen assistentie nodig te hebben.

### **Voyage Data Recorder**

Zoals eerder aangegeven werkte de VDR van de Atlantic Jupiter niet ten tijde van de aanvaring. Bij nadere inspectie bleek de VDR al meerdere dagen niet gewerkt te hebben en een foutmelding op de brug weer te geven. Hoewel de bemanning dit wist, wisten zij niet hoe ze de VDR weer werkend konden krijgen. Het is onbekend wat de storing veroorzaakte, maar het opnieuw opstarten van de VDR bleek voldoende te zijn om deze weer werkend te krijgen.

De VDR, ook wel de zwarte doos of reisgegevensrecorder, is ontwikkeld om te assisteren in het verbeteren van de veiligheid. De data die opgeslagen wordt op de VDR kan worden gebruikt door onderzoekers om de oorzaken van een ongeval te achterhalen. Het doel van de onderzoekers is om van het ongeval te leren en te voorkomen dat een soortgelijk ongeval nogmaals plaatsvindt.

Door het ontbreken van een werkende VDR, was het lastig te achterhalen wat zich afspeelde aan boord van de Atlantic Jupiter tijdens het maken van de manoeuvre direct na het ophalen van het anker. Hierdoor kon geen reden gevonden worden van het lage situationele bewustzijn bij het inzetten van de manoeuvre, waardoor de Atlantic Jupiter door de wind en de stroming richting de Arklow Rambler dreef.

Volgens IMO richtlijnen<sup>8</sup> is de scheepseigenaar de eigenaar van de VDR data. Na een ongeval, moeten onderzoekers toegang krijgen tot de originele data opgeslagen op de VDR.

VDR's nemen een verscheidenheid aan data op, onder meer:

- Snelheid;
- Locatie;
- Stand van het roer;
- geluid op de brug en VHF-communicatie.

Omdat de harde schijf van de VDR niet groot genoeg is, wordt na verloop van tijd data overschreven. Om na een ongeval de belangrijke data niet te verliezen, dient de kapitein er voor te zorgen dat de data permanent wordt opgeslagen, meestal door het indrukken van een 'save'-knop op de brug.

---

<sup>8</sup> SOLAS Reglement V/10, zie ook Reglement V/20 voor voorschriften betreffende de VDR.

Het ankergebied bij de haven van Rotterdam heeft één barrière voor het voorkomen van aanvaringen, namelijk het houden van voldoende afstand. Hiervoor zijn diverse controles ingebouwd, die niet konden voorkomen dat een aanvaring plaatsvond:

- Afstand tussen schepen: de Arklow Rambler en Atlantic Jupiter hielden onvoldoende afstand van elkaar om op tijd te kunnen reageren op een onverwachte situatie.
- Anker: door het ophalen van het anker van de Atlantic Jupiter en de daaropvolgende manoeuvre, behielden zij onvoldoende controle over het schip.
- Communicatie: de communicatie tussen de betrokken partijen was onduidelijk voor, tijdens en na de aanvaring. Er werd geen gebruik gemaakt van de Standard Marine Communication Phrases (SMCP) door de schepen.
- Situationeel bewustzijn: de kapitein op de Atlantic Jupiter was zich niet bewust van het effect dat de wind en stroming hadden op zijn schip, na het hijsen van het anker.

Aan boord van de Atlantic Jupiter en Arklow Rambler hebben de bemanningsleden veel handelingen uitgevoerd na de aanvaring. Een aantal beheersmaatregelen werden hierbij echter niet of onvoldoende ingezet.

- Veilige navigatie: direct na de aanvaring kreeg de veilige navigatie aan boord van de Atlantic Jupiter te weinig aandacht, waardoor bijna een tweede aanvaring ontstond.
- Communicatie: Maasaanloop VTS was zich lange tijd niet bewust van de aanvaring door onduidelijke communicatie en het ontbreken van urgentie in de boodschappen van de Atlantic Jupiter en Arklow Rambler. Er werd geen gebruik gemaakt van de Standard Marine Communication Phrases (SMCP) door de schepen.
- VTS had sneller door kunnen vragen nadat bekend was dat een aanvaring had plaatsgevonden, om zo een beter beeld van de situatie te krijgen.
- Veilige haven: de Arklow Rambler kon door acties ondernomen door Arklow Shipping snel de haven binnenkomen. De Atlantic Jupiter nam echter risico door voor lange tijd in slecht weer met een groot gat in het schip rond te varen.



# LESSEN UIT HET VOORVAL

---

- Schepen in een ankergebied zijn zelf verantwoordelijk voor het nemen van voldoende afstand van andere schepen. Gezien de complexe situatie, is niet alles in regels vast te leggen, en is goed zeemanschap vereist. Houdt hierbij rekening met factoren zoals het weer en de lading van het schip. Voldoende afstand houdt in dat een schip in staat is te anticiperen op onverwachte situaties en bewegingen van andere schepen.
- VTS en schepen dienen te zorgen voor vlotte, eenduidige communicatie, om zo op tijd beslissingen te kunnen nemen met de juiste informatie. De Standard Marine Communication Phrases (SMCP) van de International Maritime Organization zijn juist voor dit doel ontwikkeld. De beheersing van het SMCP is een minimale eis voor officieren belast met de navigatiewacht en dient in acht te worden genomen.
- Neem geen onnodige risico's door verder te varen met grote schade aan het schip: zoek zo snel mogelijk een veilige haven. Extra kosten die hier mogelijk aan verbonden zijn, dienen niet op te wegen tegen de veiligheid van de bemanning.
- Als een VDR aan boord verplicht is, zorg dat deze ook werkt. De VDR draagt bij aan het achterhalen van de oorzaak van een ongeval, en daarmee aan de lessen die geleerd kunnen worden en de veiligheid van de scheepvaart.


## SCHEEPSGEGEVENS

Arklow Rambler	
Roepletters:	PBGS
IMO nummer:	9250426
Vlaggenstaat:	Nederland
Scheepstype:	Vrachtschip
Klassenbureau:	Bureau Veritas
Bouwjaar:	2002
Werf:	Bijlsma Lemmer
Lengte over alles (Loa):	89,95 m
Lengte tussen de loodlijnen:	84,85 m
Breedte:	14,4 m
Daadwerkelijke diepgang:	7,31 m
Gross Tonnage:	2999
Motoren:	MAK Marine Diesel 6M25
Voortstuwing:	1 Propeller - Controllable Pitch
Maximum voortstuwingsvermogen:	1825 kW
Maximum snelheid:	11,0 knopen

Atlantic Jupiter	
Roepletters:	VREY5
IMO nummer:	9383962
Vlaggenstaat:	Hong Kong
Scheepstype:	Chemicaliën- en Olietanker
Klassenbureau:	Korean Register of Shipping
Bouwjaar:	2009
Werf:	Hyundai Mipo Dockyard Company Limited
Lengte over alles (Loa):	184,33 m
Lengte tussen de loodlijnen:	176 m
Breedte:	27,4 m
Daadwerkelijke diepgang:	17,2 m
Gross Tonnage:	23342
Motoren:	B&W Marine Diesel 7S50MC
Voortstuwing:	1 Propeller - Fixed Pitch
Maximum voortstuwingsvermogen:	9481 kW
Maximum snelheid:	15,0 knopen

## IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES

**INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION**



IMO

A 22 / Res.918  
25 January 2002  
Original: ENGLISH

**Resolution A.918(22)**

**Adopted on 29 November 2001  
(Agenda item 9)**

**IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES**

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety,

RECALLING ALSO resolution A.380(X) by which it adopted the Standard Marine Navigational Vocabulary,

RECALLING FURTHER the provisions of regulation V / 14.4 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, requiring that on all ships to which chapter I thereof applies, English shall be used on the bridge as the working language for bridge-to-bridge and bridge-to-shore safety communications as well as for communications on board between the pilot and bridge watchkeeping personnel unless those directly involved in the communications speak a common language other than English,

RECOGNIZING that the standardization of language and terminology used in such communications would assist the safe operation of ships and contribute to greater safety of navigation,

RECOGNIZING ALSO the wide use of the English language for international navigational communications and the need to assist maritime training institutions to meet the objectives of safe operations of ships and enhanced navigational safety through, *inter alia*, the standardization of language and terminology used,

HAVING CONSIDERED the recommendations of the Maritime Safety Committee at its sixty-eighth and seventy-fourth sessions,

1. ADOPTS the IMO Standard Marine Communication Phrases set out in Annex 1 to the present resolution;
2. AUTHORIZES the Maritime Safety Committee to keep the IMO Standard Marine Communication Phrases under review and to amend them when necessary in accordance with the procedure set out in Annex 2 to the present resolution;
3. RECOMMENDS Governments to give the IMO Standard Marine Communication Phrases a wide circulation to all prospective users and all maritime education authorities, in order to support compliance with the standards of competence as required by table A-II / 1 of the STCW Code;
4. REVOKES resolution A.380(X).

Figuur 8: IMO resolution A.918(22).

<b>.3 Aanvaring</b>		<b>Collision</b>
.1	Ik heb / schip ... heeft een aanvaring gehad ~ met schip ... ~ met onbekend schip / voorwerp / ... ~ met ... ( <i>naam</i> ) lichtschip. ~ met zeemerk ... ( <i>naam in de kaart</i> ). ~ met ijsberg / ...	I have / MV ... has collided ~ with MV ... ~ with unknown vessel / object / ... ~ with ... ( <i>name</i> ) light vessel. ~ with seamark ... ( <i>charted name</i> ). ~ with iceberg / ...
.2	Meld schade.	Report damage.
.2.1	Ik heb / schip ... heeft schade boven / onder de waterlijn.	I have / MV ... has damage above / below water line.
.2.2	Ik ben / schip ... is onmanoeuvrbaar.	I am / MV ... not under command.
.2.3	Ik / schip ... kan schade niet vaststellen.	I / MV ... cannot establish damage.
.2.4	Ik / schip ... kan schade niet repareren.	I / MV cannot repair damage.
.2.5	Ik / schip ... kan alleen met lage snelheid varen.	I / MV ... can only proceed at slow speed.
.3	Wat voor hulp is nodig?	What kind of assistance is required?
.3.1	Ik heb / schip ... heeft begeleiding / sleepboothulp / ... nodig.	I require / MV ... requires / escort / tug assistance / ...

Figuur 9: Voorbeeld Standard Marine Communication Phrases bij een aanvaring.



### Bezoekadres

Anna van Saksenlaan 50  
2593 HT Den Haag  
T 070 333 70 00  
F 070 333 70 77

### Postadres

Postbus 95404  
2509 CK Den Haag

[www.onderzoeksraad.nl](http://www.onderzoeksraad.nl)