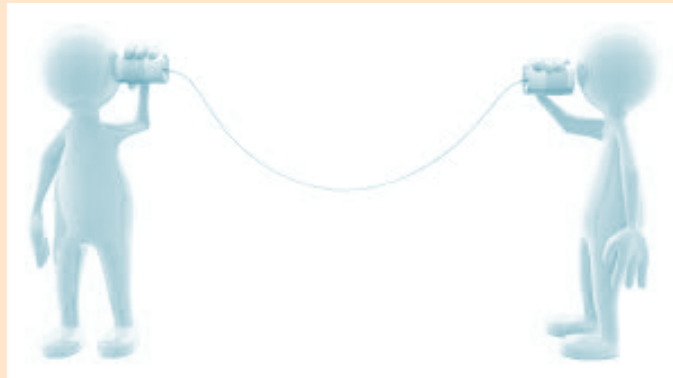
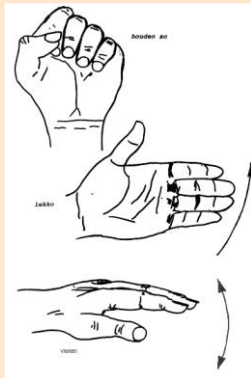




PLATFORM  
ZERO INCIDENTS



# **BEST PRACTICE NAUTISCHE COMMUNICATIE 1<sup>e</sup> Versie**

### DISCLAIMER

De informatie in dit document is met de hoogst mogelijke nauwkeurigheid opgesteld. Echter, het Platform Zero Incidents en haar deelnemers kunnen op geen enkele wijze aansprakelijk gesteld worden voor de inhoud ervan. Het overnemen van maatregelen, suggesties, waarschuwingen, etc., dient daarom altijd vooraf gegaan te worden door een eigen afweging en risicobeoordeling. Het verspreiden van dit document onder derden is toegestaan mits dit in de originele vorm plaatsvindt.

## OVER HET PLATFORM ZERO INCIDENTS

Het Platform Zero Incidents (PZI) is een initiatief van de binnenvaartsector. Zoals de naam al aangeeft streeft het PZI naar 0 (zero) ongevallen in de binnenvaart. PZI wil dit bereiken door:

- 🚩 Een platform waarin near missen en incidenten gedeeld worden onder de leden.
- 🚩 Voorkomen van herhaling van near missen/incidenten door best practices te ontwikkelen en het gebruik ervan te stimuleren, gebaseerd op onderzoek en analyse van (trends van) near missen/incidenten.
- 🚩 Het bouwen van duurzame relaties met stakeholders.
- 🚩 Verhogen van bewustzijn en verantwoordelijkheid van veiligheid binnen de industrie.
- 🚩 PZI zal het centrum van expertise zijn op gebied van preventie van veiligheids- en milieu-incidenten in de binnenvaart.

Deze publicatie draagt bij aan het bereiken van de missie en visie van PZI. Het document is ontwikkeld door en voor de binnenvaart.

Het kan voor verschillende doeleinden worden ingezet, zoals:

- 🚩 Naslagwerk voor bemanningsleden en vlootmanagers.
- 🚩 Training van bemanningsleden.
- 🚩 Veiligheidsoverleggen aan boord.
- 🚩 Lesmateriaal voor onderwijsinstellingen.
- 🚩 Als basis voor procedures en werkinstructies.

## INHOUDSOPGAVE

<b>I. INLEIDING</b>	<b>5</b>
I.1. <b>Waarom dit document?</b> .....	<b>5</b>
I.2. <b>Hoe dit document te gebruiken?</b> .....	<b>5</b>
<b>2. MARIFOON</b>	<b>6</b>
<b>3. GELUIDSSEIN</b>	<b>6</b>
<b>4. BLAUW BORD</b>	<b>7</b>
<b>5. ECDIS/AIS-INSTALLATIE (TRESKO OF PERISKAL)</b>	<b>7</b>
<b>6. DE EXTRA UITKIJK</b>	<b>7</b>
<b>7. OVERIGE</b>	<b>7</b>
<b>GERAADPLEEGDE BRONNEN</b>	<b>8</b>
Wet-, regelgeving en normen .....	<b>8</b>
<b>BIJLAGE 01: GELUIDSSEINEN BPR BIJLAGE 6</b>	<b>9</b>

## 1. INLEIDING

### 1.1. Waarom dit document?

Onderzoek wijst uit dat miscommunicatie een veel voorkomende factor is in de aanloop naar een incidente toe en vaak ook in de afloop. Met deze *Best Practice Guidance (BPG)* van het Platform Zero Incidents willen we graag de aandacht vestigen op verschillende communicatiemiddelen en manieren van communicatie uitlichten.

### 1.2. Hoe dit document te gebruiken?

Dit document vervangt niet de huidige systemen of de communicatie documenten die al beschikbaar zijn aan boord.

U kunt het document gebruiken als naslagwerk, maar zeker ook om uw bemanningsleden in te werken en/of te trainen. Daarnaast kunt u het document behandelen tijdens veiligheidsoverleggen met uw bemanning.

Het kan het veiligheidsbewustzijn aan boord verhogen en daarmee de kans op ongelukken voorkomen.

Mocht u suggesties hebben om dit document verder te verbeteren, neemt u dan vooral contact op met het Platform Zero Incidents.

#### **Platform Zero Incidents**

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

[info@platformzeroincidents.nl](mailto:info@platformzeroincidents.nl)

@PZI\_tweets

+31 (0) 10 297 40 22

## 2. MARIFOON

De Marifoon is het meest efficiënte en effectieve middel om te communiceren met andere schepen en met de autoriteiten.

Om een goede werking van de marifoon te waarborgen, dient men rekening te houden met volgende aandachtspunten:



Voorbeeld Icom

- ⚠ De positie en de plaats van de antennes. Indien deze achter de stuurhut staan, kan het uitzenden verstoort worden door obstructies zoals de stuurhut. Zorg er daarom voor dat de antennes zo verticaal mogelijk staan en dat deze desnoods net boven de dakrand uitkomen.
- ⚠ Zorg ervoor dat marifooninstallaties in goede staat zijn.
- ⚠ Beschikbaarheid van de handleidingen in de stuurhut.
- ⚠ Gebruik van de juiste marifoonkanalen, deze staan aangegeven in het “Handboek Marifonie”. De laatste versie kunt u vinden op: <http://www.ccr-zkr.org/13020500-nl.html#02>. Ook staan verplichte blokkkanalen door middel van aanduidingen langs de oevers aangegeven.
- ⚠ Duidelijk taalgebruik en terminologie. Zorg ervoor dat berichten duidelijk zijn en gebruik de juiste termen en de voertaal van het land. Let op, de voertaal voor de marifoon kan anders zijn dan de voertaal aan boord.
- ⚠ Controle of de boodschap is overgekomen. Dit kan bijvoorbeeld door te vragen naar bevestiging van de boodschap. Indien er twijfel is het bericht nogmaals herhalen.
- ⚠ Veel marifoonverkeer kan afleidend zijn. De assistentie van een stuurman of andere kapitein kan hierbij een uitkomst zijn.
- ⚠ Gebruik de marifoon tijdig en zeker indien er twijfel is en wacht niet tot op het laatste moment.

## 3. GELUIDSSEIN

Het geluidsein wordt niet altijd correct gebruikt. Het gebruik van een geluidsein in een noodsituatie kan incidenten voorkomen en is daarom ook een wettelijke verplichting.

De aandachtspunten voor het geluidsein zijn:

- ⚠ De installatie moet goed werkend zijn, inclusief het fluitlicht in de mast.
- ⚠ De verschillende geluidsseinen moeten bekend zijn (zie [BPR bijlage 6](#) // RPR Bijlage 6), zoals het noodsein:

■■■■■ ■■■■■ - - + Noodsein

Zie ook bijlage 01: **Geluidsseinen BPR bijlage 6.**

- ⚠ Wanneer het geluidsein gegeven moet worden, gebruik wanneer mogelijk dan tegelijkertijd de marifoon op het plaatselijke blokkanaal. Op deze manier wordt het geven van het geluidsein opgenomen en kan dit ondersteunend zijn in geval van een incidentenonderzoek.

#### 4. BLAUW BORD

Het blauwe bord is een communicatiemiddel om de wijze van passeren aan te geven. Aandachtspunten hierbij zijn :

- ⚠️ Zorg dat deze goed werkend en in goede staat is, inclusief het tweede knipperlicht in de mast.
- ⚠️ Antwoord steeds met het blauwe bord als de opvaart dit aangeeft met het blauwe bord of als dit zo afgesproken is via de marifoon met de tegenligger. Geef de tegenligger ook de ruimte die wordt gevraagd.
- ⚠️ Het tonen van het blauwe bord wordt niet altijd weergegeven in de ECDIS. Bij sommige schepen is het tweede knipperlicht niet gekoppeld met de ECDIS.
- ⚠️ Bij twijfel altijd via VHF om bevestiging vragen.



#### 5. ECDIS/AIS-INSTALLATIE (TRESKO OF PERISKAL)

De ECDIS/AIS-installatie is een systeem die de nodige informatie (marifoonkanalen, schepen met of zonder blauw bord, snelheid van omliggende schepen, scheepvaartberichten, waterstanden, etc.) verzamelt en gestructureerd weergeeft. Aandachtspunten hierbij zijn:

- ⚠️ Zorg ervoor dat deze goed werkend is en dat de basisfuncties bekend zijn.
- ⚠️ De handleidingen dienen beschikbaar te zijn aan boord.
- ⚠️ Houd rekening met het feit dat sommige schepen niets of niet correct uitzenden.
- ⚠️ Verzend de juiste AIS-informatie (stilliggend, varend op motor, etc.)
- ⚠️ Stel bij elke reis een reisplan op.
- ⚠️ Het is aangeraden om het systeem te koppelen met internet zodat scheepvaartberichten, de laatste kaartupdates, etc. direct geïmplementeerd kunnen worden in het ECDIS-systeem.
- ⚠️ Zorg dat de kaarten altijd de laatste versie hebben.
- ⚠️ Verwittig andere schepen indien hun AIS-installatie niets of niet correct uitzendt.

#### 6. DE EXTRA UITKIJK

De extra uitkijk kan ervoor zorgen dat de kapitein de juiste informatie heeft om adequaat te handelen en te communiceren met andere schepen of de autoriteiten. De extra uitkijk staat in verbinding met de kapitein via VHF, de intercom of met gebarentaal. Deze persoon kan ondersteunen tijdens het passeren van lage bruggen, op open vaarwateren waar veel pleziervaart aanwezig is, bij slecht zicht, tijdens afmeeroperaties of tijdens het manoeuvreren.

#### 7. OVERIGE

Overige middelen zijn o.a. vlaggen, navigatielichten, kegels en bollen. Ook dit zijn middelen die andere schepen voorzien van de nodige informatie tijdens de vaart. Zorg er dus voor dat deze duidelijk zichtbaar zijn en in goede staat.

## GERAADPLEEGDE BRONNEN

### Wet-, regelgeving en normen

-  BPR Art. 4 en 6
-  RPR 3.18, 4 en 6.04
-  Handboek VHF Maritiem
-  <http://www.ccr-zkr.org/13020500-nl.html#02>







## BIJLAGE 01: GELUIDSSEINEN BPR BIJLAGE 6

### Bijlage 6. Geluidsseinen

- |    |   |
|----|---|
| A. | Algemene seinen   |
| B. | Seinen bij naderen op tegengestelde koersen   |
| C. | Seinen bij voorbijlopen   |
| D. | Seinen bij het keren  |
| E. | Seinen bij het uit- en Invaren van havens en nevenvaarwateren en het daarbij Invaren of oversteken van een hoofdvaarwater |
| F. | Niet overgenomen  |
| G. | Seinen bij slecht zicht   |

#### Toelichting.

- |   |  |
|---|--|
|    | Zeer korte stoot, tijdsduur ongeveer een kwart seconde |
|  | Korte stoot, tijdsduur ongeveer 1 seconde              |
|  | Lange stoot, tijdsduur ongeveer 4 seconden             |
|  | Sein met de scheepsklok                                |



De tijdruimte tussen twee opéénvolgende stoten bedraagt ongeveer 1 seconde.







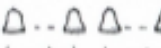
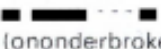








Een reeks zeer korte stoten wordt gevormd door tenminste 8 stoten, elke durende ongeveer een kwart seconde, waarbij de tijdruimte tussen de opéénvolgende stoten ongeveer een kwart seconde bedraagt. (art. 1.01, onder C, 8°).

Een reeks klokslagen moet ongeveer 4 seconden duren. In plaats daarvan mogen ook reeksen slagen van metaal op metaal worden gegeven.

Een groot motorschip moet gelijktijdig met een geluidsein een geel helder rondom schijnend lichtsein tonen. (art. 4.01, lid 2).

Een klein schip moet ter voorkoming van aanvaring zonodig het attentiesein, het sein «Ik kan niet manoeuvreren» en het noodsein, vermeld in afdeling A van bijlage 6, geven en het mag zonodig een der overige algemene geluidsseinen, vermeld in afdeling A, en het mistsein, vermeld in afdeling G van bijlage 6, geven, maar mag niet de manoeuvreerseinen, vermeld in afdeling B, C, D en E van bijlage 6, geven (art. 4.02, lid 2 en lid 3).

- | A.  | ALGEMENE SEINEN      | Artikel |
|---|----------------------|---------|
|  | Attentie             |         |
|  | Ik ga stuurboord uit |         |

		Ik ga bakboord uit	
		Ik sla achteruit	
		Ik kan niet manoeuvreren	3.18 en 3.35
	 (reeks)	Er dreigt gevaar voor aanvaring	
		Verzoek om medische hulp	3.46, lid 3
	 (herhaalde stot)	Noodsein	4.01, lid 4
	 (reeks) (reeks)		
		Blijf weg sein (ononderbroke ten minste 15 n	4.04
		Verzoek tot het bedienen van een beweegbare brug of van een sluis	6.26, lid 7 6.28, lid 4
<b>B.</b>		<b>SEINEN BIJ NADEREN OP TEGENGESTELDE KOERSEN</b>	<b>Artikel</b>
<b>1.</b>		<b>Op alle vaarwegen met uitzondering van de Gelderse IJssel en de Maas</b> <i>Voornemen tot ontmoeten stuurboord op stuurboord; afwijking van de hoofdregel; (tevens tonen lichtblauw bord)</i>	
		Ik wil stuurboord op stuurboord voorbijvaren	
		Akkoord, u kunt stuurboord op stuurboord voorbijvaren	
	 (reeks)	Neen, u kunt niet stuurboord op stuurboord voorbijvaren	6.04a, lid 6
<b>2.</b>		<b>Op de Gelderse IJssel en de Maas</b> <i>Voornemen tot ontmoeten bakboord op bakboord</i>	
		Opvarend schip: «Ik wil bakboord op bakboord voorbijvaren»	6.05, lid 5
		Afvarend schip: «Akkoord, u kunt bakboord op bakboord voorbijvaren»	6.05, lid 6
		<i>Voornemen tot ontmoeten stuurboord op stuurboord (tevens tonen lichtblauw bord)</i>	
		Opvarend schip: «Ik wil stuurboord op stuurboord voorbijvaren»	
		Afvarend schip: «Akkoord, u kunt stuurboord op stuurboord voorbijvaren»	









- C. SEINEN BIJ HET VOORBIJLOPEN Artikel  
*Voornemen tot voorbijlopen aan bakboord van de opgelopen*
- Oploper: «Ik wil u aan bakboord voorbijlopen»
- Opgelopene: «Akkoord, u kunt mij aan bakboord voorbijlopen»<sup>1)</sup>
- afwijking:*
- Opgelopene: «Nee, u moet mij aan stuurboord voorbijlopen»
- Oploper: «Akkoord, ik zal u aan stuurboord voorbijlopen»
- Voornemen tot voorbijlopen aan stuurboord van de opgelopen*
- Oploper: «Ik wil u aan stuurboord voorbijlopen»
- Opgelopene: «Akkoord, u kunt mij aan stuurboord voorbijlopen»<sup>2)</sup>
- afwijking:*
- Opgelopene: «Nee, u moet mij aan bakboord voorbijlopen»
- Oploper: «Akkoord, ik zal u aan bakboord voorbijlopen»
- Indien voorbijlopen onmogelijk is*
- Opgelopene: «U kunt mij niet voorbijlopen»
- D. SEINEN BIJ HET KEREN Artikel
- Ik ga over stuurboord keren
- Ik ga over bakboord keren
- E. SEINEN BIJ HET UIT- EN INVAREN VAN HAVENS EN NEVENVAARWATEREN EN HET DAARBIJ INVAREN OF OVERSTEKEN VAN EEN HOOFDVAARWATER Artikel
- Ik ga stuurboord uit
- Ik ga bakboord uit
- Ik ga oversteken
- F. NIET OVERGENOMEN
- G. SEINEN BIJ SLECHT ZICHT Artikel

1) Niet verplicht  
2) Niet verplicht





1. **Op radar varende schepen (zo dikwijls als nodig is te geven)**
  -  Varend groot schip of samenstel<sup>3)</sup>, dat met de andere schepen geen marifooncontact tot stand kan brengen 6.32, lid 5
  -  Varende veerpont die met de andere schepen geen marifooncontact tot stand kan brengen 6.32, lid 5
  
2. **Zonder radar varende schepen (met tussenpozen van ten hoogste één minuut te geven)**
  -  Varend schip of samenstel<sup>4)</sup> 6.33, leden 1 en 3
  -  Varende veerpont 6.33, lid 4
  
3. **Seinen tijdens het stilliggen**
  -  Schip, duwstel of gekoppeld samenstel dat in het vaarwater of in de nabijheid daarvan op een gevaarlijke plaats stilligt of is vastgevangen, wanneer het per marifoon verneemt dat andere schepen naderen of wanneer en zolang het het geluidsslein van een naderend schip hoort 6.31, leden 1, 2 en 4
  -  Idem; mag alleen worden gegeven door een zeegaand schip 6.31, lid 3

3) Bij een samenstel moet het geluidsslein slechts worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt. (art. 6.32, lid 5 en art. 6.33, lid 1)

4) Bij een samenstel moet het geluidsslein slechts worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt. (art. 6.32, lid 5 en art. 6.33, lid 1).

