



Veiligheidsbijlage bij het Bestek 156



Veiligheid aan boord

Veiligheid aan boord is voor de watersport een belangrijk onderwerp. Vooral de staat van onderhoud van uw schip en de weersomstandigheden zijn belangrijke factoren. Daarnaast zijn de kennis en ervaring van schipper en bemanning bepalend. Zorg ervoor dat schipper en bemanning op elkaar zijn ingesteld. Misschien wat ouderwets, maar de schipper is de baas aan boord. Commando's dienen opgevolgd te worden. Dit is vooral belangrijk in noodsituaties. In discussie gaan wanneer noodsituaties zich voordoen leidt tot chaos. Maar ook bij manoeuvres in een sluis: bij het aanleggen moet van te voren bekend zijn wie wat doet en pas op het moment dat de schipper daarom vraagt moeten acties uitgevoerd worden. Het lijkt niet zo sportief misschien, maar het dragen van een reddingvest is op groot water aan te bevelen. Als bij een onverwachte manoeuvre iemand overboord valt, leidt dat tot problemen, zeker wanneer iemand overboord valt in zwaar weer en na een ongeval. Hopelijk overkomt het u nooit, maar brand aan boord is een grote ramp. Een goede brandblusser en brandwerende dekens dienen op ieder schip aanwezig te zijn. Brandblussers zijn in vele soorten verkrijgbaar en dienen regelmatig gecontroleerd te worden. EHBO aan boord is vaak iets waar te licht over wordt gedacht. Natuurlijk gaat u er van uit dat er niks gebeurt, maar een ongeluk zit in een klein hoekje. Als schipper bent u verantwoordelijk voor schip en bemanning en daar valt u zelf ook onder. Verdiep u een beetje in de materie of beter nog: volg een EHBO cursus, dat voorkomt een hoop ellende. Iedere watersporter dient noodsignalen aan boord te hebben om in geval van calamiteiten anderen te kunnen waarschuwen. Natuurlijk kan dat ook via een marifoon, maar dan is, als er redding onderweg is, het afschieten van noodsignalen handig om de plaats van onheil te wijzen. Menig schipper en zijn bemanning houden wel van een slokje. Maar tijdens het varen is het gevaarlijk, zeker tijdens warmweer. De Waterpolitie controleert de laatste jaren intensief op alcohol. Bekeuringen hiervoor zijn kostbaar. Indien u uw schip onder alle omstandigheden kent en schipper en bemanning op elkaar ingesteld zijn, kunnen er toch noodsituaties voorkomen. Er kan plotseling iets gebeuren dat u niet voorzien heeft. Alleen kalmte kan redding brengen. Indien u in paniek tot actie overgaat, zal dat vaak fout gaan.

Als het vaarseizoen begint, is het van groot belang dat uw schip klaar is voor de eerste reis van het seizoen. Veel schepen hebben de wintermaanden op de wal of in de winterberging gestaan. Zodra uw schip weer te water gaat, controleer dan eerst of alle afsluiters en andere openingen die na de tewaterlating onder de waterlijn liggen dusdanig zijn gesloten, dat uw schip niet gelijk naar de bodem zinkt na de tewaterlating. Controleer slangen op eventuele scheurtjes en of de slangenklemmen correct aangebracht zijn. Kijk het motorgedeelte na en besteed daarbij ook aandacht aan de schroefasdoorvoer.

Veiligheidsuitrusting:

Voor de veiligheidsuitrusting aan boord van recreatievaartuigen bestaan haast geen wettelijke voorschriften. Als u uitrustingsstukken aanschaft, kijk dan of ze deugdelijk zijn. Er is veel rommel op de markt. Laat u goed voorlichten. Voor de beroepsmatige scheepvaart zijn wel strenge wettelijke eisen van kracht. U kunt, als eigenaar van een pleziervaartuig, natuurlijk kennis nemen van en eventueel gebruik maken van deze wettelijke voorschriften. Veiligheidsuitrustingen verschillen per vaargebied. Het zal u duidelijk zijn dat wanneer u uitsluitend op het Haringvliet vaart u minder en misschien wel andere uitrustingsstukken aan boord moet

hebben, dan wanneer u op zee gaat varen. Er is dus niet exact aan te geven wat u wel of niet aan boord moet hebben.

Instanties, zoals ANWB en HISWA, adviseren onderstaande uitrustingsstukken:

- Voor alle opvarenden een goed passend reddingvest
- Boei met reddinglijn
- Noodsignalen, zoals rode vuurpijlen, stakellichten en rookpotten
- Juiste vaarkaarten
- Juiste reglementen
- Radio, Marifoon en een goede scheepshoorn
- Brandblusmiddelen met voldoende capaciteit
- Verbandtrommel met voldoende inhoud.
- Goed ankergeroi.
- Lenspomp en/of hoosvat.
- Juiste navigatieverlichting en een handlamp
- Goede stuurinrichting
- Pikhaak
- Ankerbal
- Kompas
- Radarreflector

Vaart u met een buitenboordmotor die op benzine werkt of heeft u gasflessen aan boord? Zorg dan voor een goede en veilige brandstof- (gasflessen-) opslag, een laaggelegen ventilatie naar buiten en een gasdetector.

Reddingvesten:

Bij reddingvesten hoort men vaak: 'Moet ik zo'n ding aan doen?' Vaak is de schipper zelf de oorzaak van deze vraag. Vanachter zijn relatief veilige plaats achter het roer deelt hij bevelen uit aan zijn bemanning. De bemanningsleden rennen soms halsoverkop door het gangboord om de nodige werkzaamheden te doen. Weet u dat een mens zonder kleding aan al met moeite blijft drijven. Laat staan als hij of zij een complete zeiluitrusting aan heeft met zeillaarzen en de zakken vol met van alles. Reddingvesten zijn er in vele soorten en voor vele toepassingsgebieden. Een reddingvest draag je om bij te water raken een grote mate van overlevingskans te hebben. De bedoeling is dat die vesten bij normale werkzaamheden zonder belemmeringen gedragen kunnen worden. Daarom zullen opblaasbare reddingvesten vaker gedragen worden dan niet-opblaasbare reddingvesten (**NB** hiermee worden geen zwemvesten bedoeld). Een opblaasbaar reddingvest van goede kwaliteit, regelmatig onderhouden, gecontroleerd en gekeurd, geeft een goede kans op overleven bij te water raken. Controleer zelf uw vest op beschadigingen. Vervang ieder jaar de tabletten in de automaat van automatische reddingvesten. Zorg voor CO²-reservepatronen aan boord. Deze patronen moeten een bepaald gewicht hebben. U kunt zelf controleren of dat gewicht nog klopt. Laat een nat reddingvest goed drogen voordat hij wordt opgeborgen. Een reddingvest moet volgens opgave van de fabrikant door een erkende firma gekeurd worden. Dat wil niet zeggen dat men zelf tussendoor er helemaal niet naar moet kijken. In ieder vest staat een productiedatum. Soms staat ook de datum van de volgende keuring aangegeven. Besef dat een reddingvest dat na tien jaar versleten is door het dragen u meer veiligheid heeft geboden dan een reddingvest dat na vijftien jaar nog puntgaaf in de kast hangt! Reddingvesten voor kinderen voldoen aan andere eisen dan de vesten voor

oceanzeilers. Het is van belang om een juiste keuze te maken. Raadpleeg een kenner. Kleine kinderen moeten we geen opblaasbare reddingvesten laten dragen, maar een gewoon reddingvest. De reddingvesten die echt zekerheid geven, zijn die reddingvesten die zichzelf niet op hoeven te blazen! We kunnen buiten bewustzijn te water raken en een opblaasbaar reddingvest kan falen. Er zijn, mede door dit soort overwegingen, al reddingvesten met een klein kunststof raampje waarbij je kunt zien of het nog goed (groen) of niet (rood) is. Vanzelfsprekend kosten die ook meer. Er zijn opblaasbare vesten van verschillend formaat (b.v. 100, 150 of 275 Newton) met daarbij passende CO² patronen. De keuze hangt vooral van uw kleding af. In volledig offshore pak gehesen en met zeillaarzen aan wordt 275 Newton aanbevolen. Ook als uw huisdier meevaart, is soms een reddingvest op zijn plaats. Indien uw hond over boord valt, biedt een hondenzwemvest drijfvermogen en meer houvast bij het binnenhalen.

Reddingvlotten:

Een reddingvlot is niet iets waar u snel aan denkt als u via de sloten en kanalen de natuur intrekt met uw scheepje. Bij veel watersporters, ook diegenen die op ruim water varen, schijnt het begrip reddingvlot zich alleen maar te associëren met groot, zwaar, duur, en waar laat ik dat ding? Hier valt wat voor te zeggen ware het niet dat er vele redenen zijn om toch die forse uitgave voor zo'n zware sta-in-de-weg te doen. Uw schip is nog altijd uw betrouwbaarste reddingsmiddel, dus we blijven zo lang mogelijk aan boord. Maar wat als er een niet beheersbare brand uitbreekt? Een ernstige aanvaring midden in de nacht tegen een onbekend object? Er zijn verhalen bekend van pleziervaartuigen die na een ongeval binnen vijf minuten nieuwe bewoners kregen in de vorm van vissen, kreeften en andere zeebeesten. Uw overlevingskans is in een vlot vele malen groter dan in een T-shirt drijvend in water van 15° C. Onderkoeling is een van de grootste vijanden van de watersport. Laat uw keuze voor een vlot leiden door hoeveel personen er in het vlot moeten kunnen, of het vlot een ISO kwaliteitscertificaat heeft, een geïsoleerde vloer, hoe vaak het gekeurd moet worden, de inhoud voldoende is voor het zeegebied of dat dit kan worden aangepast. De voor- en nadelen van een container of tas hebben veel te maken met de opbergmogelijkheden op uw schip. Daar waar u uw vlot koopt, weet men ook waar u het kan laten keuren. Meestal moet dat om de drie jaar gebeuren.

Opsporingsjoon:

Bij een MOB (man over boord) moet u de drenkeling goed in zicht te houden. Vooral op een onstuimige zee is iemand snel uit zicht. Natuurlijk drukt u de MOB-knop op de GPS onmiddellijk in. Maar ook gaat de joon over boord. Een joon is eigenlijk een grote dobber en dient als markeerpunt in het water. Deze staak met drijvers steekt meestal twee meter boven het wateroppervlak uit en is vaak voorzien van een toplicht dat automatisch wordt geactiveerd. Soms gaat hij verbonden aan enkele meters lijn aan een hoefijzerreddingsboei het water in. Ook is hij voorzien van seinvlag O(Oscar) om andere schepen te waarschuwen voor een MOB. Zeegaande wedstrijdschepen moeten volgens IOR-regels een opsporingsjoon aan boord hebben.

Kaarten en boekwerken:

Als u een reis voorbereidt, zorg dan voor actuele kaarten. Koop regelmatig nieuwe kaarten. Er verandert ieder jaar nog al wat op het water, zoals betonning, vaargeulen, diepten etc. Raadpleeg de benodigde waterkaarten en boekwerken. Een kaart die uitsluitend bestemd is voor de binnenwateren en meren ziet er totaal anders uit dan de waterkaarten die op ruimere wateren

gebruikt worden, zoals Waddenzee, IJsselmeer, Zeeuwse stromen, de Noordzee of de oceaan. De kaarten zijn verkrijgbaar bij de erkende boekhandel, watersportzaken en de ANWB. Wanneer u op zee gaat varen heeft u een getijdentafel en een stroomatlas nodig. U kunt dan op eenvoudige wijze bepalen wanneer het vloed of eb wordt. Met die gegevens en de stroomgegevens kunt u uw reis goed voorbereiden. U kunt bijvoorbeeld veel brandstof besparen door het tegen de stroom in varen te vermijden. U kunt het getij en de waterstanden ook op internet bekijken via <http://www.getij.nl>. Voor de binnenwateren is het natuurlijk belangrijk te weten of u wel of niet met uw schip in bepaalde wateren kunt varen. Deze gegevens kunt u voor een groot deel halen uit de waterkaarten. Daarnaast bestaan er zeer handige naslagwerken van o.a. de ANWB.

Brandpreventie:

Naast brandstof, zoals benzine en/of diesel voor de hoofdmotor, zijn er aan boord meer brandbare materialen aanwezig. Denk hierbij ook aan de betimmering van uw schip of aan uw schip zelf als deze van hout of kunststof vervaardigd is. Zonder het te realiseren verzamelen we op een schip een hoop brandbare materialen bij elkaar. Gaat u maar na wat we allemaal nog meer aan boord kunnen hebben: lampolie, smeermiddelen, gasflessen of spiritus voor de kooktoestellen, benzine voor de buitenboordmotor, kaarsjes voor de gezelligheid, terpentijn en thinner voor onderhoudswerkzaamheden, accu's met knalgas dat ontstaat tijdens het laden. Brandoorzaken kunnen een slecht uitgevoerde gas- of elektrische installatie zijn of verkeerd gedrag in de omgang met open vuur tijdens het bunkeren, enz., enz. U kunt veel doen aan het voorkomen van brand aan boord. Zorg er bijvoorbeeld voor dat brandbare zaken niet in aanraking kunnen komen met hete delen, zoals uitlaten, kachelpijpen, geisers e.d. Controleer regelmatig uw accu op eventuele dampen uit die accu (knalgas). Controleer ook uw gasinstallaties. Zorg dat geen gas zich ophoopt in uw schip. Als u installaties koopt, zorg dan dat ze geschikt zijn voor de juiste gassoort. In de vaart kennen we twee soorten flessen: butaan- en propaan. Propanflessen zijn bij een temperatuur onder 0°C te gebruiken, butaanflessen niet.

Waar moet een gasinstallatie aan voldoen? De gasfles moet u rechtop in een zgn. gasbun plaatsen. Deze mag geen opening aan de binnenzijde van uw vaartuig hebben. Gas is zwaarder dan lucht. Dit betekent dat u een opening aan de onderkant van de gasbun naar buiten behoort te hebben, zodat daardoor eventueel vrijgekomen gas kan ontsnappen. Vanaf de gasfles loopt een rubberslang naar de aansluiting. Deze slang moet u één keer in de drie jaar vervangen. Dergelijke hoogdrukslangen herkent u aan een gaskeurmerk en het jaartal van aanmaak. Deze gegevens moeten op de slang vermeld staan. De slang mag nooit langer zijn dan één meter. De vaste leidingen in het schip moeten zichtbaar zijn aangebracht. Werk ze dus niet weg achter betimmeringen. De leidingen moeten van koper of rvs zijn gemaakt en ze moeten gebeugeld worden. De afstanden zijn afhankelijk van de pijpdiameter. Zodra u door een wandje of schot moet boren, gebruikt u daarvoor een zgn. schotdoorvoer. Dit is een klemstelsel voor leidingen in een schot, waardoor een hechte constructie ontstaat. Dus niet een gat door een schot boren en daar een leiding doorheen steken. Afhankelijk van de installaties die u aan boord heeft, is het wenselijk een gasverdeelploeg te maken met voldoende aftakkingen naar bv. een geiser, een kachel, of gaskomfoor. Zorg ervoor dat in de nabijheid van de gasinstallatie een aansluitkraan is aangebracht. Hiermee kunt u dan afzonderlijk de diverse installaties ontkoppelen, terwijl u de rest gewoon kunt gebruiken. Als u nieuwe installaties aanschaft, kijk dan of ze tenminste zijn voorzien van het Europese keurmerk CE en dat ze thermisch beveiligd zijn. Dit is een beveiliging tegen het uitstromen van gas als de vlam ge-

doofd is. Dit werkt als volgt: zodra u bijvoorbeeld een kooktoestel gebruikt, wordt er een membraam verwarmd. Hierdoor is de toevoer van gas mogelijk. Als de vlam uitwaait, koelt de membraam snel af waardoor er geen gas meer uit kan stromen.

Elektrische installatie: Zorg voor een vakkundig aangelegde installatie. Let op de doorsnede van de kabels in verhouding tot de stroomdoorvoer. Breng een hoofdschakelaar aan. Zet accu's goed vast en beveilig de polen tegen kortsluiting. Wees voorzichtig tijdens het opladen (ventileren in verband met knalgas). Zet de stroomkabel op de juiste pool. Installeer 12/24 Volt installaties gescheiden van 220 Volts installaties en merk ze met een opschrift. Ook 12/24 Volt kan kortsluiting veroorzaken!

Bunkeren: Rook niet en gebruik geen open vuur. Gebruik voor brandstof geschikte tanks. Let op de tankontluchting, afsluiters en de overloop buitenboord. Installeer de brandstofleidingen vast en controleer ze op dichtheid. Vul de draagbare tanks aan de wal en zet ze aan boord vast. Bunker voorzichtig, vermijd overlopen en gebruik een passend vulpistool of een passende trechter.

Brandbestrijdingsmiddelen:

Zorg voor goede brandbestrijdingsmiddelen. Ook al zit u op het water, u kunt water niet altijd gebruiken als blusmiddel. Kies bij brand het juiste blusmiddel. Zorg dat er een brandblusser aan boord is met voldoende bluscapaciteit. Een brandblusser moet tenminste een vulgewicht van 2 kg hebben. Meer kan natuurlijk nooit kwaad! Naast brandblussers zijn er nog enkele middelen die beslist aan boord moeten zijn.

Bij aanschaf van een brandblusser is het belangrijk dat op de brandblusser de volgende gegevens voorkomen:

- Een eenvoudige gebruiksaanwijzing
- Het handelsmerk
- De klasse (soort brand) waarvoor de blusser geschikt is
- Het vulgewicht en wat de vulling is
- Het Rijkskeurmerk (aangebracht in een ovaal teken met een keurnummer en de afkorting BZ)
- Het jaar van aanmaak van de blusser
- De naam van de fabrikant.

Welk type brandblusser heeft u nodig? U hebt de keuze uit poeder, schuim of Co² brandblussers. Het type hangt af van het brandgevaar en de aanwezige elektronica. Schuimblussers hebben een hoog blusvermogen op vaste stoffen (A klasse) en zijn veilig te gebruiken bij elektronica. Na een blusactie kan het schuim eenvoudig worden opgeruimd met water. De poederblusser wordt normaal gesproken toegepast als het brandgevaar zeer hoog is of in ruimtes waar het poeder geen nadelig effect heeft. De koolzuurblusser is een speciale brandblusser die wordt geadviseerd in hoogwaardige technische ruimtes. Waar moeten deze blusapparaten staan? In ieder geval in de motorruimte en ruimten waar geisers of kachels zijn geplaatst.

Blusdeken: In de kombuis moet bij het kooktoestel een blusdeken voorhanden zijn. Deze is ideaal om bij vlam in de pan of een brandende afvalbak de brand veilig af te dekken en te doven.

Gasdetector, rook- en andere melders: Een apart deel van de brandbestrijding betreft de

gasdetectoren, rook- hitemelders en koolmonoxidemelders. Vooral de gasdetector kan een explosie voorkomen voordat u bijvoorbeeld de motor start. Gas van een lekkende installatie zal zich altijd ophopen in het diepste punt van uw schip. Bij alarm: sluit gasinstallaties, doof sigaretten, olielampen en kaarsen, ventileer en stop eventueel uw motor.

Zorg voor uw bemanning en omgeving: Waarschuw bij brand als eerste al uw bemanningsleden en uw omgeving. Zorg dat vluchtwegen en luiken ook van buiten te openen zijn. Bij een onbeheersbare brand verlaat u zo snel mogelijk uw schip. Vooral bij kunststof jachten zal tijdens een brand veel giftige rook en gassen vrijkomen. In de brand is nog niet altijd uit de brand: kijk ook eens naar uw verzekeringsvoorwaarden als uw schip in de winter op de werf staat!

Navigatieverlichting:

Verlichting voert u van zonsopkomst tot zonsopkomst, maar ook bij mist of andere omstandigheden die het zicht beperken. Als u de verlichting gebruikt, moet u gecontroleerd hebben of het de juiste lantaarns zijn. Ook de navigatielichten van een pleziervaartuij moeten van een goedgekeurd type zijn. Een motorboot moet andere verlichting voeren dan een zeilboot. Zodra een zeilboot niet meer zeilt, maar gebruik maakt van zijn voortstuwingsinstallatie is het geen zeilboot maar een motorboot. Raadpleeg de geldende reglementen voor de juiste verlichting. Een en ander is afhankelijk van de vaarwateren waar u gaat varen. Er zijn afzonderlijke reglementen voor diverse wateren, b.v. het Binnenvaart Politie Reglement, het Reglement ter voorkoming van aanvaringen op Zee, Reglement Eemsmoeding, Scheepvaartreglement Westerschelde etc.

EHBO voor watersport:

Een jacht met acht bemanningsleden die in veertien dagen tijd naar de Azoren vaart, heeft een andere inhoud EHBO-does nodig dan een jacht dat b.v. het Haringvliet bevaart. Raadpleeg hierover uw watersportwinkel en/of uw arts!

Wat als het echt mis gaat? Casus: Een van de bemanningsleden is onwel geworden en u bent niet in staat om een juiste diagnose te stellen. De afstand naar de eerste de beste haven is nog fors en het ziet er naar uit dat er professionele hulp moet komen. Uw marifoon is op dit moment uw beste communicatiemiddel. Voor dit voorbeeld bevindt u zich in het Nederlandse zeegebied A1. Dit is een gebied dat binnen VHF-radiotelefonie (marifoon) ligt. In het algemeen zal dit een gebied van circa 30 mijl uit de kust zijn. Voor A2 en A3 gelden andere procedures. U maakt contact met het Kustwachtcentrum via DSC kanaal 70 of VHF kanaal 16. Ook een blokkanaal (Brandaris kanaal 2, IJsselmeer kanaal 1, enz.) kan een mogelijkheid zijn. Zorg dat u de volgende zaken onmiddellijk bij de hand heeft: Scheepsnaam, roepnaam en/of nummer en een positie waar u 100% zeker van bent. Verzoek nu om een Radio Medisch Advies (RMA) ook wel Medical geheten. U blijft uitluisteren op het kanaal waar op u de oproep deed totdat het Kustwachtcentrum u een werkkanaal toewijst bv. kanaal 23 of 83, schakel over naar dit kanaal en blijf stand-by. Het Kustwachtcentrum zal u doorverbinden met een van de vijf dienstdoende artsen. Hij zal duidelijke informatie geven. Dit volgens een vaste RMA vragenlijst uit het Geneeskundig Handboek voor de Scheepvaart. De Radio Medische Dienst (RMD) is kosteloos.

Medische evacuatie (medevac): Indien blijkt dat het slachtoffer zo ernstig ziek of gewond is dat hij of zij van boord moet worden gehaald, dan coördineert het Kustwachtcentrum in samenspraak met de RMD-arts de evacuatie. Binnen het Ned. SAR (Search And Rescue) gebied zal een reddingsboot van de KNRM of een helikopter van de Koninklijke Marine worden ingezet. Wees voorzichtig met de patiënt. Bij rugkwetsuren en inwendige bloedingen moet hij of zij eerst goed gestabiliseerd worden. Laat dit aan de professionals over. De RMD kan bij medische problemen aan boord kosteloos om advies gevraagd worden. Een aantal artsen biedt op een dergelijke manier hulp op afstand. Via de satelliet en vanaf alle wereldzeeën komen via de Kustwacht hulpvragen binnen bij de RMD. Met pijnbestrijding, rust en antibiotica is veel te behandelen. Soms moet de stuurman / schipper (’t liefst met een stevige EHBO-cursus) of de RMD-arts zeer vindingrijk zijn: b.v. een gebroken arm met een stevig tijdschrift spalken, een lapje vlees uit de koel-/ijskast om een kneuzing binden, een oog met een boterhamzakje (gaatje erin) gevuld met lauwwarm water druppelen, een snijwond met secondenlijm hechten, een beet in heet water van ongeveer 45°C dompelen, enz., enz.

EHBO-aan boord vereist vaak een gezond portie improvisatietalent!

NB De KNRM geeft een uitgebreide folder uit over de RMD en doktersadvies op de wereldzeeën!

Noodgeval aan boord?

Via Kanaal 16 *Den Helder Rescue* oproepen.

Per mobiele telefoon de kustwacht bellen: 0900-0111.

112 bellen, maar dit gaat over meerdere schijven en is dus langzamer.

Documenten:

Voordat u kunt gaan varen moet u weten of u bevoegd bent om met dat schip te varen. Wat zijn de criteria, welke bewijzen, dan wel documenten moet u in uw bezit en aan boord hebben? Bij de hieronder genoemde documenten geldt: voor zover ze van toepassing zijn op uw schip.

- Vaarbewijs
- Vergunning voor het gebruik van de marifoon en de radar
- Een bedieningscertificaat marifoon of Marcom A/B als u op zee gaat varen
- Handboek Marifonie in de Binnenvaart
- Radardiploma recreatievaart
- Registratiebewijs snelle motorboten
- Vaarreglementen, bijvoorbeeld het Binnenvaartpolitieereglement (BPR)
- Eigendoms papieren bij grensoverschrijding (in- en uitklaren douane)
- Meetbrief
- BTW- verklaring
- Bemanningslijst
- Schengenverklaring

Vaarbewijs: Om te kunnen varen met een vaarbewijs moet u tenminste 18 jaar zijn. Hebt u

een vaartuig, zowel zeil- als motorvaartuig, korter dan 15 meter, dan is de leeftijdsgrens 16 jaar. Voor een motorvaartuig met een lengte korter dan 7 m en een snelheid lager dan 13 km /uur, geldt een leeftijdsgrens van 12 jaar. Voor een klein zeilschip korter dan 7 m en een klein schip dat door spierkracht wordt voortbewogen (kano's, roeiboten, waterfietsen etc.) is geen minimum leeftijd vastgesteld. U moet wel in staat zijn behoorlijk met een dergelijk vaartuig te kunnen varen.

Afhankelijk van de grootte van uw schip bent u wel of niet verplicht een vaarbewijs te hebben. Vaart u op een motorjacht of zeiljacht met een lengte korter dan 15 m dan bent u niet vaarbewijsplichtig. Een uitzondering hierop vormen de snelle motorboten (o.a. speedboten en waterscooters) met een lengte minder dan 15 meter, die een snelheid van 20km per uur of meer kunnen varen. Het meten van de snelheid kan o.a. met een GPS. Er wordt niet naar het aantal pk's gekeken, maar wel of de combinatie boot motor eventueel harder kan dan 20 km/ uur. Een voorbeeldje: een opblaasbare boot met 6 pk kan al gauw meer dan 20km per uur varen.

Welk vaarbewijs moet ik hebben? Dit is gerelateerd aan het vaarwater waarop u wilt gaan varen. Als u met een vaarbewijsplichtig vaartuig wilt varen op rivieren, kanalen en meren (b.v. Sneekmeer, Vinkeveense plassen), moet u in het bezit zijn van Vaarbewijs I. Wilt u varen op een van de overige wateren (bv. Waddenzee, IJsselmeer (!), Zeeuwse Stroom), dan moet u in het bezit zijn van het Vaarbewijs Overige Vaarwateren. In de volksmond Vaarbewijs II genoemd. Het varen op de Noordzee is niet gebonden aan een vaarbewijsverplichting. De ANWB kan u informeren hoe u in het bezit kunt komen van een vaarbewijs. Kijk voor meer informatie op <http://www.anwb.nl/> of op <http://www.vaarbewijs.nl/>

Marifoon en Radar: Als uw vaartuig is uitgerust met een marifooninstallatie en/of radar dan moeten ze meestal goedgekeurd zijn. U kunt navragen bij de Rijksdienst voor Radiocommunicatie, Agentschap Telecom te Groningen, telefoon 050-5877555) voor welke types radar en marifoon dit geldt. Het gebruik van deze apparatuur is in de diverse vaarreglementen geregeld. Zodra er op binnenwater met radar wordt gevaren of gebruik gemaakt wordt van de marifoon, moet er tenminste één persoon aan boord zijn, die in het bezit is van het vereiste radardiploma en marifoonbedieningscertificaat. Vaart u op zee met deze apparatuur, dan moet men in het bezit zijn van het zgn. MARCOM A of B. Daarnaast moet u tijdens het varen op binnenwateren het handboek 'Marifonie binnenvaart' aan boord hebben.

Registratiebewijs: Zodra u gaat varen met een snelle motorboot of waterscooter moet u naast het vaarbewijs ook in het bezit zijn van een registratiebewijs. Dit bewijs kunt u op elk groot postkantoor verkrijgen. U moet wel uw eigendomsstukken meenemen voor de aanvraag van het registratiebewijs. De registratie gaat ongeveer op dezelfde manier als de kentekenregistratie van uw auto. Na registratie van uw boot kent de Rijksdienst voor het Wegverkeer een registratiebewijs en een registratieteken toe. Het registratieteken bestaat uit een cijfer en lettercombinatie. Dit teken moet u duidelijk zichtbaar aan weerszijden van uw vaartuig voeren. Duidelijk zichtbaar betekent in dit geval in cijfers en letters van tenminste 15 cm hoogte en een stamdikte van ongeveer 3 cm.

Vaarreglementen: Zorg dat u de vereiste reglementen aan boord hebt, afgestemd op de vaar-

wateren waarop u gaat varen. Deze reglementen kunt u in daarvoor bestemde watersportzaken en bij de ANWB kopen.

Eigendomspapieren: Het is belangrijk dat u bij eventuele grensoverschrijding uw eigendomspapieren kunt laten zien. Is dit niet het geval dan kunnen er bij het in- en uitklaren in diverse landen problemen ontstaan. Douanebeambten in het buitenland willen weten of het schip waarmee u vaart uw eigendom is. Doordat in Nederland voor de meeste categorieën pleziervaartuigen geen eigendomsregistratieplicht bestaat, ontbreekt vaak een eigendomsverklaring. Het is daarom bij een bezoek aan het buitenland raadzaam een eigendomsregistratie mee te nemen. Ook bij diefstal kunt u makkelijker aantonen dat het schip uw eigendom is. Eigendomsregistratie kan op verschillende manieren.

Het botenregister: Bij het Botenregister kunt u uw vaartuig ‘gratis’ (U betaalt alleen administratie- en verzendkosten à €4,95 per jaar) registreren en daarbij alle specifieke kenmerken, inclusief een foto, van uw vaartuig vastleggen. Het doel van de Stichting Nationaal Botenregister is het aantal diefstallen van vaartuigen te verminderen door preventieve registratie. Daarnaast zorgen de identificatieproducten van het Botenregister ervoor dat uw vaartuig duidelijk herkenbaar is, indien deze onverhoopt toch ontvreemd wordt.

ICP: Het ICP(Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen) is een officieus eigendomsbewijs dat in de praktijk uitstekend voldoet. In vrijwel heel Europa wordt het document geaccepteerd als identiteitsbewijs van de boot. Dit geldt ook voor kano's, roeiboten, zeilplanken en jetski's. Het ICP bevat de gegevens van de eigenaar en een beschrijving van het schip. Het document is in het Nederlands, Engels en Frans gesteld. Ook de inventaris zoals marifoon en de motor staat erop. U kunt daarmee aantonen dat de apparatuur bij het schip hoort. In vrijwel alle landen van Europa is het ICP verplicht. Dit certificaat is twee jaar geldig. Verlengen is niet mogelijk. Prijzen: ANWB-leden € 14, niet-leden: € 19.

U kunt uw schip ook laten opnemen in het schepenregister van het Kadaster. Daarmee is het 'registergoed' geworden en hebt u voor de Nederlandse wet de zwaarste eigendomsregistratie die maar mogelijk is. Deze registratie kan alleen veranderd worden door een notaris of een beëdigd scheepsmakelaar!

Certificaat binnenschepenregister: Als u het schip laat opnemen in het binnenschepenregister krijgt u een Certificaat. Ook dit document is voldoende voor de Europese binnenwateren. Een ICP is dan niet nodig. De meeste pleziervaartuigen worden geregistreerd in de rubriek B (Binnenwateren).

Zeebrief: De zeebrief is het nationaliteitsbewijs van een zeeschip. Dit document is over de hele wereld bruikbaar. Als u een zeebrief heeft, hoeft u geen ICP te hebben. De brief wordt verstrekt door de autoriteiten van het land waar het schip is geregistreerd. Bij koopvaardij-schepen moet het worden getoond bij binnenkomst van een haven. Ook pleziervaartuigen kunnen een zeebrief krijgen, welke worden uitgegeven door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het scheepsregister in Nederland wordt al sinds 1838 bijgehouden door het Kadaster. Op dit moment zijn zo'n 43.000 vaartuigen in het register opgenomen. Vroeger betrof het voornamelijk beroepsvaartuigen, maar sindsdien erkennen steeds meer plezierjachteigenaren het nut van registratie. Eén van de redenen die steeds meer jachteigenaren doet besluiten om tot registratie over te gaan, is dat het eigendom vastligt in openbare registers. Dit geeft

zekerheid bij het juridische eigendom van een schip. Aan de hand van de registratie is namelijk te bewijzen wie de rechtmatige eigenaar is. Bij aan- en verkoop is hiermee de eigendomsituatie te controleren. Ook bij diefstal vormt registratie het bewijs van eigendom. Wanneer een gestolen schip wordt doorverkocht en de nieuwe eigenaar is te goeder trouw, dan wordt deze eigenaar door de wet beschermd. Was het schip geregistreerd, dan bleef het eigendom van de eerste eigenaar. Ook is het mogelijk een schip te financieren met een hypotheek. Veel vaartuigen werden vroeger vaak gefinancierd met een persoonlijke lening. Een hypotheek op een schip heeft doorgaans een aanmerkelijk lagere rente dan een gewone lening, omdat de geldverstrekker het schip als hypotheecair onderpand verwerft. Om een hypotheek te kunnen afsluiten is registratie van het schip bij het Kadaster verplicht. Nog relatief onbekend is het feit dat ook 'schepen in aanbouw' al geregistreerd kunnen worden. Wie het in aanbouw zijnde jacht laat registreren kan voorkomen dat het schip in het faillissement van de werf valt. Zonder registratie blijft het schip tot de oplevering eigendom van de werf en wordt het meegenomen in de totale faillissementsboedel. Bij een faillissement is de eigenaar dan vaak zijn schip en de aanbataling kwijt. Een geregistreerd schip wordt binnen drie maanden voorzien van een zichtbaar op het jacht aangebracht nummer. Het unieke registratiemerk bestaat uit een getal van maximaal vijf cijfers gevolgd door de letter van de registratiecategorie en de letter van het betreffende Kadasterkantoor. Het registratiemerk eindigt met het jaar van registratie (dit jaartal kan dus afwijken van het bouwjaar). Dit zogenaamde 'brandmerken' wordt door het Kadaster uitgevoerd. Op metalen schepen wordt het registratienummer meestal ingebeiteld. Polyester schepen krijgen een niet te verwijderen registratieplaatje. Jachteigenaren die geregeld buitenlandse havens aandoen, wordt aangeraden hun schip in de rubriek Z (Zeewateren) te registreren. De eigenaar krijgt voor zijn jacht een internationale 'zeebrief' die vier jaar geldig blijft en een meebrief die worden afgegeven door de Scheepvaartinspectie (Ministerie van Verkeer & Waterstaat). Telefonisch of via www.kadaster.nl/schepen kunt u een registratiepakket met alle benodigde formulieren aanvragen. Voor meer informatie en tarieven kunt u contact opnemen met Kadaster Klantenservice (088) 183 22 00 of via e-mail schepen.rotterdam@kadaster.nl

BTW-verklaring: Hebt u een factuur en/of een invoerbewijs waar op staat dat de BTW over uw schip is voldaan, neem deze dan mee of maak een kopie ervan voor aan boord. U kunt dan altijd, als u van buiten de twaalfmijlszone of vanuit het buitenland terugkeert, aantonen dat de BTW is betaald. Een dagje Noordzee kan er eveneens toe leiden dat er op de sluis bij Stellingdam, bij controle, naar deze papieren wordt gevraagd. Hebt u echter geen factuur omdat uw schip al vele malen van eigenaar is veranderd of misschien al redelijk op leeftijd is, ga dan naar de douane en vraag om een "BTW-verklaring voor een Pleziervaartuig". Voor schepen van vóór 1985 is het mogelijk via verzekeringspapieren, reparatienota's en andere documenten aannemelijk te maken dat de BTW is voldaan. De Belastingdienst en de Douane kunnen u hierover verder informeren.

Bemanningslijst: Een bemanningslijst is een lijst van opvarenden. Veel landen binnen Europa, maar ook daar buiten, stellen een bemanningslijst verplicht. Als u zich buiten de twaalfmijlszone begeeft, is het niet onverstandig om deze lijst aan boord te hebben. U noteert de naam, geboortedatum, nationaliteit en paspoortnummer van de opvarenden en ook van u als schipper. De schipper ondertekent dit formulier, eventueel ook de douane of de havenmeester. In het buitenland meldt u zich bij de autoriteiten van de haven van aankomst en toont de paspoorten en deze bemanningslijst. Vaak verlangen de autoriteiten een lijst van u. Maak daarom een kopie. Bij vertrek herhaalt dit ritueel zich. Zorg voor voldoende blanco lijsten aan boord.

Ga ervan uit dat controle soms op de meest onmogelijke plaatsen kan voorkomen. Persoonlijke ervaringen hebben geleerd dat aan de buitengrenzen van de Schengenlanden (= een beperkt aantal landen binnen Europa waaronder Nederland en Duitsland) in de loop der jaren de grenscontrole verscherpt is.

Schengenverklaring: Als u een reis buiten de EU onderneemt of u komt van buiten de twaalfmijlszone let dan op de medicijnen die aan boord zijn. Indien iemand op de bemanningslijst medicijnen mee heeft die onder de Opiumwet vallen (dat verschilt van land tot land), dan is het aan te raden om een Schengenverklaring mee te nemen. Uw arts en apotheker kunnen u hierbij behulpzaam zijn. Ook de IGZ (Inspectie voor de Gezondheidszorg) heeft hier informatie over. Let op: het formulier moet worden gewaarmerkt. Het moet worden ingezonden naar de IGZ. Hier gaat tijd overheen.

Het weer:

Raadpleeg voordat u gaat varen weerberichten en weersverwachtingen via TV (teletekst), radio, marifoon, fax, internet, mobiele telefoon of Navtex (navigatietelex). Ook kunt u in de meeste dagbladen weersvoorspellingen vinden. Het KNMI geeft stormwaarschuwingen voor de scheepvaart uit wanneer het harder waait dan windkracht 6 op de schaal van Beaufort. Deze waarschuwingen vindt u op de teletekstpagina en hoort u via het weerbericht op radio en televisie. Op gezette tijden kunt u weerberichten en weersverwachtingen beluisteren op de radio of marifoon. De Nederlandse Kustwacht geeft voor de ruime wateren van heel Nederland een weersverwachting per marifoon.

Watersport en alcohol:

Schipper en alcohol, het is een voor de hand liggende combinatie. Toegegeven, het is gezellig. Biertje bij binnenkomst, wijntje bij de hapjes en bij het eten. Als het koud is zijn er voor de schipper honderden drankjes om weer “warm” te worden. Als u netjes aan de wal ligt, moet u het allemaal zelf weten. Anders wordt het als de schipper in kennelijke staat aan het roer staat. Dat het verboden is weten we allemaal, dat het gevaarlijk is beseffen we allemaal. Ook op het water zijn strenge regels voor alcoholgebruik. U zou niet de eerste dronken schipper zijn die een aanvaring veroorzaakt met aanzienlijke schade, of nog erger, met persoonlijk leed. De waterpolitie gaat meer en meer strenger controleren op het gebruik van alcohol tijdens de vaart. Net zoals u moet blazen bij verkeerscontroles op het land zult u dat ook moeten op het water. De bekeuringen zijn fors!

Noodsignalen:

Noodsignalen, watersportvuurpijlen moeten aan boord zijn. Noodsignalen zijn vaak de laatste middelen die worden ingezet om contact te leggen met de buitenwereld. Het is beslist niet zo dat na aanschaf van een pakket noodsignalen er niet meer naar omgekeken hoeft te worden. Noodsignalen zijn gemiddeld drie jaar te gebruiken. Noodsignalen zijn verkrijgbaar in pakketten die vaak waterdicht zijn verpakt in containers. Ook is de inhoud van deze container aangepast aan uw vaargebied. Van kleine pakketten voor het binnenwater tot supergrote containers die voldoen aan de Offshore Racing Counsel en de Royal Ocean Racing Club. Ook is er het zogenaamde radarnoodsignaal verkrijgbaar. Deze schiet naast een rode lichtkogel ook enkele pakketten stroken de lucht in die langere tijd zichtbaar zijn op de radar.

Rode noodsignalen

Rood wordt in de watersport gebruikt als noodsignaal en kan voor korte- maar ook voor lange afstand bedoeld zijn. Afhankelijk van het projectiel schiet het meteen naar een grote hoogte, 120 tot 300 meter, en kan daar zelfs enige tijd aan een parachute blijven hangen. Het wordt ingezet als alle andere communicatiemiddelen geen effect meer hebben.

Witte noodsignalen

Wit wordt in de watersport gebruikt om te waarschuwen. Een voorbeeld kan zijn als alle navigatieverlichting door een stroomstoring is uitgevallen om zo de rest van de scheepvaart te waarschuwen voor de mogelijkheid van een aanvaring.

Oranje noodsignalen

De kleur oranje zien we terug in rooksignalen en handstakelichten. Deze worden ingezet om uw positie kenbaar te maken aan de hulpverlening die op zoek is naar u.

NB Lees de gebruiksaanwijzingen tijdig en goed door en stel dat niet uit tot het water u al aan de lippen staat. Let ook op de houdbaarheidsdatum. Het afsteken van oud materiaal kan gevaarlijk zijn. Houd het pakket buiten het bereik van kinderen. Voor sommige seinpistolen is een wapenvergunning vereist. Het voor de fun afsteken van dit soort signalen is verboden en brengt soms kostbare reddingsacties voor niets op gang. Veel autoriteiten knijpen een oogje dicht op 31 december om 24.00 uur.

Noodzender:

Een EPIRB is een noodzender voor op zee. De letters staan voor Emergency Position Indicating Radio Beaken. De EPIRB (uitgesproken als *i-purb*) zendt automatisch een uniek nummer uit, het z.g.n. MMSI nummer. Dit wordt opgevangen en verwerkt via het weersatellieten systeem. Binnen een bepaalde tijd komt overal ter wereld wel een weersatelliet over, zodat het nooit lang duurt voordat het signaal wordt opgevangen. Het signaal van de EPIRB wordt niet alleen ontvangen door de cospas-sarsat (NOAA weersatelliet), maar ook in minder dan twee minuten door de Geosar satellieten. Deze satellieten op hun beurt zenden dit noodsignaal, voorzien van positie-informatie, door naar een van de vele GMDSS-walstations. Bovendien zendt de EPIRB op een tweede frequentie een "homing" signaal uit dat gebruikt kan worden door kustwacht, marine, of vliegtuigen om de exacte locatie te kunnen peilen. Een EPIRB kan geen marifoon vervangen, maar het kan zeker geen kwaad er buitengaats eentje aan boord te hebben. De enige zorg is dat hij niet "per ongeluk" aan staat, want dat gebeurt maar al te vaak. Officieel heb je een Marcom-B certificaat nodig. Er zijn EPIRB's die alleen geactiveerd worden als ze in aanraking komen met water.

GMDSS marifoon:

Het GMDSS systeem geldt alleen voor de zeevaart. Een belangrijk onderdeel van het GMDSS systeem is DSC wat staat voor Digital Selectiv Calling. Stel u bent zinkende en u drukt op de SOS knop van een dergelijk marifoon. Vanaf dat moment schakelt een DSC marifoon automatisch over naar kanaal 70 en verzend daar een hoop digitaal gekraak wat door een DSC modem vertaald wordt in "Help ik ben in nood, mijn GMDSS nummer is, mijn positie is {GPS positie uit de GPS ontvanger}, de tijd is Op alle schepen binnen de 35 mijlszone, die uitgerust zijn met een DSC ontvanger {klasse D of A/B} zal

de marifoon nu gaan piepen en zal de noodoproep op het display verschijnen. Vervolgens kan een ontvangstbevestiging door de ontvangende schepen verzonden worden en eventueel kan het signaal heruitgezonden worden, zodat het mogelijk toch bij een kustwachtstation terecht komt. Als er geen reactie komt van een kustwachtstation is het ontvangende schip verplicht een bevestiging te verzenden en hulp te bieden. Verdere communicatie gaat dan meestal mondeling verder op kanaal 16, zodat de DSC frequentie weer vrij komt. Vergeet niet dat u DSC in het rijtje van de EPIRB en het reddingsvlot moet plaatsen, omdat u het alleen zult gebruiken als er echt ernstige calamiteiten zijn. Vaart u alleen langs de kusten dan blijft u bijna altijd binnen het bereik van de verkeersbegeleidingssystemen. Uw marifoon moet dan wel met 25 watt zendvermogen zijn uitgerust. Elke schipper moet voor zichzelf bepalen of DSC noodzakelijk is op zijn of haar schip.

Automatic Identification System of afgekort **AIS** is een systeem gebaseerd op transpondertechnologie waarmee de veiligheid van de scheepvaart op zeeën en grote rivieren verhoogd wordt. Ieder schip dat met een AIS-transponder is uitgerust, zendt periodiek zijn eigen specifieke gegevens uit. Deze gegevens kunnen worden opgevangen door een andere AIS-transponder, AIS-ontvanger of AIS-ontvangststation (*base station*), en per computer verder worden verwerkt in b.v. een elektronische zeekaart. Naar de regels van het International Maritime Organization (IMO) hebben alle zeeschepen van 300 BrutoRegisterTon (BRT) of meer een IMO klasse-A transponder aan boord, die ook een repeater functie heeft. Jachten mogen een klasse-B transponder gebruiken. De Nederlandse overheid heeft er voor gekozen een aanvullende eis te stellen waardoor elk beroepsmatig gebruikt vaartuig op zee altijd een AIS klasse-A moet voeren. Ook de binnenvaart door heel Europa maakt gebruik van inland-AIS en is in Nederland vanaf 2012 verplicht voor alle vaartuigen groter dan 20 meter, ongeacht of dit beroepsvaart of pleziervaart is. In 2009 werd er een proef gedaan met AIS-transponders op de binnenwateren van Zuid-Holland. Enkele schepen die daar dagelijks varen zijn al met een transponder uitgerust. Uiteindelijk zullen alle binnenvaartschepen met AIS worden uitgerust. Gegevens die door de AIS-transponder uitgezonden kunnen worden zijn onder andere de naam, callsign, actuele positie, koers en snelheid van het schip. Aan boord van een schip met AIS kan men dus zien wat de positie, koers en snelheid van andere schepen in de buurt is en kent men hun namen, mits die schepen ook een AIS systeem aan boord hebben. Een naam is vooral handig als je met een van hen wilt communiceren, in het bijzonder in een noodsituatie. Het voordeel van AIS ten opzichte van radar is dat er volstaan kan worden met een veel eenvoudiger grondstation. Er hoeft geen zender met een hoog vermogen gebruikt te worden en een roterende antenne zoals bij radar is overbodig. Een eenvoudige sprietantenne volstaat. Echter alleen schepen met een (ingeschakelde en werkende) transponder aan boord worden "gezien" en dat is tevens het nadeel van AIS t.o.v. radar. Aangezien AIS niet voor alle scheepstypen verplicht is of wordt - met name niet voor kleine vaartuigen die niet internationaal reizen, dus meestal pleziervaart - zal er altijd scheepvaartverkeer zijn dat door AIS niet "gedekt" wordt. Daarom wordt AIS vaak niet als zelfstandig systeem gebruikt, maar als aanvulling op radarsystemen. De AIS-informatie wordt dan samengevoegd met de radarinformatie afgebeeld op het radarscherm.

Noodsituaties:

Bij gevaar en ongevallen is een ieder verplicht, rekening houdend met zijn eigen mogelijkheden, hulp te verlenen. **Blijf altijd kalm in noodsituaties.**

Brand voorkomen is beter dan brand blussen. Elke brand, ook de kleinste, direct met alle beschikbare middelen bestrijden. Zuurstoftoevoer afsluiten. Brandstoftoevoer afsluiten. Let altijd op de bereikbaarheid van de brandblusmiddelen. Nooit met water blussen op een vloeistofbrand!

Averij: Direct vaststellen of personen letsel hebben opgelopen. Eerste hulpverleners. Anderen op de noodsituatie attent maken. Reddingvesten aantrekken en andere reddingmiddelen gereed houden. Hulp aanvragen. U maakt het hulpverleners gemakkelijker als u kunt aangeven welke hulp u nodig heeft en wat de omvang van de schade is. Ook uw positie is voor hen erg belangrijk. Eventueel noodsignalen gebruiken. Bij gezonken schip de plaats markeren, bijvoorbeeld met een boei. Autoriteiten inlichten.

Kapseizen: Blijf bij de omgeslagen boot. Kijk uit naar de overige bemanningsleden. Vermijd onnodige krachtsinspanning (onderkoeling). Bied hulp aan anderen. Roep om hulp en probeer de aandacht van anderen te trekken. Geef indien mogelijk noodsignalen.

'Man over boord!': Reddingmiddelen werpen: reddingboei, jooon e.d. Direct een uitkijk opstellen: 'Blijf wijzen naar de drenkeling!' 'Man over boord'- manoeuvre uitvoeren. Oefen deze bij mooi weer in zwemkleding. Positie vaststellen. Overige schepen op de situatie attenderen. Per marifoon om hulp vragen. **Handel snel en doelgericht, voorkom paniek!**

Voor u van internet geplukt, in boeken, folders en brochures gelezen, op cursussen geleerd, bewerkt en aangevuld met eigen ervaringen. Heeft U aanvullingen, correcties of voorbeelden van situaties. Laat het de Redactie weten!

Ria Peelen.

De Standard Marine Vocabulary als veilige 'taal'

Het is belangrijk dat de communicatie tussen internationale schepen onderling en tussen deze schepen en de wal zonder vergissingen verloopt. Dit om noodsituaties te voorkomen en om gerichte hulp te kunnen bieden. Het is geen verplichting, maar men wordt aangeraden deze 'taal' te gebruiken.

De Standard Marine Vocabulary dient een algemeen aanvaarde 'taal' te worden, gebaseerd op het Engels, voor het uitwisselen van berichten (marifonie) tussen personen van alle zeevarende naties in situaties waarin de juiste bedoeling en de uitleg aan twijfel onderhevig kunnen zijn. Het is opgesteld om de communicatie bij de vaart op zee, bij het aanlopen van havens, op waterwegen en in havens te standaardiseren en daarmee een bijdrage te leveren aan de verhoging van de veiligheid. De korte zinnen vallen op. Het lijkt soms op een bevel en het klinkt niet al te beleefd. Dit bondige bevordert echter wel de duidelijkheid en daar gaat het om. Doe in probleemsituaties dus niet je best om te tonen hoe goed je Engels is.

Een aantal voorbeelden:

Do you read me?	Ontvangt u mij?
I read you.	Ik ontvang u.
How do you read me?	Hoe ontvangt u mij?
Bad, Poor, Weak, of Very good.	Slecht, Matig, Zwak of Goed.
Say again.	Zeg het nog een keer.

Zeg **Repeat** (Herhaal) voor u iets nog een keer zegt.

Message not understood.	Niet begrepen.
I need help.	Ik heb hulp nodig.
I am aground.	Ik zit aan de grond.
I am on fire.	Ik (mijn boot) sta (-at) in brand.
I have been in collision.	Ik heb een aanvaring.
I require.	Ik heb nodig.
You must.	U moet.
You may.	U mag.
I will.	Ik zal.
Advise.	Ik raad u aan.
Advise not.	Ik raad u niet aan.
Yes, No.	Ja, nee.
Stand by.	Blijf uitluisteren.
What, When or Where is?	Wat, Wanneer of Waar is?

Position b.v.: One five (15) degrees (graden), three zero (30) minutes North. **15° 30" N**
Six one (16) degrees, two nine (29) minutes West. **61° 29" W**

Het Spellingsalfabet van het internationale seinboek /radiovoorschriften is verplicht:

A Alfa	N November
B Bravo	O Oscar
C Charlie	P Papa
D Delta	Q Quebec
E Echo	R Romeo
F Foxtrot	S Sierra
G Golf	T Tango
H Hotel	U Uniform
J Juliet	V Victor
K Kilo	W Whiskey
L Lima	X X-ray
M Mike	Z Zulu

Het boekje met de Standard Marine Vocabulary is uitgegeven door de Nederlandsche Uitgeversmaatschappij BV. Leiden.
ISBN 90 6110 150 6

Ria Peelen.