



Koninklijke Marine

BaZ1 | EDITIE 2012

Berichten aan Zeevarenden

Dienst der Hydrografie



Koninklijke Marine

BaZ1 | EDITIE 2012

Berichten aan Zeevarenden

Dienst der Hydrografie

GEBRUIK HYDROGRAFISCHE PUBLICATIES steeds in aanvulling op een van kracht zijnde zeekaart van de juiste schaal. De publicatie dient kritisch en met goed zeemanschap gebruikt te worden, in combinatie met aanvullende publicaties en beschikbare gegevens, veiligheidsberichten van regionale verkeerscentrales en eigen waarnemingen. De publicatie dient aan de hand van BaZ bijgehouden te worden.

Voorwoord

De Berichten aan Zeevarenden (BaZ) verschijnen wekelijks en zijn te verkrijgen:

- als printversie (PDF) via Internetpagina: www.hydro.nl
- als boekje (tegen betaling) bij een aantal agentschappen (zie BaZ nr. 3).

Nadruk van de berichten in Nederland is toegestaan mits volledig, ongewijzigd en met bronvermelding.

**De Chef der Hydrografie,
N.P. Kortenoeven**

Inhoud

1.	Verkoop van Nederlandse zeekaarten en hydrografische publicaties	11
2.	Rapporteren van waargenomen fouten en tekortkomingen	11
3.	Berichten aan Zeevarenden (BaZ)	12
	Publicatie van BaZ	12
	Criteria voor het uitgeven van een BaZ	13
	Bijwerken van zeekaarten en hydrografische publicaties	14
	Definities en afkortingen	15
	Afkortingen in wekelijkse BaZ	16
4.	Officiële radioberichtgeving aan in Nederland, Aruba, Curaçao of Sint Maarten geregistreerde zeeschepen (BERKO)	17
	Algemeen	17
	Roepnamen en adressering van de berichten	17
	Wijze van verzending van officiële berichten	17
5.	Naval Co-operation And Guidance for Shipping (NCAGS)	18
	Algemeen	18
	Te nemen acties	19
6.	Maatregelen te nemen bij een onderzeebootongeval	21
7.	Rapporteren van minder diepte verkregen d.m.v. echolodgingen	22
8.	Bevoorrading op zee. Waarschuwing	23
9.	Uitzonderingen in het voeren van navigatielichten	24
10.	World Wide Navigational Warning Service (WWNWS)	24
	Algemeen	24
	Soorten RNW's	24
	Type berichten	25
	Scheepsmeldingen	25
11.	Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)	26
	Algemeen	26
	Gebruik VHF-kanalen 16 en 13	26
	Aankondiging van de uitzending van veiligheidsberichtgeving op VHF en MF DSC	27
	Berichtgeving Nederlands deel van de Noordzee en de Nederlandse kustwateren	27
	Stroomschema's noodalarmeringen	28
12.	Onbedoelde alarmeringen met het GMDSS	31
	Algemeen	31
	Procedures	31
13.	Gebruik van mobiele telefoons op zee. Waarschuwing	33
14.	Bemane verkeerscentrales / verkeersposten langs de Nederlandse kust	33
	Nood-, Spoed- en Veiligheidsberichten	33
	Meldingen bijzondere aard, behalve Nood-, Spoed- en Veiligheidsberichten	34

15.	Opsporings- en reddingsseinen	35
16.	De Nederlandse kustwacht	40
	Algemeen	40
	Taken	40
	Werkgebied	40
	Coördinatie bij hulpverlening en redding op zee	40
	Communicatie	41
17.	Seismisch onderzoek. Waarschuwing	41
18.	Beveiliging van mijnbouwinstallaties. Veiligheidszone	42
19.	Rapporteren van op zee verloren lading	44
20.	Informatieverstrekking schepen inzake gevaarlijke of verontreinigde goederen	44
21.	Routeringsmaatregelen	44
	Definities	44
	Het gebruik van routeringssystemen	46
	Routeringsmaatregelen voor de Nederlandse kust	47
	Verkeersbegeleidend systeem	48
22.	Gebruik ECDIS – RNC/ENC	49
23.	WGS84 en andere geodetische datum	49
24.	Satellietnavigatiesystemen	49
	Satellietnavigatie in het algemeen	49
	Het GPS	50
	Differentiële satellietplaatsbepaling	50
25.	Beloodsing	51
	Algemeen	51
	Vrijstelling en ontheffing van de loodsplicht	51
	Ad hoc loodsplicht	51
	Boetes	51
	Beloodsing vanaf de wal	52
	Noot:	53
	Adressen Loodswezen	55
26.	Piraterij	55
	Algemeen	55
	Melden van misdrijven	56
27.	Hogesnelheidsvaartuigen	57
28.	Meteorologische- en oceanografische meetboeien	57
29.	Loran	58
30.	Bekendmaking van schietoefeningen	59
31.	Oefengebieden mijnenbestrijdingsvaartuigen	60

32.	Belgische kust. Detonatie van mijnen	61
33.	Schietoefengebieden	62
	Op volle zee	62
	Zeewaarts	62
34.	Waarschuwing voor mijnen en explosieven	64
35.	Maritieme grenzen	65
36.	Natuurgebieden	65
37.	Bijzonder kwetsbaar zeegebied	67

1. Verkoop van Nederlandse zeekaarten en hydrografische publicaties

De door de Dienst der Hydrografie uitgegeven zeekaarten en hydrografische publicaties kunnen worden verkregen door:

a. Overheidsinstanties, bij de Dienst der Hydrografie van de Koninklijke Marine,

Postbus 90701, 2509 LS Den Haag,
Telefoon: 070 316 28 11;
Fax: 070 316 27 67 / 316 28 43;
E-mail: sales@hydro.nl

b. Particulieren, bij A-, B- of C-agenten.

Voor een adreseslijst zie 'Catalogus van Nederlandse zeekaarten en andere hydrografische publicaties' (HP7) of Internetpagina: www.hydro.nl

Bij A-agenten zijn alle producten van de Chef der Hydrografie verkrijgbaar. Bovendien bestaat de mogelijkheid om de papieren zeekaarten tegen een vergoeding te laten bijwerken.

Bij B-agenten zijn, met uitzondering van papieren zeekaarten, ENC's en RNC's, alle producten van de Chef der Hydrografie verkrijgbaar.

Bij de C-agent zijn alleen de papieren zeekaarten Nrs. 2020, 2110 en 2716 verkrijgbaar.

2. Rapporteren van waargenomen fouten en tekortkomingen

De Chef der Hydrografie van de Koninklijke Marine te Den Haag verzoekt tot het indienen van mededelingen (liefst rechtstreeks en schriftelijk) van in zeekaarten en hydrografische publicaties opgemerkte fouten en tekortkomingen.

Hierbij zal vermelding van alle desbetreffende gegevens, als posities, peilingen (r.w.), gemeten hoeken en/of afstanden, GPS- aflezingen (inclusief het gebruikte geodetisch datum), lodingen (met opgave van de wijze waarop zij werden verkregen en gereduceerd tot het reductievlak van de zeekaart.) enz., zeer op prijs worden gesteld. Voor rapporten betreffende met echolood verkregen diepten wordt verwezen naar BaZ nr. 7.

Indien van toepassing, bijvoorbeeld bij het gebruik van GPS, moet in de rapportage aangegeven worden aan welk geodetisch datum de positie is gerelateerd. (Zie ook BaZ nr. 23).

Voorts is het noodzakelijk in die mededelingen te vermelden het nummer, jaar van uitgave (middenonder), jaar en maand van eventuele hernieuwde uitgave (rechts-onder) en eventuele 'kleine druk' (linksonder) van de betrokken papieren zeekaart, zo ook jaar van uitgave van de betrokken hydrografische publicatie.

Wanneer de mededelingen betrekking hebben op uitgaven van het Hydrographic Office, Ministry of Defence, Taunton, U.K. of van een ander buitenlands hydrografisch bureau, dan worden zondig die mededelingen, eventueel voorzien van aantekeningen, naar dat bureau doorgezonden.

Contact: Chef der Hydrografie,
Postbus 90701,
2509 LS Den Haag,
Telefoon: +31 (0)70 - 3162739 / 3162823,
Fax: +31 (0)70 - 3162843,
E-mail: info@hydro.nl

3. Berichten aan Zeevarenden (BaZ)

Publicatie van BaZ

De BaZ verschijnen wekelijks en zijn te verkrijgen:

- als printversie (PDF) via Internetpagina: www.hydro.nl
- als boekje (tegen betaling) bij de volgende agentschappen:

Datema Delfzijl BV.,

Zeesluizen 8, 9936 HX Delfzijl
Telefoon: +31 (0)596 63 52 52
Fax: +31 (0)596 61 52 45
E-mail: delfzijl@datema.nl
Internetpagina: www.datema.nl

L. J. Harri BV.,

Prins Hendrikkade 94/95 'Schreierstoren', 1012 AE Amsterdam
Telefoon: +31 (0)20 624 80 52
Fax: +31 (0)20 625 80 86
E-mail: ljharri@xs4all.nl
Internetpagina: www.ljharri.nl

Harri Trading BV.,

van Weerden Poelmanweg 4, 3088 EB Rotterdam
Telefoon: +31 (0)10 429 03 33
Fax: +31 (0)10 428 23 24
E-mail: info@harritrading.nl
Internetpagina: www.harritrading.nl

Kelvin Hughes, New North Road,

Hainault, Ilford, Essex IG6 2UR, Londen, Engeland
Telefoon: +44 (0)208 502 68 87
Fax: +44 (0)208 559 85 35
E-mail: cams@kelvinhughes.co.uk
Internetpagina: www.kelvinhughes.com

Het gebied waarvoor Berichten aan Zeevarenden worden gepubliceerd beslaat de Noordzee tot 55°40'N en het Engels Kanaal tot de meridiaan van Greenwich (0°) en de Caraïbische Zee.

BaZ-gebied Noordzee



BaZ-gebied Caraïbische Zee



Criteria voor het uitgeven van een BaZ

Het algemene criterium is: het mogelijk maken van een veilige navigatie.

Brongegevens van veranderingen in de kaart worden door de Dienst der Hydrografie gearcheveerd. Van grote of belangrijke wijzigingen wordt een BaZ

uitgegeven. Hierbij staat het belang voor de kaartgebruiker voorop. Kleine wijzigingen worden in een hernieuwde uitgave verwerkt. Berichten van buitenlandse hydrografische diensten met betrekking op het zeegebied van het betreffende land worden ongewijzigd overgenomen met bronvermelding.

De verandering van de volgende typen gegevens worden als belangrijk en onmisbaar beschouwd:

- nieuwe of ondiepere obstructies, in het bijzonder in DW routes, vaargeulen en aanlooproutes;
- verondieping van de bodem, ook in 'maintained depth' gebieden;
- nieuwe onderzeese constructies;
- kabels en pijpleidingen;
- belangrijke navigatie objecten;
- verkeersmaatregelen en route-informatie;
- (verboden) gebieden;
- navigatie radiocommunicatie;
- navigatie systemen;
- kenbare gebouwen;
- haveninrichting;
- loodsstations;
- onderdoorvaarhoogten van bruggen of kabels.

Bijwerken van zeekaarten en hydrografische publicaties

Papieren zeekaarten

Voordat een zeekaart de Dienst der Hydrografie verlaat, wordt deze bijgewerkt aan de hand van de Berichten aan Zeevarenden, die tot de dag van afgifte van de kaart zijn verschenen, met uitzondering van de (P)- en (T) berichten; in de linkeronderhoek van de kaart wordt aangegeven welke correcties zijn verwerkt. De datum van afgifte wordt op een zeekaart aangegeven door middel van een ovaal datumstempel. Daarnaast wordt aangegeven vanaf welk BaZ nr. de verkoopagent/gebruiker, de zeekaart dient bij te werken (op coproductiekaart tevens het Engels NtM nr.). Voor uitvoerige informatie, zie de 'Catalogus van Nederlandse zeekaarten en andere hydrografische publicaties' (HP7 – jaarlijkse uitgave van de Dienst der Hydrografie). Op speciaal verzoek worden via de agenten tracings verstrekt tegen een geringe vergoeding.

1800 serie

Er verschijnt ieder jaar een nieuwe geheel bijgewerkte editie van de 1800 serie. Op het informatieblad wordt aangegeven tot welke weekuitgave van de BaZ de kaartserie is bijgewerkt. De gebruiker dient de kaart verder zelf bij te werken met behulp van de BaZ.

ENC's

ENC's worden bijgewerkt door de Dienst der Hydrografie en vervolgens door tussenkomst van IC-ENC en VARs aangeboden aan de gebruikers.

Hydrografische publicaties

Deze moeten worden bijgewerkt aan de hand van de BaZ. Van een BaZ op een hydrografische publicatie dient men het nummer te noteren op de correctielijst vóór in de betreffende hydrografische publicatie en vervolgens op de aangehaalde bladzijde in margine. Voordat een hydrografische publicatie de Dienst der Hydrografie verlaat, worden de BaZ, die na het verschijnen van deze publicatie zijn gepubliceerd, als aanvullingsblad(en) toegevoegd.

Digipilot (HP1D)

Updates voor de Digipilot zijn gratis en worden regelmatig verstrekt.

Updates zijn cumulatief en zijn verkrijgbaar via Internetpagina: www.hydro.nl

Definities en afkortingen

Definities

- **zeekaart:** een specialistische papieren of digitale zeekaart welke officieel wordt verstrekt door of op gezag van een regering, de erkende Hydrografische Dienst of een andere van belang zijnde overheidsinstelling en is ontworpen om te voldoen aan de eisen van navigatie op zee. De symbolisatie is vastgelegd door de IHO.
- **INT zeekaart:** zeekaart die opgenomen is in de IHO Internationale kaartserie.
- **hydrografische publicatie:** een specialistisch papieren of digitaal boek welke officieel wordt verstrekt door of op gezag van een regering, de erkende Hydrografische Dienst of een andere van belang zijnde overheidsinstelling en is ontworpen om te voldoen aan de eisen van navigatie op zee.
- **1800 serie:** De 1800 serie [Officiële zeekaart voor kust- en binnenwateren] wordt uitgegeven voor met name de kleinere SOLAS-schepen en bestaan uit een achttal atlassen met gemiddeld 9 losbladige kaarten. De atlassen worden gedrukt in vier kleuren. De kaarten bestrijken de Nederlandse en Belgische kust, de Waddenzee, het IJsselmeer en het Deltagebied. Elke atlas heeft een legenda waarin een groot aantal gekarteerde symbolen verklaard wordt (een verklaring van alle gebruikte symbolen is te vinden in Kaart 1 [INT 1]). Voor deze kaarten zijn extra plastic hoezen te koop. Tevens wordt in deze serie zoveel als mogelijk rekening gehouden met gebruikerswensen van andere vaarweggebruikers, waaronder de pleziervaart. De 1800 serie is zoveel als mogelijk consistent met eventuele corresponderende papieren zeekaarten; echter kaartschaal, dieptebeeld en symbolisatie kunnen verschillen. Maritime grenzen worden alleen in de papieren zeekaarten gekarteerd.
- **nieuwe kaart:** een kaart die in die vorm, presentatie of met die inhoud nog niet bestaat. In het midden van de onderzijde van de kaart zijn maand en jaar van uitgave aangegeven. Een nieuwe kaart wordt aangekondigd in een BaZ.
- **hernieuwde uitgave:** een herdruk van een kaart waarin alle nieuwe en gewijzigde gegevens zijn verwerkt. Rechts van de datum van eerste uitgave staat de datum van hernieuwde uitgave. Een hernieuwde uitgave wordt aangekondigd in een BaZ. De voorgaande uitgave vervalt.
- **hernieuwde uitgave coproductie:** een aantal kaarten wordt samen met de British Admiralty uitgegeven. Dit is te zien aan het logo in de titel. Het editie-nummer en de uitgave datum staan in een kader in de linkeronderhoek vermeld. Een hernieuwde uitgave wordt aangekondigd in een BaZ. De voorgaande uitgave vervalt.
- **limited new edition:** een hernieuwde uitgave van een coproductiekaart, uitgevoerd door de British Admiralty, die wordt uitgegeven als er een wijziging is die te groot is voor een BaZ. In de limited new edition worden alle voorafgaande BaZ's en de betreffende wijziging verwerkt, welke is aangekondigd met een (P) bericht. Een limited new edition wordt in een BaZ aangekondigd als een hernieuwde uitgave. Bij publicatie vervallen de voorgaande uitgave en het (P) bericht.
- **kleine druk:** een herdruk van een kaart waarin alleen alle uitgegeven BaZ zijn verwerkt. De maand (in Romeinse cijfers) en jaar van herdruk staan in de linkeronderhoek vermeld. Op coproductie kleine drukken wordt ook het laatste NtM nummer vermeld.
- **BaZ:** bericht dat door de Dienst der Hydrografie wordt uitgegeven en waarmee de publicaties die in het bericht worden genoemd kunnen worden gecorrigeerd. Gegevens over wijzigingen worden waar nodig kartografisch gegeneraliseerd.
- **(P) BaZ:** een BaZ dat wijzigingen aankondigt en dat wordt vervangen door een vast BaZ of een hernieuwde uitgave.
- **(T) BaZ:** een BaZ dat tijdelijk van kracht is en dat door de vermelde einddatum of door een ander BaZ wordt geannuleerd.

- **verbeterblad:** een klein deel van een kaart of publicatie waarin voor een betrekkelijk klein gebied een grote hoeveelheid veranderingen is aangebracht. Het blad wordt over het origineel geplakt om te voorkomen dat de kaart onleesbaar wordt indien de correcties met de hand worden aangebracht.
- **tracings:** (calques) afbeeldingen op doorzichtig papier waarop per BaZ per zee-kaart de te ondernemen actie staat getekend. Tracings worden uitsluitend voor zeekaarten gemaakt.

Afkortingen in wekelijkse BaZ

ACP	Adjacent to Charted Platform
ARCS	Admiralty Raster Chart Service: Britse Dienst die officiële elektronische rasterkaarten uitgeeft
BA	British Admiralty: Britse Dienst der Hydrografie
BAS	Berichten aan de Scheepvaart (Dordrecht)
BASS	Berichten aan de Scheepvaart (Westerschelde)
BaZ	Berichten aan Zeevarenden
BDS	Bron Documenten Systeem: archief van de Nederlandse Dienst der Hydrografie
Berna/WSW	Scheepvaartberichten Waddenzee
BfS	Berichten für Seefahrer: Duits bericht afkomstig van de WSA
Ch	Channel
DGPS	Differential Global Positioning System
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System: officieel elektronisch kaartsysteem
ECS	Electronic Chart System: niet officieel elektronisch kaartsysteem
ED50	European Datum 1950: horizontale datum waarin posities worden uitgedrukt
ENC	Electronic Navigational Chart: officieel uitgegeven elektronische vectorkaart
HO	Hydrographic Office/Service: nationale hydrografische dienst of bureau
HP	Hydrografische Publicatie: boekwerk van de Nederlandse Dienst der Hydrografie
IALA	International Association of Lighthouse Authorities
IHO	International Hydrographic Organization
INT	INTERNATIONALE kaart
Krt	Kaart
KWC	Kustwacht Centrum
Navber	Navigatiebericht
NAP	Normaal Amsterdams Peil
NfS	Nachrichten für Seefahrer: Duitse BaZ
No(s)	Nummer(s)
NP	Nautical Publication: boekwerk van de Britse Dienst der Hydrografie
NtM	Notices to Mariners: Engelse BaZ
(P)	Preliminary: voorlopig BaZ
pos	positie
RENC	Regional Electronic Navigational chart co-ordinating Centre: intermediair tussen de Hydrografische diensten en de eindgebruikers
RNC	Raster Navigational Chart: officieel door een HO uitgegeven elektronische rasterkaart
RWS	Rijkswaterstaat
SCC	Schelde Coördinatie Centrum
SO	Scheepvaartdienst Oosterschelde
(T)	Temporary: tijdelijk BaZ
VHF	Very High Frequency
WEND	World-Wide Electronic Navigational chart Data base
WGS84	World Geodetic System 1984: horizontale datum waarin posities worden uitgedrukt
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt

4. **Officiële radioberichtgeving aan in Nederland, Aruba, Curaçao of Sint Maarten geregistreeerde zeeschepen (BERKO)**

Algemeen

Door middel van de 'BERKO-regeling' (Berichtgeving aan de Koopvaardij) kunnen informatie, aanwijzingen en/of instructie van de Nederlandse regering worden gezonden naar in Nederland, Aruba, Curaçao of Sint Maarten geregistreeerde zeeschepen. Deze regeling kan op ieder moment en overal worden geactiveerd en kan worden uitgebreid in geval van een grootschalig conflict.

Het Commando Zee strijdkrachten (CZSK) is namens de Nederlandse Regering belast met het verzenden van berichten. De Engelse titel van de CZSK is Royal Netherlands Navy Command (RNLNAVY COMMAND). Het is van belang dat de berichtgeving te allen tijde via de reders gaat. Berichten aan de koopvaardij kunnen gericht zijn aan een enkel schip, schepen in een bepaald zeegebied of aan de gehele Nederlandse koopvaardijvloot en kunnen gesteld zijn in de Engelse taal.

Roepnamen en adressering van de berichten

Officiële berichten aan Nederlandse koopvaardij schepen kunnen worden verzonden per Telex, Fax of E-mail via de Inmarsat satelliet en via NAVTEX of EGC (Enhanced Group Call). Bovendien kunnen officiële berichten worden verzonden via de verbinding kanalen van de desbetreffende rederij. De berichten hebben de roepnaam 'PAAB' (alle Nederlandse koopvaardij schepen). In berichten voor individuele schepen wordt de roepnaam 'PAAB' gevolgd door de roepnaam van het betrokken schip. In berichten voor alle schepen in een bepaald zeegebied wordt de roepnaam 'PAAB' gevolgd door de naam van het zeegebied b.v. 'PAAB NOORDZEE' is bedoeld voor alle in Nederland, Aruba, Curaçao of Sint Maarten geregistreeerde zeeschepen in de Noordzee. In PAAB berichten bestemd voor de gehele Nederlandse koopvaardijvloot begint de tekst met de afkorting 'ALMERNETH', gevolgd door een nummer. ALMERNETH berichten worden doorlopend genummerd.

De gezagvoerder zorgt dat de serie 'ALMERNETH'-berichten compleet wordt gehouden. Aan de hand van de nummering kunnen ontbrekende berichten gemakkelijk worden ontdekt. Elk officieel bericht is voorzien van een datumtijdgroep die de tijd van opstellen aangeeft. De datumtijdgroep bestaat uit zes cijfers, gevolgd door de letter Z (tijdzone), gevolgd door maand (3 letters) en jaar (2 cijfers).

Voorbeeld: datumtijdgroep 141831Z jan 06 geeft aan dat het bericht op de 14e januari 2006 te 1831 UTC is opgesteld. Berichten voor BERKO oefeningen zullen worden voorafgegaan door de roepnaam 'PAAE', in plaats van PAAB.

Wijze van verzending van officiële berichten

NAVTEX

Schepen die zich binnen middellangeafstandsbereik van het Kustwachtcentrum te Den Helder (ca. 250 n miles) bevinden zullen de berichtgeving per NAVTEX aan boord ontvangen.

INMARSAT

Schepen in het bezit van INMARSAT zullen door tussenkomst van hun reder of rechtstreeks van de Koninklijke Marine de berichtgeving per Telex, Fax of E-mail ontvangen. Indien mogelijk zal 'Enhanced Group Call' gebruikt worden.

Radio 1

De officiële berichten zullen worden uitgezonden in aansluiting op de nieuwsuitzendingen over de zender Radio 1 op 747 kHz. ALMERNETH Nr. 1 zal in een extra bulletin worden uitgezonden en zal vervolgens in de eerstvolgende nieuwsuitzendingen worden herhaald.

Radio Nederland Wereldomroep

De officiële berichten zullen zoals vermeld in het zendschema door RNW dagelijks worden uitgezonden in de Nederlandse en Engelse taal. Het zendschema van RNW wijzigt in principe twee keer per jaar met de overgang van zomer- en wintertijd (eind maart en eind oktober). Waar noodzakelijk worden ook af en toe kleine tussentijdse wijzingen in het zendschema doorgevoerd. Het actuele zendschema is aan te vragen via: Radio Nederland Wereldomroep, Postbus 222, 1200 JG Hilversum.

De meeste uitzendingen worden voorafgegaan door een periode van 3 minuten waarin informatie over frequenties wordt verstrekt. Aangeraden wordt steeds te proberen welke frequentie de beste ontvangst geeft.

Gezagvoerders wordt geadviseerd om in tijden van verhoogde spanning op de door RNW gebruikte frequenties te (laten) luisteren, ook wanneer het schip zich in een gebied bevindt waar normaliter geen uitzending van de Wereldomroep zou kunnen worden verwacht. Radio Nederland Wereldomroep kan in tijden van verhoogde spanning extra frequenties in de lucht brengen.

Noot

De BERKO-regeling is van toepassing op alle zeegaande scheepvaart. Hieronder valt ook de visserij.

5. Naval Co-operation And Guidance for Shipping (NCAGS)

Algemeen

Dit BaZ beschrijft Naval Co-operation And Guidance for Shipping (NCAGS), zoals dat is opgenomen in ATP 2 (Allied Tactical Publication), Vol II. Deze regeling omvat ondermeer de NAVO-versie van de in BaZ nr. 4 opgenomen (nationale) BERKO-regeling.

Wanneer in een zeegebied een verhoogd veiligheidsrisico ontstaat voor de koopvaardij, kan de overheid maatregelen afkondigen in het kader van NCAGS. In het gebied kan een 'NCAGS area of operations (AOO)' worden vastgesteld. Details van de NCAGS AOO zullen worden bekendgesteld via de World Wide Navigation Warning Service (WWNWS – zie ook BaZ nr. 10). De koopvaardij kan dan adviezen krijgen en de NCAGS-organisaties kunnen worden ingezet ter ondersteuning. Passerende koopvaardij schepen kunnen ter plaatse worden geadviseerd of geïnstrueerd over de te nemen maatregelen, of de te volgen route, of indien nodig worden begeleid ('accompaniment') door (geallieerde) militaire eenheden. Naast een NCAGS hoofdkwartier kunnen ook 'Shipping Co-ordination Points' (SCP's) worden ingericht. Deze SCP's zullen zich bevinden in of nabij aanlooproutes van de NCAGS AOO, zowel aan de wal als op zee. Binnen een NCAGS AOO kan de dreiging voor de koopvaardij variëren. Er kan een 'Shipping Risk Area' (SRA) worden ingesteld. Daarbij kan de militaire autoriteit (NCAGS AOO Commander) koopvaardij schepen beschermende maatregelen adviseren voor een veilige doorvaart. Zo nodig kan, in overleg met de reder, aan koopvaardij schepen een andere, veiliger route worden aanbevolen of aanwijzingen worden gegeven om via een SCP nadere instructies of begeleiding te ontvangen.

Bij NCAGS-oefeningen door de NAVO kunnen vooraf middels WWNWS navigatie waarschuwingen worden verspreid. Ook de nationale autoriteiten zullen dan tijdig worden geïnformeerd.

Te nemen acties

Gezagvoerders van in Nederland, Aruba, Curaçao of Sint Maarten geregistreeerde zeeschepen waarvan de route door een NCAGS Region leidt en die assistentie wensen, stellen de marine autoriteiten hiervan op de hoogte door verzending van het 'Format Alfa' bericht (in ATP 2, vol II annex 5A-18) per INMARSAT aan Fax: +31 (0) 223-658243 of Telex 71088 MARSITCEN SOSHIPPIING of E-mail: soshipping Mailto: <p44159@mindef.nl>

Initieel kan worden volstaan met het volgende verkorte format.

VAN: NAAM/INTERNATIONALE ROEP NAAM SCHIP

NAAR: CINCRLN/KOZA FORMAT ALFA (verkort):

- scheepsnaam/internationale roepnaam/vlag/IMO- nummer;
- Huidige positie, verwachte datum/tijd/positie van binnenvaren NCAGS-Region;
- Voorgenomen route door NCAGS-Region;
- Vaart van schip;
- Eerstvolgende haven;
- Verwachte aankomst datum/tijd indien deze haven in NCAGS Region ligt of datum/tijd dat NCAGS-Region wordt verlaten;
- Verbindingsmogelijkheden met schip: INMARSAT/Fax/GSM/Radio, E-mail;
- Is er wel/geen pocket automated crypto equipment (PACE) met cryptosleutel aan boord?;
- Verbindingsmogelijkheden met maatschappij: naam van contactpersoon en telefoon/Fax/GSM/E-mail.

Indien geen INMARSAT of TELEX aan boord zijn dan bovenstaande gegevens via andere kanalen (mogelijk via rederij) aan de Commandant Zeestrijdkrachten (CZSK) doen toekomen.

Bij wijziging van de reis verzendt het schip een nieuwe opgave volgens het 'format Alfa'. Het complete format Alfa zoals dit bij alle NAVO landen in gebruik is, is op de volgende pagina afgedrukt. Het is ontworpen om ingevuld per Fax verzonden te worden. Het wordt ook tijdens oefeningen gebruikt.

Format Alfa - Ship Data Report

Section A - Ship Data

1	Ship's name
2	International call sign
3	Type of vessel
4	Flag of registry
5	IMO number
6	Port of registry
7	Overall length
8	Vessel's weight
9	Maximum draft for present voyage
10	Vessel's gross tonnage
11	Speed: service speed, maximum speed, minimum speed
12	Significant appearance of vessel for optical recognition
13	INMARSTAD / selective call number
14	Name of communication station being copied
15	State whether Pace equipment and keying material is held
16	Fax number
17	E-mail address or telex number
18	Other communication means

Section B - Voyage Data

19	Intended movement - description of passage
20	Last port/country of call including actual date and time of departure from last port *)
21	Next port of call including ETA at next port of call *)
22	Current position
23	Date/time and position entering the NCAGS AOO + Waypoints of intended track through NCAGS (data/time - Lat/Long) *)
24	Position and date/time of departing the AOO *)

Section C - Operator Data

25	Name of ship owner/operator including, address of ship owner, name of charterer
26	Flag or ship operator
27	E-mail address of the above
28	Telephone number of the above
29	Fax number of the above

Section D - Cargo Data

30	Quantity and nature of main/relevant cargo
31	Shippers of main/relevant cargo (name and address)
32	Origin of main/relevant cargo
33	Consignee of main/relevant cargo
34	Final destination of main/relevant cargo
35	Special queries appropriate to current operation such as State if any cargo/person is carried being subject to UN sanctions, by YES or NO (if the answer to the query is YES, then describe on a separate sheet).

*) Date and time should be entered either by the date followed by a four digit time (18 Oct 97 21.00 UTC) or a Date Time Group. Date Time Group (DTG). The NATO method of expressing time and date is contained within the Date Time Group (DTG). DTG is written in the following manner, DDHHMMMonthYY, therefore the DTG 120046MAY06Z describes a time of 00:26 (GMT / UTC) on the 12th May 2006. Nato units routinely describe GMT / UTC as time zone 'Zulu' abbreviated to 'Z'.

6. Maatregelen te nemen bij een onderzeebootongeval

De eerste aanwijzingen, die men kan krijgen, dat er een onderzeeboot in nood verkeert en niet meer boven water kan komen, zijn de volgende:

- een of twee markeerboeien, die de onderzeeboot zelf heeft doen opdrijven onmiddellijk na het ongeval;
- rookkaarsen of lichtkogels, met geregelde tussenpozen afgevuurd vanuit de onderzeeboot;
- olievlekken;
- luchtbellen.

De meeste onderzeeboten zijn voorzien van een of twee markeerboeien, die in geval van nood van binnen uit kunnen worden losgelaten. De markeerboeien zijn ongeveer 1m in diameter, en zijn door middel van een dunne staalkabel aan de onderzeeboot verbonden. De kleur van de boeien is geel of geel met rood. Sommige boeien zijn voorzien van een wit schitterlicht en een ring van rode reflectoren. Op elke boei staat de naam van de onderzeeboot. Om breken van de verbindingkabel te voorkomen, mag niet aan de boei vastgemaakt worden; bij voorkeur dient de boei in het geheel niet te worden aangeraakt.

Voor de onderzeeboot-markeerboeien van de NATO-landen is het volgende vastgesteld:

- de markeerboei moet zijn geschilderd in een oranje kleur ('international orange');
- aan iedere markeerboei moet een plaat zijn bevestigd die de naam van de onderzeeboot vermeldt en de normale positie van de boei aangeeft (voor of achter). Op deze plaat kunnen bovendien andere aanwijzingen voorkomen.

De aanwijzingen moeten zijn gesteld in de eigen en in de Engelse taal, behoudens in het geval van Engelstalige landen, in welk geval de aanwijzingen moeten zijn gesteld in de Engelse en in de Franse taal. In veel gevallen is de markeerboei voorts voorzien van een radiozender, die na opdrijven van de boei automatisch uitzendt op de volgende frequenties; 406 Mhz t.b.v. alarmering via COSPAS SARSAT en 243 Mhz t.b.v. homing (swept down tone). Het waarnemen van een boei dient zo snel mogelijk gemeld te worden aan een kuststation onder vermelding van de tijd van waarnemen en de positie van de boei.

Witte rookkaarsen die vanuit de onderzeeboot worden afgevuurd dienen om de onderzeeboot te kunnen lokaliseren; zij blijven aan de oppervlakte drijven en kunnen voorzien zijn van een berichtenkoker. Bij het uit het water halen dient rekening te worden gehouden met de hoge temperatuur van de rookkaars. Het afvuren van rood gekleurde pyrotechnische middelen vanuit een onderzeeboot is een manier om aan te geven dat de onderzeeboot in nood is. Dit wil niet zeggen dat de onderzeeboot snel boven water probeert te komen.

Aangezien rookkaarsen en lichtkogels of rood gekleurde pyrotechnische middelen (behalve de rode lichtkogels) ook gedurende onderzeebootoefeningen gebruikt worden, is de enige zekere aanduiding van een gezonken onderzeeboot de markeerboei. Daar tijd een belangrijke factor is bij het redden van overlevenden, dient het vinden van een dergelijke boei op de snelste wijze indien mogelijk met vermelding van de naam van de onderzeeboot, zoals die naam op de boei aangegeven staat bekend gemaakt te worden, b.v. aan de kuststations ter doorgeving aan marineautoriteiten.

Het is dan ook noodzakelijk, zo spoedig en zo nauwkeurig mogelijk de plaats van de boei te bepalen en de tijd van observatie.

De toestand in een gezonken onderzeeboot kan snel onhoudbaar worden voor de overlevenden. Men kan dus verwachten dat zij, reeds voordat met reddingspogingen van buitenaf een aanvang is gemaakt, zullen trachten uit de boot te ontsnappen. Scherp uitkijken naar personen in het water is dus noodzakelijk. De boei dient goed ruimte gegeven te worden om degenen, die bezig zijn uit de onderzeeboot te ontsnappen, gelegenheid te geven veilig boven te komen. Daar zij in slechte lichamelijke en geestelijke conditie kunnen verkeren, verdient het aanbeveling een reddingboot ter plaatse te water te hebben zodat snel hulp kan worden geboden.

Het is van groot belang aan overlevenden in een gezonken onderzeeboot aan te geven dat hulp op handen is. Dit kan geschieden door het echolood bij te zetten of door geregeld met een zware hamer op de buitenhuid onder de waterlijn te kloppen. Deze geluiden zijn hoorbaar in de onderzeeboot.

Nagenoeg iedere marine heeft een organisatie gereed om in te kunnen grijpen bij onderzeebootongevallen.

Een dergelijke onderzeeboot-redding-organisatie zal:

- zo nauwkeurig mogelijk de plaats bepalen van de gezonken onderzeeboot;
- een schip, bij voorkeur met reddingboten reeds te water, ter plaatse brengen om overlevenden uit het water te kunnen halen;
- medische assistentie geven aan binnen boord gehaalde overlevenden;
- een duikerdecompressiekamer ter plaatse brengen teneinde daarmee overlevenden te kunnen behandelen;
- aan de opvarenden in de gezonken onderzeeboot kenbaar maken dat hulp geboden wordt.

De handelingen van het eerste schip ter plaatse zijn echter in het algemeen van doorslaggevende betekenis voor de gehele reddingsoperatie.

Noot: Teneinde situaties die kunnen leiden tot aanvaringen of bijna aanvaringen met vissersschepen of hun netten te vermijden, betrachten (onderwater varende) onderzeeboten te allen tijde uiterste voorzichtigheid. Een onderzeeboot beschikt over daartoe geschikte sensoren, die haar over het algemeen in staat stellen, met inachtneming van de regels van goede zeemanschap, vissende schepen op veilige afstand te passeren.

7. Rapporteren van minder diepte verkregen d.m.v. echolodingen

- Bij de Dienst der Hydrografie te Den Haag komen herhaaldelijk rapporten binnen betreffende geringere diepten dan de zeekaart aangeeft. Dikwijls zijn echter bedoelde rapporten van weinig waarde omdat er onvoldoende gegevens in zijn opgenomen, hetgeen teleurstellend is, zowel voor de rapporteurs als voor de Dienst der Hydrografie. De volgende aanwijzingen zijn bedoeld als leidraad bij het indienen van een rapport.
- Diepten kunnen door goed afgeregelde echoloden toch onjuist aangegeven worden, o.a. door de volgende oorzaken:
 - Als de waterdiepte groter is dan het maximum bereik van het echolood, zal de eerste uitgezonden puls van de transducer pas terugkomen bij de transducer nadat de tweede puls is uitgezonden. Er vanuit gaande dat het teruggekaatste signaal nog sterk genoeg is, zal de transducer deze puls als de terugkomende tweede puls zien en een diepte die ondieper is dan de werkelijke diepte registreren. Voorbeeld: Echolood heeft een maximumbereik van 800m. Ingestelde geluidssnelheid is 1500 m/s. Dit echolood zendt een puls A uit op tijdstip T_0 , en daarna op tijdstip $T_0 + 1,0667$ seconde een puls B

- ($2 \times 800 / 1500 = 1.0667$). Als de diepte 875m. is, zal de teruggekaatste puls A bij de transducer aankomen na ($2 \times 875 / 1500 = 1.1667$) seconde. Het echolood kan niet onderscheiden welke echo dit is, en zal hem herkennen als puls B, en een diepte weergeven van 75m., [$(1.1667 - 1.0667) \times 15000 / 2 = 75\text{m.}$], i.p.v. 875m.;
- ▣ Dichte scholen vis of planktonlagen kunnen het geluid volkomen terugkaatsen, zodat geen echo van de bodem doorkomt.
 - Indien onverwachts ondiepe lodingen worden verkregen, op plaatsen waar de zeekaart dit niet aangeeft en waarbij zelfs een mogelijke verkleuring van het zeewater wordt waargenomen, is de enige methode om het bestaan van deze ondiepte met zekerheid vast te stellen door met een desnoods geïmproviseerd handlood de grond aan te loden.
 - Indien de zekerheid ontbreekt, dat de gerapporteerde ondiepte werkelijk bestaat, dan worden geen maatregelen genomen voor het corrigeren van de kaarten voordat door een opnemingsvaartuig een grondig onderzoek is ingesteld.
 - De volgende informatie over het echolood moet worden opgenomen in de rapportage:
 - ▣ Fabrikant, naam en type van het echolood;
 - ▣ Het aantal omwentelingen per minuut van de styluspen (gecontroleerd met de stopwatch);
 - ▣ Of de snelheid van het geluid in zeewater in meters per seconde gelijkwaardig is aan de snelheid van de styluspen;
 - ▣ Of de gelode diepte gecorrigeerd is met behulp van de Echo-sounding Correction Tables (BA-NP139);
 - ▣ Instelling van de schaal o waarde. Of de diepte bepaald is vanaf het zeeoppervlak of vanaf de onderkant van de kiel. Als dit vanaf de kiel is, moet een opgave gedaan worden van de diepgang ter hoogte van de transducers op het moment van de loding en de hoogte van de transducers boven de kiel.
 - Gelijk met de rapportage moet het echogram worden meegestuurd met daarop de volgende aantekeningen:
 - ▣ Getrokken verticale lijnen op het moment dat er een positie bepaald is (met regelmatige tijdsintervallen);
 - ▣ De tijden (UTC) van elke positiebepaling en koerswijzigingen waarbij de tijdsintervallen niet meer bedragen dan 15 minuten;
 - ▣ De coördinaten van elke positiebepaling en koerswijziging, tenzij een GPS-uitdraai of een separate lijst met tijden en daarmee corresponderende coördinaten kan worden bijgesloten;
 - ▣ De vastgestelde diepte(n) van het/de meest ondiepe punt(en);
 - ▣ De notatie in welk schaalbereik de dieptemeter stond ingesteld; met name aangeven wanneer is overgegaan op een ander schaalbereik;
 - ▣ Naam van het schip, datum, gebruikte tijdszone en de diepteaflezing van het ondiepste punt op de markeringslijn aangegeven.

8. Bevoorrading op zee. Waarschuwing

Door marineschepen wordt, in samenwerking met hulpschepen, veelvuldig het bevoorraden op zee beoefend. Tijdens het bevoorraden zijn de 2 of meer daarbij betrokken schepen onderling door lijnen en/of slangen verbonden, en voeren zij de lichten en dagmerken overeenkomstig Voorschrift 27(b) van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee (1972).

Men wordt er op gewezen dat gedurende deze bevoorradingsmanoeuvre de betrokken schepen zeer beperkt zijn in manoeuvreerbaarheid en vaart en derhalve op grond van Voorschrift 18 van bovengenoemde bepalingen op andere vaartuigen de plicht rust om ruim vrij te houden.

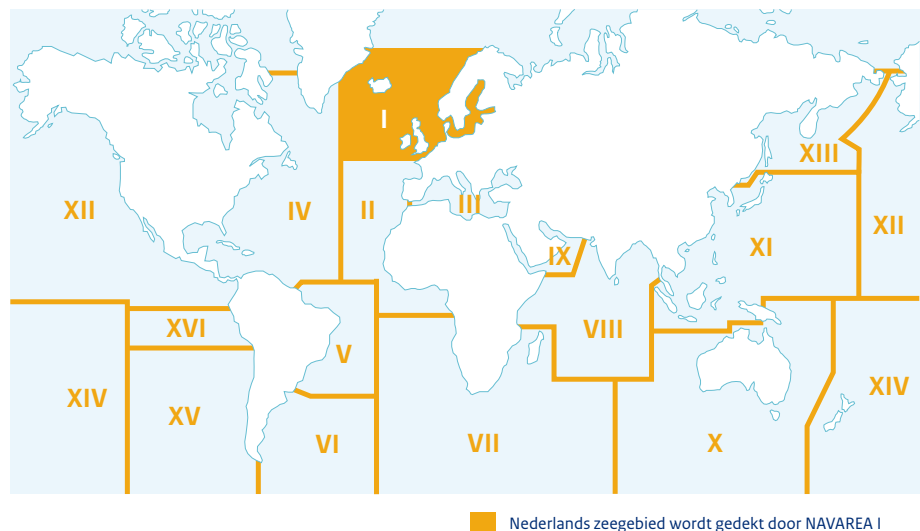
9. Uitzonderingen in het voeren van navigatielichten

Tengevolge van hun bijzondere constructie kunnen sommige Nederlandse marineschepen niet voldoen aan de eisen voor wat betreft aantal en plaatsing van de navigatielichten genoemd in de Voorschriften 23, 24 en 27, en Aanhangsel I van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van Aanvaringen op Zee (1972).

10. World Wide Navigational Warning Service (WWNWS)

Algemeen

De wereldomvattende navigatiewaarschuwingsdienst (WWNWS), ingesteld na gezamenlijke krachtsinspanning van de Internationale Hydrografische Organisatie (IHO) en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), is een gecoördineerde dienst die als doel heeft de internationale scheepvaart, middels radionavigatiewaarschuwingen (RNW's), te informeren over belangrijke gevaren.



Soorten RNW's

NAVAREA waarschuwingen

De WWNWS is verdeeld in 16, in het Romeins genummerde, NAVAREA-gebieden. Elk gebied valt onder de verantwoordelijkheid van een Gebiedscoördinator, aan wie de nationale coördinatoren het door het land zelf opgestelde (originele) berichten verstrekken, die in aanmerking komen om te worden uitgezonden binnen het daarvoor bestemde NAVAREA-gebied.

NAVAREA-waarschuwingen worden onmiddellijk uitgezonden wanneer nieuw ontstane gevaren of wijzigingen met betrekking tot de navigatiehulpmiddelen dit noodzakelijk maken.

Voor een overzicht van de 16 NAVAREA-gebieden zie het kaartje.

Het Nederlandse zeegebied (Nationale Coördinator = Nederlandse Kustwacht) wordt gedekt door het NAVAREA I.

De NAVAREA I waarschuwingen kunnen ontvangen worden met behulp van NAVTEX en worden, volgens de tabel, door diverse stations op vaste tijden (UTC) uitgezonden (zie ook BaZ nr. 11).

Alle waarschuwingen worden tevens door de Britse Admiraliteit gepubliceerd in de wekelijkse 'Notices to Mariners' (NtM).

Waarschuwingen voor kust- en kustwateren

Waarschuwingen voor kust- en kustwateren worden uitgegeven door de nationale coördinator van de desbetreffende kuststaat en zijn veelal van belang in een bepaalde regio. Vaak worden deze berichten toegevoegd aan de NAVAREA-waar-

schuwingen. De berichten zijn overwegend in de Engelse taal gesteld, maar mogen ook in de lokale taal worden opgemaakt. Zie ook BaZ nr. 11.

Lokale waarschuwingen

Lokale waarschuwingen worden vaak gebezigd door haven- en kustwachtautoriteiten en loodsdiensten. Deze waarschuwingen zijn normaal gesproken niet bedoeld voor de zeegaande scheepvaart en mogen in de lokale taal zijn gesteld.

Type berichten

- Problemen met de kustverlichting, mistseinen en boeien die van invloed zijn op de hoofdscheepvaartwegen;
- De aanwezigheid van gevaarlijke wrakken in of nabij scheepvaartroutes en, indien relevant, of ze betond zijn;
- Het in dienst stellen van belangrijke en nieuwe hulpmiddelen voor de navigatie en wijzigingen in bestaande hulpmiddelen indien het misleiding met zich mee kan brengen;
- De aanwezigheid van moeilijk te hanteren slepen in drukke vaarwateren;
- Op drift geraakte mijnen;
- Gebieden waar reddings- (SAR) en anti verontreinigings-operaties worden uitgevoerd (ter vermijding van deze gebieden);
- Onverwachte aanpassingen aan of het buiten gebruik stellen van ingestelde vaarroutes;
- Het plaatsen van platforms in of nabij scheepvaartroutes;
- Het niet goed functioneren van plaatsbepalingssystemen;
- Kabel- of pijpenleg- of andere onderwater activiteiten die de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen, soms betrekking hebbend op grote gebieden, zoals tijdens marineoefeningen, het afschieten van raketten, lanceringen/landingen t.b.v. ruimtevaart, nucleaire testen enz. Het is belangrijk dat de mate van het gevaar bekend is, zodat het in het desbetreffende bericht kan worden vermeld. De waarschuwing blijft van kracht totdat deze wordt ingetrokken;
- IJs-rapportages;
- Stormwaarschuwingen.

Scheepsmeldingen

Schepen die een gevaar voor de navigatie tegenkomen moeten de in de nabijheid zijnde scheepvaart en het dichtstbijzijnde radiostation waarschuwen. De berichten moeten worden voorafgegaan door het veiligheidssein 'TTT' (WT) of 'Sécurité' (RT) (3x) herhaald met korte tussenpozen.

De tabel op de volgende pagina geeft de in NAVAREA I operationeel zijnde stations met de vaste uitzendtijden (UTC) weer. Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

Uitzendtijden NAVAREA I stations							
STATIONS		UITZENDTIJDEN					
Zweden							
Bjuröklubb (59° 17'N 18° 43'E)	H	01.10 (S,N)	05.10 (S,N)	09.10 (S,W,N)	13.10 (S,N,I)	17.10 (S,N)	21.10 (S,W,N)
Grimeton (57° 06'N 12° 23'E)	I	01.20 (S,N)	01.20 (S,N)	09.20 (S,W,N)	13.20 (S,N,I)	17.20 (S,N)	21.20 (S,W,N)
Gisövshammer (55° 29'N 14° 19'E)	J	01.30 (S,N)	01.30 (S,N)	09.30 (S,W,N)	13.30 (S,N,I)	17.30 (S,N)	21.30 (S,W,N)
Noorwegen							
Svalbard	A	00.00	04.00	08.00	12.00	16.00	20.00
Bodø (67° 16'N 14° 23'E)	B	01.10 (S,W,N)	04.10 (S,N)	08.10 (S,N)	12.10 (S,W,N)	16.10 (S,N)	20.10 (S,N)
Ørlandet (63° 40'N 9° 33'E)	N	02.10 (S,W,N)	06.10 (S,N)	10.10 (S,N)	14.10 (S,W,N)	18.10 (S,N)	22.10 (S,N)
Rogaland (58° 39'N 5° 36'E)	L	01.50 (S,W,N)	05.50 (S,N)	09.50 (S,N)	13.50 (S,W,N)	17.50 (S,N)	21.50 (S,N)
Vardø (70° 22'N 31° 06'E)	V	03.30 (S,N)	07.30 (S,N)	11.30 (S,W,N)	15.30 (S,N)	19.30 (S,N)	23.30 (S,W,N)
Engeland - Schotland							
Niton (50° 35'N 1° 15'E)	E	00.40 (S,N)	04.40 (S,W,N)	08.40 (S,N)	12.40 (S,N)	16.40 (S,W,N)	20.40 (S,N)
Cullercoats (55° 04'N 1° 28'E)	G	01.00 (S,N)	05.00 (S,N)	09.00 (S,W,N)	13.00 (S,N)	17.00 (S,N)	21.00 (S,W,N)
Niton (N France) (50° 35'N 1° 15'E)	K	01.40	05.40	09.40	13.40	17.40	21.40
Portpatrick (54° 51'N 5° 07'E)	O	02.20 (S,N)	06.20 (S,W,N)	10.20 (S,N)	14.20 (S,N)	18.20 (S,W,N)	22.20 (S,N)
Ierland							
Malin Head (55° 22'N 07° 21'E)	Q	02.40 (S,N)	06.40 (S,N)	10.40 (S,W,N)	14.40 (S,N)	18.40 (S,N)	22.40 (S,W,N)
Valentia (51° 56'N 10° 21'E)	W	03.40 (S,N)	07.40 (S,W,N)	11.40 (S,N)	15.40 (S,N)	19.40 (S,W,N)	23.40 (S,N)
Estland							
Tallinn (59° 27'N 24° 40'E)	U	03.20 (S,N)	07.20 (S,W,N)	11.20 (S,N,I)	15.20 (S,N)	19.20 (S,W,N)	23.20 (S,N)
Belgie							
Oostende (Thames) (51° 11'N 02° 48'E)	M	02.00	06.00	10.00	14.00	18.00	22.00
Oostende (51° 11'N 02° 48'E)	T	03.10 (S,N,I)	07.10 (S,W,I)	11.10 (S,N,I)	15.10 (S,N,I)	19.10 (S,N,W,I)	23.10 (S,N,I)
IJsland							
Reykjavik (64° 05'N 21° 51'E)	X	03.50	07.50	11.50	15.50	19.50	23.50
Reykjavik (64° 05'N 21° 51'E)	R	02.50 (S,N,I)	06.50 (S,W,N,I)	10.50 (S,W,N,I)	14.50 (S,N,I)	18.50 (S,W,N,I)	22.50 (S,W,N,I)
Duitsland							
Pinneberg	S	03.00	07.00	11.00	15.00	19.00	23.00
Nederland							
Den Helder (52° 57'N 04° 47'E)	P	02.30 (S,N,W)	06.30 (S,N)	10.30 (S,N,I)	14.30 (S,N,W)	18.30 (S,N)	22.30 (S,N)
Russische Federatie							
Arkhangel'sk (64° 33'N 40° 32'E)	F	00.50 (S,N)	04.50 (S,W,N)	08.50 (S,N)	12.50 (S,N)	16.50 (S,W,N)	20.50 (S,N)
Murmansk (68° 58'N 33° 05'E)	C	00.20 (S,N)	04.20 (S,N)	08.20 (S,N)	12.20 (S,N)	16.20 (S,N)	20.20 (S,N)

(S) = stormwaarschuwing; (W) = weersverwachting; (N) = navigatiewaarschuwingen; (I) = ijsberichten

11. Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

Algemeen

Binnen het GMDSS vindt het radiocommunicatieverkeer ten behoeve van noodspoed en veiligheidsverkeer plaats. Een aantal specifieke zaken wordt hier onder de aandacht gebracht. Te weten:

- het gebruik van de VHF-kanalen 16 en 13;
- de aankondiging van de uitzending van veiligheidsberichtgeving op VHF en MF DSC de berichtgeving voor het Nederlandse deel van de Noordzee en de Nederlandse Kustwateren;
- de ijsberichten;
- de Radio Medische Dienst;
- de procedures t.a.v. de te nemen acties na ontvangst van een DSC-alarmering;
- schema's voor Noodsituaties.

Gebruik VHF-kanalen 16 en 13

Ten aanzien van VHF-kanaal 16 was in internationaal verband (IMO) besloten dat schepen op deze frequentie nog tot 1 februari 2005 dienden uit te luisteren. Desalniettemin wordt ten zeerste aangeraden om (tevens) alarm te slaan met gebruikmaking van DSC-apparatuur op VHF-kanaal 70. Inmiddels is binnen IMO besloten

dat SOLAS schepen, wanneer op zee, voor onbepaalde tijd en voor zover dit praktisch uitvoerbaar is, moeten blijven uitluisteren op VHF-kanaal 16. VHF-kanaal 16 blijft aangewezen als oproep en noodkanaal.

VHF-kanaal 13 is wereldwijd primair aangewezen voor de communicatie aangaande de veilige navigatie tussen schepen onderling. Er is geen absolute uitluisterplicht op VHF-kanaal 13 voorgeschreven.

Uitluisterplicht bestaat in gevaarlijke gebieden en in druk bevaren gebieden, dit ter beoordeling van de persoon belast met de verantwoordelijkheid voor de veilige navigatie.

Aankondiging van de uitzending van veiligheidsberichtgeving op VHF en MF DSC

Om het veelvuldig gebruik van DSC-apparatuur voor de aankondiging van uitzendingen van veiligheidsberichtgeving op de VHF-kanalen en MF-frequenties tegen te gaan, zijn eind 2000 voor de Nederlandse situatie maatregelen genomen. De uitzendingen van veiligheidsberichten (en weerberichten) op de hieronder vermelde vaste tijden worden (maar werden ook al) niet aangekondigd op de DSC. Van de uitzending van veiligheidsberichten op de niet-vaste tijden, zullen in het vervolg alleen de 'erg belangrijke berichten' nog worden aangekondigd.

Berichtgeving Nederlands deel van de Noordzee en de Nederlandse kustwateren

Algemeen

De uitzending van de veiligheidsberichtgeving en weerberichtgeving via NAVTEX, VHF- en MF radiotelefonie worden door het Kustwachtcentrum te Den Helder (KWC) uitgevoerd. Veiligheidsberichtgeving omvat navigatieberichten, weerberichten (*), berichten met betrekking tot plaatsbepalingssystemen en ijsberichten.

(*) Weerberichten worden gegeven voor een achttal gebieden op de Noordzee, te weten, Viking, Forties, Dogger, Fisher, German Bight, Humber, Thames en Dover.

Veiligheidsberichten

- Via NAVTEX. Belangrijke berichten direct en tevens op de vaste tijden 02.30, 06.30, 10.30, 14.30, 18.30 en 22.30 UTC. (Thames, Humber, German Bight, Dogger).
- Via VHF Kanaal 23 en 83, en MF 3673 kHz . Belangrijke berichten direct en tevens op vaste tijden 03.33 UTC, 07.33 UTC, 11.33 UTC, 15.33 UTC, 19.33 UTC en 23.33 UTC.

Weerberichten Nederlandse kustwateren en IJsselmeer

- Via VHF Kanaal 23 en 83 op vaste uitzendtijden: 08.05, 13.05, 19.05 en 23.05 LT.
- Via MF 3673 kHz op vaste uitzendtijden: 09.40 en 21.40 UTC.

Weerberichten Nederlands Continentaal Plat

- Via NAVTEX 518 kHz op vaste uitzendtijden: 02.30 en 14.30 UTC.

Ijsberichten

Berichten betreffende de ijsafzetting op de Noordzee en in de zeehavenaanloopgebieden worden door de Nederlandse Kustwacht in verkorte vorm aangekondigd via NAVTEX uitgezonden (Baltic Sea Ice code). Er wordt vermeld in welke gebieden sprake is van ijsbezetting. Uitgebreide informatie voor het betreffende gebied is te verkrijgen via de regionale verkeerscentrales en verkeersposten.

Radio Medische Dienst

De radiocommunicatie ten behoeve van het Radio Medisch Advies via de MF- en VHF-band wordt tot stand gebracht door tussenkomst van het KWC. Het KWC kan voor dit doel worden geactiveerd met gebruikmaking van DSC op de frequentie 2187,5 kHz, dan wel met DSC op VHF-kanaal 70. Nadat vervolgens contact tussen schip en KWC op de frequentie 2182 kHz, danwel op VHF-kanaal 16 tot stand is gebracht, wordt het schip door het KWC naar een werkfrequentie verwezen voor het gesprek met een arts van de Radio Medische Dienst.

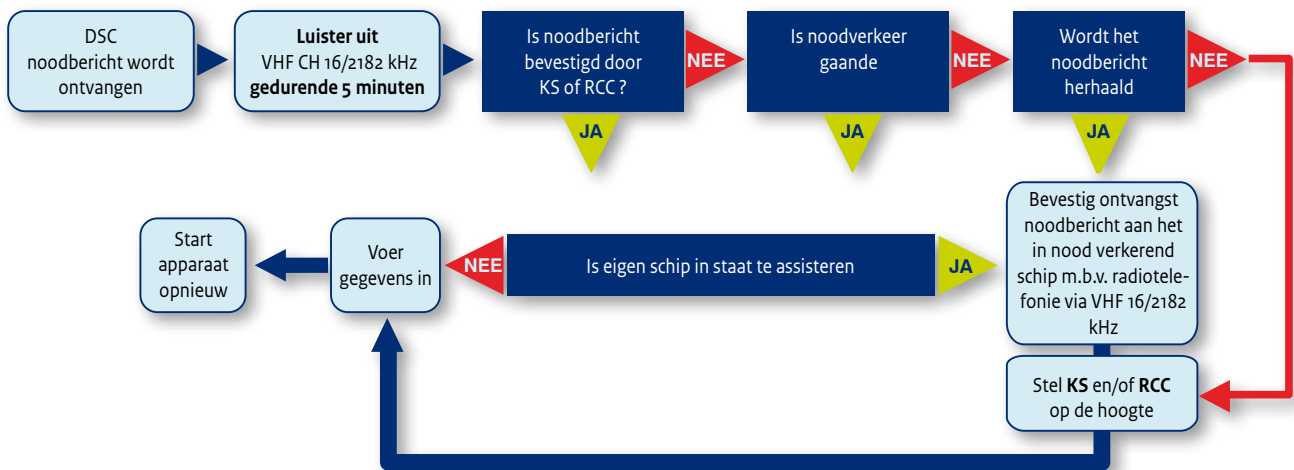
Bij gebruik van INMARSAT-A of -B Telefoon wordt na het indrukken van code 32 automatisch (via XANTIC) het schip doorverbonden met het KWC. Na het uitwisselen van informatie zal het schip worden doorverbonden met een arts van de Radio Medische Dienst.

Voor het aanvragen van Radio Medisch Advies via INMARSAT-A, -B, of -C Telex wordt gebruik gemaakt van een geautomatiseerd systeem dat de berichten direct doorstuurt naar een arts van de Radio Medische Dienst.

Stroomschema's noodalarmeringen

In IMO-verband zijn stroomschema's ontwikkeld, waarin de te nemen acties na ontvangst van een DSC alarmering overzichtelijk zijn weergegeven. De boodschap is (hoofdzakelijk) dat bij het ontvangen van een DSC alarmering niet meteen gereageerd moet worden, maar dat eerst (voor de duur van 5 minuten) geluisterd moet worden of er (en zo ja door wie) wordt gereageerd. Voor de stroomschema's: zie de volgende illustraties.

Te nemen acties bij ontvangst van een noodbericht via VHF/MF DSC



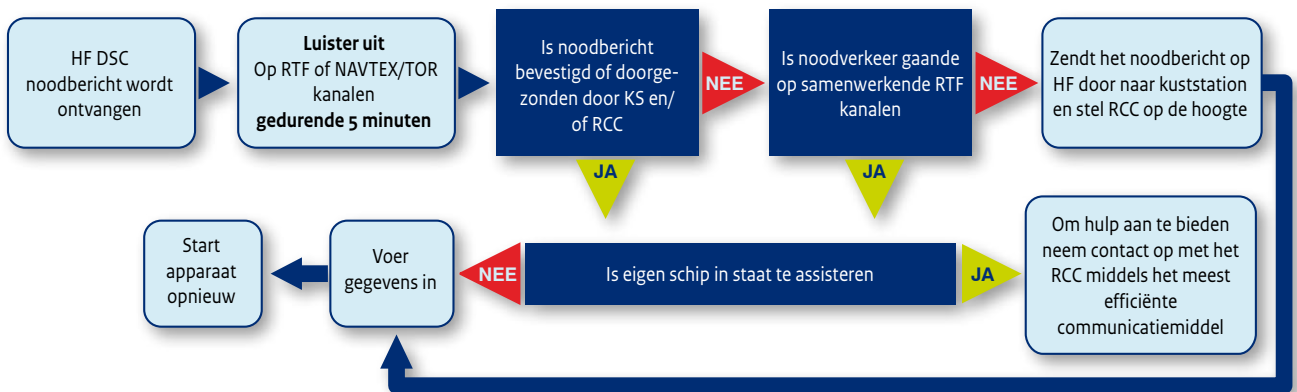
OPMERKINGEN:

Noot 1:
De in aanmerking komende of relevante RCC en/of KS moeten volgens afspraak worden geïnformeerd. Als meer noodberichten van dezelfde bron worden ontvangen en het leidt geen twijfel dat het schip in nood in de buurt is, mag een DSC-bevestiging uitgezonden worden om de oproep te bevestigen, nadat hierover met het RCC of het KS overleg is gevoerd.

Noot 2:
In geen geval is het een schip toegestaan om na de ontvangst van een DSC-noodbericht, als steunzender te dienen en het noodbericht door te zenden.

KS = Kustwachtstation RCC = Reddings Coördinatie Centrum

Te nemen acties bij ontvangst van een noodbericht via HF DSC



HF DSC RTF en NBDP KANALEN (kHz)		
DSC	RTF	NAVTEX/TOR (NBDP)
4207.5	4125	4177.5
6312.0	6215	6268.0
8414.5	8291	8376.5
12577.0	12290	12520.0
16804.5	16420	16695.0

OPMERKINGEN:

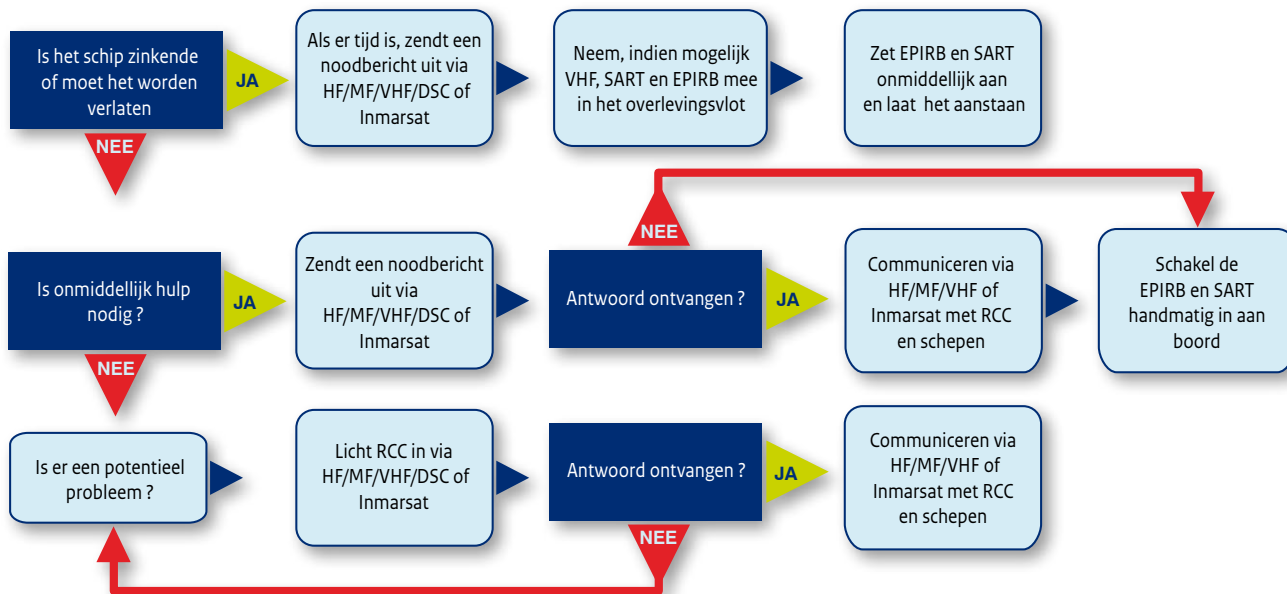
Noot 1:
Wanneer duidelijk is dat het in nood verkerende schip of mensen niet in de buurt zijn en/of andere vaartuigen zich in betere positie bevinden om assistentie te verlenen, moet overmatige communicatie worden vermeden daardit de zoek- en reddingsoperatie zou kunnen verstoren.

Noot 2:
Het schip moet een verbinding tot stand brengen met het station dat het noodverkeer leidt en als daarom wordt verzocht assistentie verlenen.

Noot 3:
Het doorzenden van noodberichten moet handmatig gebeuren.

KS = Kustwachtstation RCC = Reddings Coördinatie Centrum

GMDSS handleiding voor gezagvoerders van schepen in noodsituaties



1. Wanneer de EPIRB niet in het overlevingsvlot kan worden meegenomen, moet het vrij kunnen gaan drijven en zichzelf automatisch kunnen activeren.
2. Indien nodig mag een schip elk middel gebruiken om andere schepen te alarmeren.

RADIONOODVERKEER			
	Digital selective calling (DSC)	Radiotelefonie	Radiotelex
VHF	Ch 70	Ch 16	
MF	2187.5 kHz	2182 kHz	2174.5 kHz
HF 4	4207.5 kHz	4125 kHz	4177.5 kHz
MF 6	6312.0 kHz	6215 kHz	6268.0 kHz
HF 8	8414.5 kHz	8291 kHz	8378.5 kHz
HF 12	1257.0 kHz	12290 kHz	12520.0 kHz
HF 16	16804.5 kHz	16420 kHz	16695.0 kHz

Algemeen

Onbedoelde of valse alarmeringen die veroorzaakt zijn door onopzettelijke of onjuiste bediening van GMDSS-apparatuur kunnen een grote en ongewenste belasting betekenen voor de Opsporings- en Reddingsdiensten.

De kansen dat valse alarmeringen samenvallen met echte alarmeringen zijn zeer reëel. Mede hierdoor kunnen reddingsacties vertragingen oplopen.

De meeste valse alarmeringen zijn het gevolg van menselijk handelen. Het schema op pagina 32 is bedoeld als leidraad voor het geval dat er een vals alarm is uitgezonden of wanneer men dit vermoedt.

Het reageren op DSC noodberichten op de 2187,5 kHz leidt tot een groot aantal onnodige DSC oproepen. De volgende procedures moeten daarom worden gevolgd.

Procedures

MF

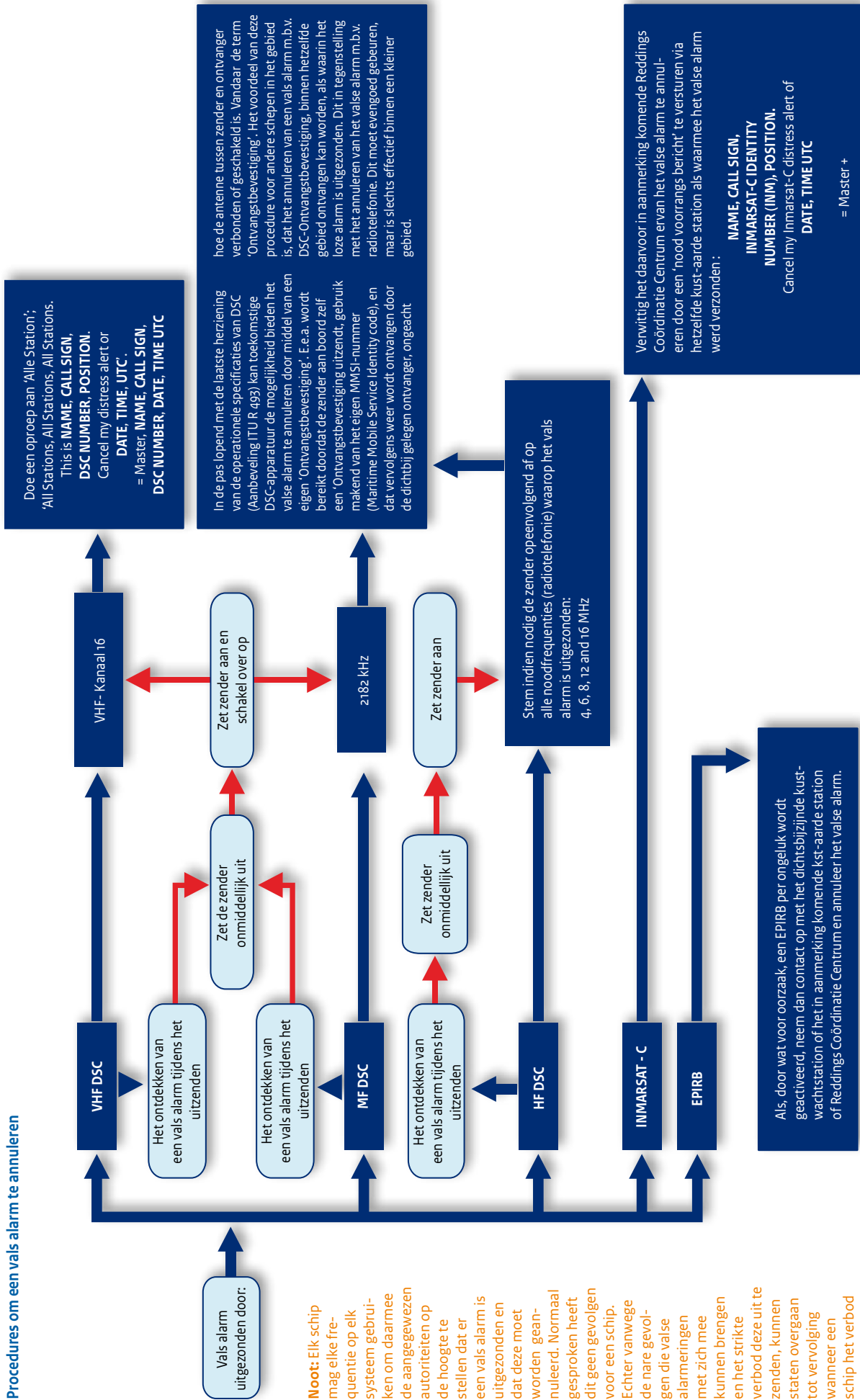
- Een schip dat zich binnen een A2-zeegebied bevindt en via de MF DSC een noodbericht ontvangt op de 2187,5 kHz moet ondanks de ontvangst van dit bericht geen DSC-bevestiging zenden; er mag worden aangenomen dat het bericht ontvangen en bevestigd is door een kuststation (dit kan niet altijd goed ingeschat worden wanneer het schip, dat het noodbericht ontvangt, zich buiten het bereik van het kuststation bevindt). Daarom moeten radio operators na de ontvangst van een noodbericht voor verder noodverkeer uitluisteren op de 2182 kHz en de oproep beantwoorden met gebruikmaking van de radiotelefonie. Men verleent pas hulp op verzoek en wanneer dit zinvol is.
- Een schip dat zich buiten een A2-zeegebied bevindt en een noodbericht ontvangt van een bron die zonder twijfel dicht bij hem in de buurt is, moet zo spoedig mogelijk een ontvangstbevestiging sturen via radiotelefonie op de 2182 kHz. Wanneer meer noodberichten worden ontvangen van dezelfde bron mag een DSC bevestiging worden verzonden. Reddingsdiensten moeten worden geïnformeerd door een kuststation of een kust-aarde-station en er moet hulp worden geboden wanneer daar om verzocht wordt en dit zinvol is.

MF Zeegebieden

Zeegebied	Informatie
A1	Binnen de dekking van tenminste 1 VHF-kuststation waarmee continue DSC noodverkeer mogelijk is. Zo'n gebied ligt normaal gesproken tussen de 25-50 zeemijlen van het kuststation.
A2	Een gebied, met uitzondering van het A1-zeegebied, binnen het dekkingsgebied van tenminste 1 MF-kuststation waarmee continue DSC-noodverkeer mogelijk is. Een bevredigende ontvangst kan verwacht worden tot zo'n 400 zeemijlen uit de kust.
A3	Een gebied, buiten het A1- en A2-gebied, dat ligt binnen het dekkingsgebied van een geostationaire Inmarsat satelliet waarmee continue noodverkeer mogelijk is. Dit gebied ligt tussen de 76° noorder- en zuiderbreedte.
A4	Een gebied, buiten het A1-, A2- en A3 zeegebied. Het gaat hier om de poolgebieden noord en zuid van de 76° breedtegraad.

HF

- Bij ontvangst van een noodbericht op HF DSC moet het schip geen bevestigingsbericht sturen. Er moet uitgeluisterd worden op de radiotelefonie en NAVTEX / Telex over Radio op de frequentie waarop normaal de nood- en veiligheidsberichten kunnen worden ontvangen.
- Indien daarna DSC-noodberichten worden ontvangen, of het is duidelijk dat er geen reactie is geweest van een kuststation, moet het schip het ontvangen bericht doorzenden naar het dichtstbijzijnde kuststation of Rescue Co-ordination Centre. NIET NAAR ALLE STATIONS!



13. Gebruik van mobiele telefoons op zee. Waarschuwing

De grootste kans om op zee gehoord te worden wanneer men in nood verkeert, is om gebruik te maken van GMDSS - DSC HF of –MF of VHF. De volgende waarschuwingen gelden wanneer men gebruik maakt van een mobiele telefoon om een noodoproep te verzenden:

- het bereik is beperkt zonder een gegarandeerde dekking op zee langs de Noordzeekust, op de Waddenzee en op het IJsselmeer;
- er is geen prioriteitsregeling, zoals met een 'MAYDAY' op een groepscommunicatiekanaal (VHF kanaal 16);
- bij een groot aantal alarmmeldingen is de kans groot dat men op zijn beurt moet wachten of is de centrale lange tijd geblokkeerd;
- de onmiddellijke omgeving van het schip-in-nood kan niet door de alarmbeller op de hoogte worden gesteld;
- de coördinatie van de SAR-actie wordt zeer bemoeilijkt door het gebruik van verschillende communicatiekanalen (mobiele telefoon door de beller, VHF of MF door het KWC);
- er bestaan geen speciale noodprocedures;
- aan de mobiele telefoon is geen identificatienummer verbonden, zodat het inwinnen van aanvullende informatie elders zeer wordt bemoeilijkt en/of vertraagd;
- de capaciteit van de batterijvoeding is vaak beperkt, zodat een verbinding, zo deze al tot stand mocht komen, kan verbreken.

Bedenk dat, hoewel in principe alarmering met alle beschikbare middelen mag plaatsvinden en een ontvangstbevestiging van een alarmering bij voorkeur via hetzelfde middel plaatsvindt, het Kustwachtcentrum, reddingboten en andere hulpverleners de VHF-telefoniekanalen 16 en 67 voor noodverkeer gebruiken. Daarom is het van belang over een VHF-installatie te beschikken.

14. Bemande verkeerscentrales / verkeersposten langs de Nederlandse kust

Nood-, Spoed- en Veiligheidsberichten

Op de Noordzee, in de Nederlandse Kustwateren, Waddenzee, IJsselmeer en Zuid-Hollandse en Zeeuwse Stroom: **ALTIJD MELDEN AAN HET KUSTWACHTCENTRUM VIA KANAAL 16.**

Meldingen bijzondere aard, behalve Nood-, Spoed- en Veiligheidsberichten

- Gehele Waddenzee: CENTRALE MELDPOST WADDENZEE, Marifoonkanaal 4, bezetting H24;
- Gehele IJsselmeer/Markermeer: CENTRALE MELDPOST IJSSELMEERGEBIED, Marifoonkanaal 1, bezetting H24.
- Noot: Voor contact met een (tijdelijk) onbezette post? KUSTWACHTCENTRUM AANROEPEN OP KANAAL 16.

Gewone meldingen Noordzee			
Locatie	Roepnaam	VHF	Bezetting
Schiermonnikoog	Verkeerspost Schiermonnikoog	5	H24
Terschelling	Verkeerspost Brandaris	2	H24
Den Helder	Verkeerscentrale Den Helder	62	H24
IJmuiden	Verkeerscentrale IJmuiden	7	H24
Scheveningen	Verkeerscentrale Scheveningen	21	H24
Hoek van Holland	Verkeerscentrale Hoek van Holland	11	H24
Ouddorp	Verkeerspost Ouddorp	25	o8Hoo-2oHoo
Vlissingen	Verkeerscentrale Vlissingen	14/64	H24

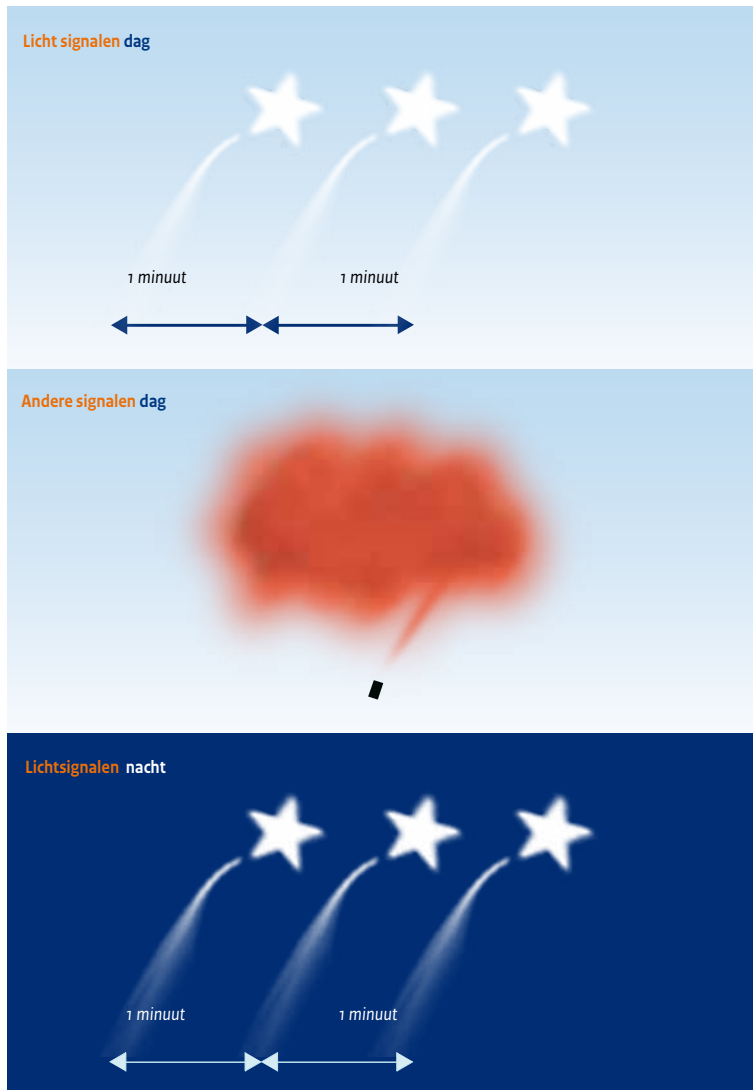
15. Opsporings- en reddingsseinen

Onderstaande seinen zijn conform het 'Internationaal Seinboek'.

Antwoord van reddingsstations of zeegaande reddingseenheden op noodseinen van een schip of een persoon

Betekenis seinen

U bent gezien. Hulp zal zo spoedig mogelijk worden gegeven. Herhaling van dergelijke seinen heeft dezelfde betekenis.



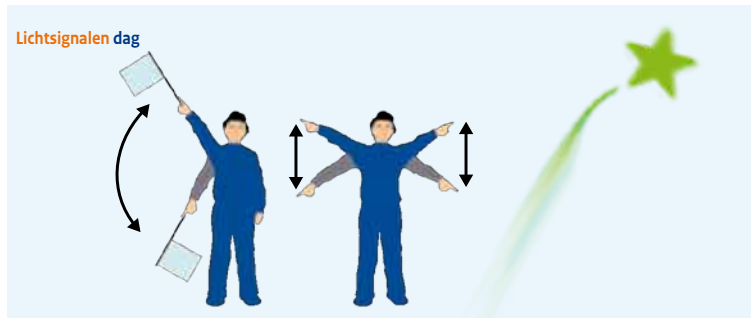
Een gecombineerd licht- en geluidssein (lichgevend knalsein) 3x afzonderlijk met tussenpozen van ongeveer 1 minuut gegeven

Indien nodig mogen de dagseinen 's nachts en de nachtseinen overdag gegeven worden

Of. Oranje rooksein

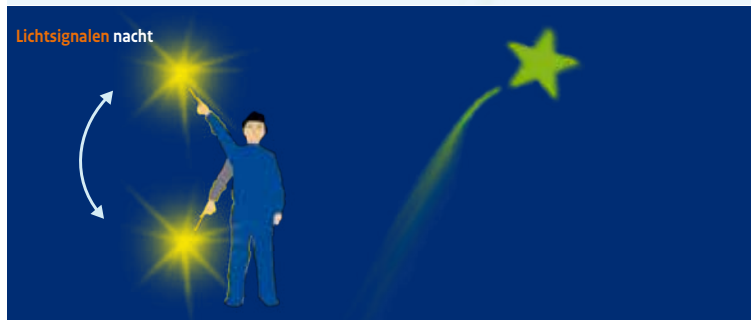
Vuurpijl die witte ster uitwerpt; 3 maal afzonderlijk met tussenpozen van ongeveer 1 minuut afgevuurd

Seinen te bezigen in verband met het gebruik van aan de wal opgestelde reddingsmiddelen

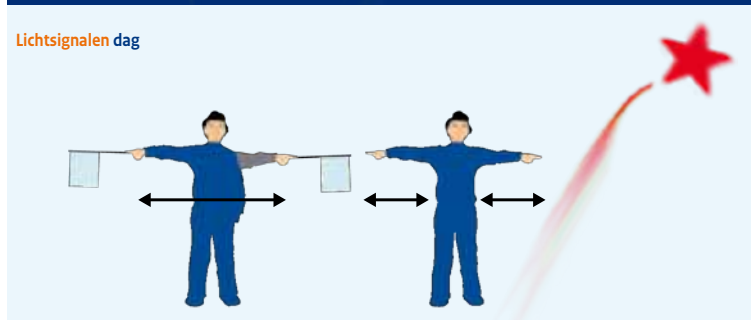


Verticale beweging van een witte vlag of de armen of het afvuren van een vuurpijl, die een groene ster uitwerpt

Betekenis seinen
 In het algemeen:
 Bevestigend
 In betreffende gevallen:
 * schietlijn is opgevangen
 * staartblok is vastgemaakt
 * tros is vastgemaakt
 * er is iemand in de broeking
 * doorhalen

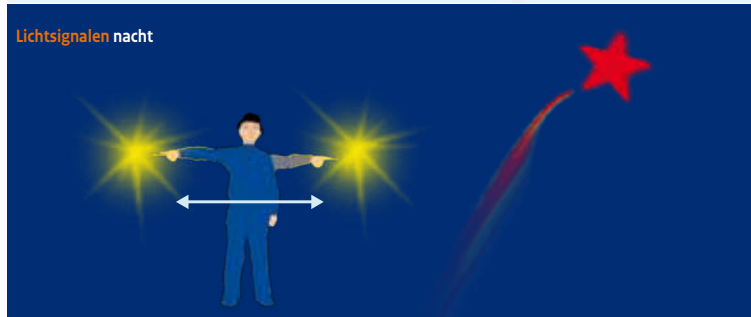


Verticale beweging van een wit licht of witte flambouw of het afvuren van een vuurpijl, die een groene ster uitwerpt



Horizontale beweging van een witte vlag of de armen of het afvuren van een vuurpijl, die een rode ster uitwerpt

Betekenis seinen
 In het algemeen:
 Ontkennend
 In betreffende gevallen:
 * opvieren
 * vast halen



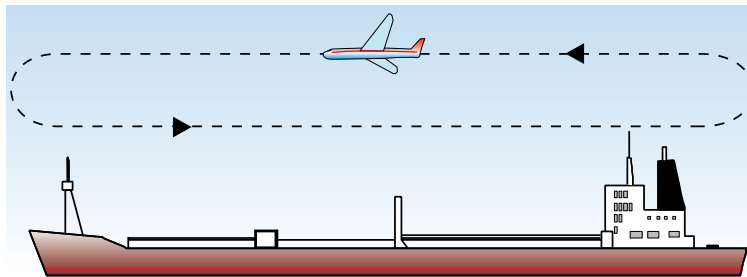
Horizontale beweging van een wit licht of witte flambouw of het afvuren van een vuurpijl, die een rode ster uitwerpt

Seinen door opsporings- en reddingsvliegtuigen voor het dirigeren van schepen naar een vliegtuig, schip of persoon in nood

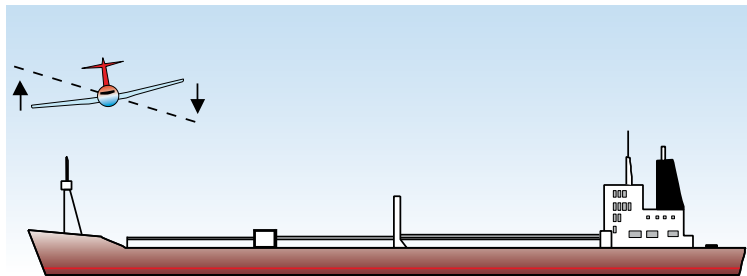
Volgorde en wijze van uitvoeren van seinen door een vliegtuig

Betekenis

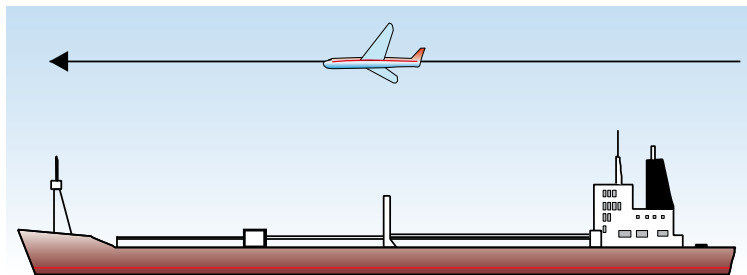
Het vliegtuig is doende een schip naar een vliegtuig of een schip in nood te dirigeren. Herhaling van deze manoeuvres heeft dezelfde betekenis.



1 Tenminste eenmaal cirkelen rond het schip, dat te hulp geroepen wordt.



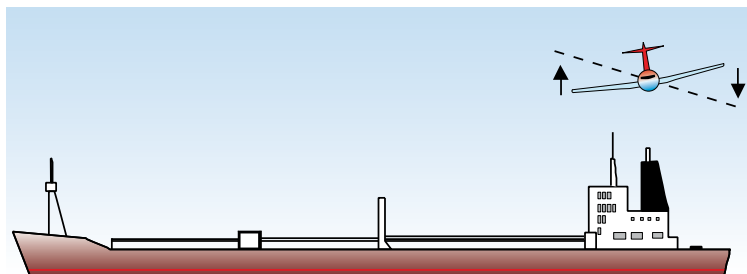
2 Vlak voor de boeg, op geringe hoogte, de koers van dit schip kruisen en daarbij schommelen met de vleugels; of het meer en minder gasgeven; of de spoed van de propeller verstellen (zie noot)



3 Wegvliegen in de richting waarin dit schip moet worden gedirigeerd

Betekenis

De hulp van het schip waarvoor het sein bestemd is, is niet langer nodig. Herhaling van deze manoeuvres heeft dezelfde betekenis.



4 Vlak achter het schip, op geringe hoogte, het kielzog kruisen en daarbij schommelen met de vleugels; of het meer en minder gasgeven; of de spoed van de propeller verstellen (zie noot)

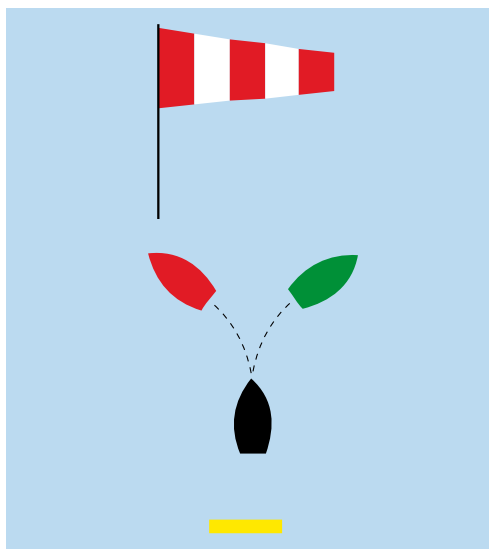
Noot:

Als gevolg van een hoog geluidsniveau aan boord van schepen kunnen de geluidssignalen onder (2) en (4) minder zijn dan het zichtbare teken.

Seinen te gebruiken door het schip in antwoord op seinen vanuit een vliegtuig bezig met opsporings- en reddingsoperaties

Betekenis

Het gegeven sein door het vliegtuig is ontvangen



De antwoordwimpel voorhijzen of veranderen van koers in de verlangde richting of het seinen van de letter 'T' met een seinlamp

Betekenis

Ik ben niet in staat aan het verzoek te voldoen



De internationale seinvlag 'N' hijsen of het seinen van de letter 'N' met een seinlamp

Seinen te gebruiken vanaf de grond ten behoeve van signalering vanuit vliegtuigen

Zichtbare signalen



Heb hulp nodig



Heb medische hulp nodig



Neen, ontkennend



Ja, bevestigend



Begeef me in deze richting

Antwoorden van een vliegtuig dat bovengenoemde seinen waarneemt

Bij dag

Een bericht afwerpen of schommelen met de vleugels

Bij nacht

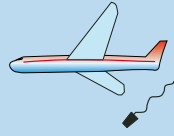
Tweemaal knipperen met landings of navigatielichten of

Anders

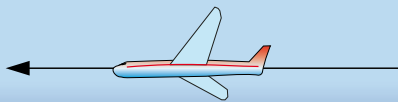
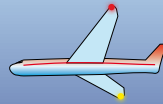
Het seinen van de letter 'T' of 'R' met behulp van licht of gebruik van elk ander geschikt signaal

Rechtuit vliegen op dezelfde hoogte zonder met de vleugels te schommelen of het seinen van het morsesein 'RPT' met behulp van elk ander geschikt signaal

Signalen dag



Signalen nacht



Betekenis

Bericht begrepen

Bericht niet begrepen.
Herhaal

Algemeen

Het Nederlandse Kustwacht Centrum is gevestigd in Den Helder. De Kustwacht is een organisatie waarbinnen diverse overheidsdiensten samenwerken.

Taken

De taken van de Kustwacht kunnen als volgt worden samengevat:

Dienstverlening:

- het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer;
- verkeersbegeleiding (buiten de directe aanlooproutes naar de belangrijke zeehavens);
- opsporings- en reddingstaken (SAR);
- rampen- en incidentenbestrijding;
- de vaarwegmarkering;
- het zeeverkeersonderzoek.

Toezicht en opsporing:

- de algemene politietaak;
- handhaving van de milieuwetgeving;
- handhaving van de visserijwetgeving;
- handhaving van de wetgeving m.b.t. het scheepvaartverkeer;
- handhaving van de wetgeving m.b.t. de uitrusting van schepen;
- het douanetoezicht.
- de grensbewaking

Werkgebied

In principe opereert de Nederlandse Kustwacht op de Noordzee in een gebied dat zich uitstrekt van de Nederlandse kustlijn tot aan de grens van de Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ). Voor opsporings- en reddingsactiviteiten vallen ook de volgende gebieden onder de verantwoordelijkheid: Waddenzee, het IJsselmeer en de Zuid Hollandse en Zeeuwse stromen.

Coördinatie bij hulpverlening en redding op zee

De Nederlandse Kustwacht is belast met het bewaken van de internationale maritieme noodfrequenties en handelt het nood- spoed- en veiligheidsverkeer af.

Voor het uitvoeren van haar taken met betrekking tot de veiligheid op zee kan de Kustwacht een beroep doen op de volgende instanties:

- De regionale Verkeerscentrales te Den Helder, IJmuiden, Scheveningen, Hoek van Holland en Vlissingen;
- De verkeersposten opererend vanaf de bemande vuurtorens langs de Nederlandse kust;
- Politie luchtvaartdienst;
- Marine hoofdkwartier;
- Het militaire vliegveld De Kooy;
- De reddingscoördinatie centra wereldwijd;
- Meldkamers van de politie;
- Het burger- en militair luchtverkeerscentrum te Amsterdam en Nieuw Milligen;
- Het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM);
- SAR squadron Klu Leeuwarden;
- Particuliere bergers op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen.

Communicatie

Het Kustwacht Centrum te Den Helder is, in geval van alarm of ten behoeve van operationele aangelegenheden, als volgt te bereiken:

Alarmnummer: +31 (0) 900 - 0111

Operationeel telefoonnummer: +31 (0) 223 - 542300

Telex: 71088+

Fax: 0223 - 658358

Oproepfrequenties Kustwacht	
Frequentie	Roepnaam
VHF-Kanaal 16	Nederlandse Kustwacht
2187,5 kHz (MF/DSC)	2442000
VHF-Kanaal 70 (VHF/DSC)	2442000
Inmarsat C	4471088 KUSTW NL
Verkeerscentrales / Verkeersposten	Roepnaam
Schiermonnikoog VHF Ch 05 (H24)	Verkeerspost Schiermonnikoog
Ouddorp VHF Ch 25 (08H00-20H00)	Verkeerspost Ouddorp
Terschelling VHF Ch 02 (H24)	Verkeerspost Brandaris
Den Helder VHF Ch 62 (H24)	Verkeerscentrale Den Helder
Ijmuiden VHF Ch 02 (H24)	Verkeerscentrale Ijmuiden
Scheveningen VHF Ch 21 (H24)	Verkeerscentrale Scheveningen
Hoek van Holland VHF Ch 11 (H24)	Verkeerscentrale Hoek van Holland
Vlissingen VHF Ch 64/14 (H24)	Verkeerscentrale Vlissingen
TIJDENS OPSPORINGS- EN REDDINGSACTIES IS DE ROEPNAAM 'DEN HELDER RESCUE'	

17. Seismisch onderzoek. Waarschuwing

In vele zeegebieden worden seismische waarnemingen gedaan door formaties van twee dicht naast elkaar varende schepen vergezeld van één of meer waarschuwingsvaartuigen, of door een enkel onderzoeksschip vergezeld door waarschuwingsvaartuig(en).

In het algemeen geschieden de waarnemingen overdag en 's-nachts bij gunstige weersgesteldheid, doch men moet er op bedacht zijn zulk een formatie van schepen te kunnen ontmoeten onder alle weersomstandigheden.

De beide of het enkele onderzoekingsvaartuig(en) slepen/sleept één of meer kabels door het water die tot ca. 2 en soms 3 zm lang kunnen zijn. Als geluidsbron wordt tegenwoordig de 'air-gun methode' gebruikt in plaats van explosieven zoals in het verleden.

De onderzoeksvaartuigen voeren de lichten en dagmerken conform Voorschrift 27(b) van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van Aanvaringen op Zee (1972).

Aangezien het bij dit onderzoek van groot belang is dat de te slepen kabel(s) gestrekt in het water liggen, is/zijn het/de betrokken schip/schepen zeer beperkt manoeuvreerbaar.

Scheepvaart en visserij dienen, voor de eigen veiligheid en teneinde de waarnemingen niet te verstoren, genoemde vaartuigen ruim te passeren en niet tussen de vaartuigen te komen, alsmede zeer zeker te vermijden dat de kabel(s) overvaren wordt/worden.

Scheepvaart en visserij dienen er tevens op bedacht te zijn dat de onderzoeksvaartuigen bij het begin en einde van ‘een te schieten raai’ een ruime bocht maken, waarbij ook de kabel(s) in een ruime bocht door het water wordt/worden gesleept. Onderzoeksvaartuig(en) en waarschuwingsvaartuig(en) houden de omringende scheepvaart en visserij regelmatig per VHF op de hoogte van hun (voorgenomen) bewegingen.

18. Beveiliging van mijnbouwinstallaties. Veiligheidszone

In de Noordzee komen op diverse plaatsen installaties voor ten behoeve van het onderzoek naar en de winning van olie en gas.

Naar internationaal recht mag een kuststaat ten behoeve van de exploratie en exploitatie van de natuurlijke bodemrijksdommen op of boven zijn deel van het continentaal plat:

- installaties en andere inrichtingen plaatsen en onderhouden;
- veiligheidszones rond zulke mijnbouwinstallaties instellen en
- binnen deze zones maatregelen treffen om deze te beveiligen.

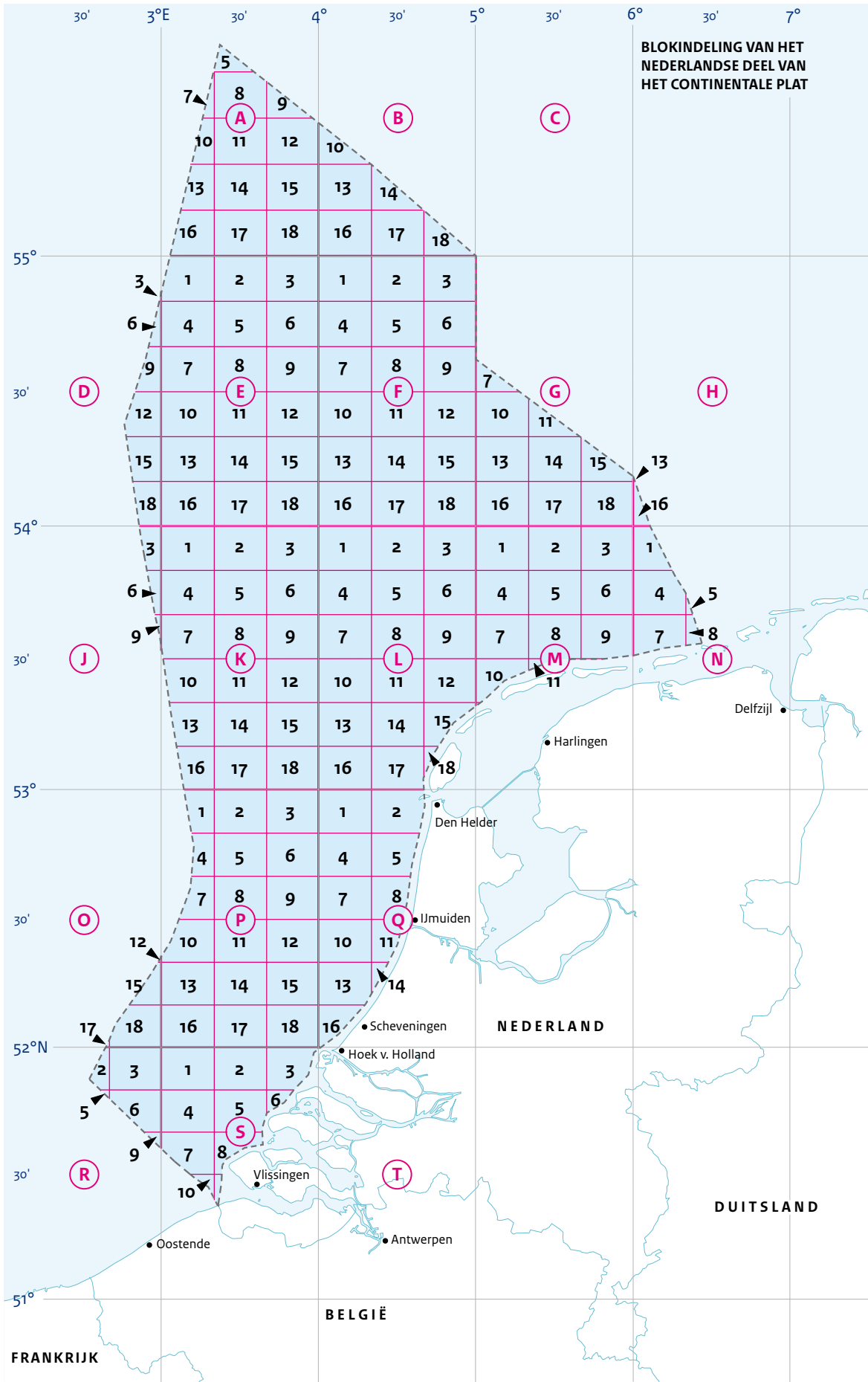
Veiligheidszones mogen zich uitstrekken tot een afstand van 500m rondom de mijnbouwinstallaties, gemeten vanaf de buitenzijde. Schepen van alle nationaliteiten dienen deze veiligheidszones te eerbiedigen, d.w.z. er buiten te blijven. De meeste Noordwesteuropese kuststaten hebben in hun nationale wetgeving voorzieningen getroffen om het instellen van veiligheidszones mogelijk te maken en hebben het inbreuk maken op het bepaalde met betrekking tot vastgestelde zones aangemerkt als misdrijf.

Onder mijnbouwinstallaties en inrichtingen, waar omheen veiligheidszones kunnen zijn vastgesteld, zijn begrepen:

- permanente (productie)platforms;
- verplaatsbare booreilanden;
- meerplaatsen op boeien, waar tankers geladen worden en
- inrichtingen op de zeebodem, waaronder onderzeese productieputten.

De posities van permanente productieplatforms worden in de zeekaart aangegeven; in de BaZ wordt wekelijks een overzicht gepubliceerd van de verplaatsbare booreilanden, werkzaam in de Noordzee (bovengrens 60°N). Hierbij, en bijvoorbeeld bij seismisch onderzoek, kan in de (radio)berichtgeving gebruik gemaakt worden van ‘blokken’ ter aanduiding van positie of werkgebied.

Voor de daarbij gehanteerde indeling van de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (EEZ), zie het kaartje op pagina 43.



19. Rapporteren van op zee verloren lading

Overboord geslagen of verspilde ladingen kunnen een gevaar vormen voor de scheepvaart en het milieu. Het opsporen en bergen van deze ladingen kost veel tijd en geld. Het melden van deze voorvallen betekent een besparing van kosten en een tijdwinst waardoor sneller acties kunnen worden ondernomen.

Voorzover zij niet verplicht zijn volgens diverse wetten en verdragen, wordt zeevarenden verzocht dergelijke voorvallen te melden aan de dichtstbijzijnde kuststaat met opgave van alle relevante bijzonderheden zoals datum, tijd, positie, aard van de lading, al dan niet drijvende, etc.

In Nederlandse wateren moet de melding gericht worden aan het Kustwachtcentrum te Den Helder (voor aanroepprocedure zie BaZ nr. 16).

Zeevarenden worden er op gewezen dat het niet melden een schending kan zijn van een wettelijke verplichting en dat zij in de regel kunnen worden opgespoord.

20. Informatieverstrekking schepen inzake gevaarlijke of verontreinigde goederen

De meldplicht die geldt voor zeeschepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren, is geregeld in de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart. Voor details omtrent de meldplicht /communicatie bij aanloop/vertrek van/uit Nederlandse havens wordt verwezen naar The Netherlands Coast Pilot (HP1) of Digipilot (HP1D). Voor zover door een melding op grond van de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart tevens is voldaan aan de meldplicht op grond van het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen (RVGZ), hoeft die melding op grond van dit laatste reglement niet nogmaals te geschieden. Voor het overige dient aan alle bepalingen van het RVGZ te worden voldaan.

21. Routeringsmaatregelen

Definities

Met betrekking tot routeringsaangelegenheden worden de volgende definities gebezigd.

Routeringssysteem

Elk systeem bestaande uit één of meer routes en/of routeringsmaatregelen, gericht op het verminderen van gevaar voor scheepsongevallen.

Het omvat verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemedend, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes.

Verplicht routeringssysteem

Een door IMO geadopteerd routeringssysteem, in overeenstemming met de behoeftstellingen van voorschrift V/8 van de Internationale Conventie voor de veiligheid van mensenlevens op Zee 1974, dat verplicht is te gebruiken door alle schepen, bepaalde soorten schepen of door schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren.

Verkeersscheidingsstelsel

Een routeringsmaatregel gericht op de scheiding van tegengestelde verkeersstromen door middel van geëigende maatregelen en door de instelling van verkeersbanen.

Scheidingszone of scheidingslijn

Een zone of lijn waardoor verkeersbanen, waarin schepen zich in tegengestelde of bijna tegengestelde richting voortbewegen, worden gescheiden; of waardoor een verkeersbaan wordt gescheiden van het aangrenzende zeegebied; of waardoor verkeersbanen, bestemd voor afzonderlijke categorieën schepen die zich in dezelfde richting voortbewegen, worden gescheiden.

Verkeersbaan

Een gebied binnen vastgestelde grenzen, waarin éénrichtingsverkeer is vastgesteld. Natuurlijke hindernissen, met inbegrip van die welke scheidingszones vormen, kunnen een grens aangeven.

Rotonde

Een routeringsmaatregel bestaande uit een scheidingspunt of cirkelvormige scheidingszone en een cirkelvormige verkeersbaan binnen vastgestelde grenzen. Binnen de rotonde wordt het verkeer gescheiden doordat het beweegt in een richting, tegengesteld aan die van de wijzers van de klok rond het scheidingspunt of -zone.

Zone voor kustverkeer

Een middels een routeringsmaatregel aangewezen gebied, gelegen tussen de grens aan de landzijde van een verkeersscheidingsstelsel en de nabijgelegen kust, waarvan gebruik gemaakt dient te worden overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 10(d) van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op zee, 1972.

Vaarweg voor tweerichtingsverkeer

Een vaarweg binnen vastgestelde grenzen, waarin tweerichtingsverkeer is vastgesteld, gericht op het verschaffen van een veilige doorvaart van schepen in wateren waar de navigatie moeilijk of gevaarlijk is.

Aanbevolen route

Een route van onbepaalde breedte, bedoeld voor doorgaande schepen, die vaak wordt gemarkeerd door midvaarwater boeien.

Aanbevolen koerslijn

Een route die speciaal is onderzocht, om te waarborgen dat deze zoveel mogelijk vrij is van gevaren en waarlangs schepen wordt aanbevolen te varen.

Diepwaterroute

Een vaarweg binnen vastgestelde grenzen die nauwkeurig is opgenomen met het oog op de benodigde waterdiepten t.o.v. de zeebodem en onderwaterobstakels zoals in de kaart is aangegeven.

Vorzorgsgebied

Een routeringsmaatregel bestaande uit een gebied binnen vastgestelde grenzen waar schepen met bijzondere voorzichtigheid moeten navigeren en waarbinnen de richting van de verkeersstroom kan worden aanbevolen.

Gebied dat dient te worden gemeden

Een routeringsmaatregel bestaande uit een gebied binnen vastgestelde grenzen waarbinnen hetzij de navigatie bijzonder gevaarlijk is of waarbinnen het buitengewoon belangrijk is te voorkomen dat er ongevallen plaatsvinden. Een dergelijk gebied dient door alle schepen of bepaalde categorieën schepen te worden gemedend.

Vastgestelde richting van de verkeersstroom

Een patroon voor de verkeersstromen, waarmee de gerichte beweging van het verkeer wordt aangegeven, zoals dat is vastgesteld binnen een verkeersscheidingsstelsel.

Aanbevolen richting van de verkeersstroom

Een patroon voor de verkeersstromen, waarmee de aanbevolen gerichte beweging van het verkeer wordt aangegeven, wanneer het niet uitvoerbaar of onnodig is een vastgestelde richting van de verkeersstroom in te voeren.

Het gebruik van routeringssystemen

- Het gebruik van routeringssystemen wordt voor alle schepen aanbevolen, tenzij anders vermeld en kunnen verplicht worden gesteld voor alle schepen of sommige categorieën schepen of schepen die bepaalde ladingen vervoeren.
- Routeringssystemen zijn bedoeld om bij dag en bij nacht gebruikt te worden in alle weersomstandigheden, in ijsvrij water of bij lichte ijsgang wanneer er geen buitengewone manoeuvres zijn vereist of geen assistentie van ijsbreker(s) wordt verlangd.
- Als men besluit gebruik te maken van een routeringssysteem, dient men met het oog op de noodzaak van voldoende water onder de kiel rekening te houden met de kaartdiepte, de mogelijkheid van veranderingen in de zeebodem sinds het tijdstip van de laatste opname en de gevolgen van weers- en getij-invloeden op de waterdiepten.
- Een schip dat in of nabij een door de IMO aanvaard verkeersscheidingsstelsel navigeert moet nauwgezet handelen overeenkomstig het gestelde in voorschrift 10 van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972, teneinde het ontstaan van gevaar voor aanvaring met een ander schip zoveel mogelijk te beperken.
- De andere voorschriften van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972 blijven in alle opzichten van toepassing, in het bijzonder de voorschriften van Deel B, Afdelingen II en III indien gevaar voor aanvaring met een ander schip aanwezig wordt geacht.
- Op ontmoetingspunten waar routeverkeer uit diverse richtingen bijeenkomt is een werkelijke verkeersscheiding niet echt mogelijk, omdat schepen routes noodzakelijkerwijs moeten kruisen of van route moeten veranderen. Daarom dienen schepen in dergelijke gebieden met grote voorzichtigheid te navigeren en er zich van bewust te zijn dat het enkele feit, dat een schip een doorgaande route volgt, aan dat schip geen speciaal voorrecht toekent of tot niet uitwijkplichtig maakt.
- Een diepwaterroute is allereerst bestemd om te worden gebruikt door schepen die, vanwege hun diepgang met betrekking tot de beschikbare waterdiepte in het desbetreffende gebied, genoodzaakt zijn van een dergelijke route gebruik te maken. Doorgaand verkeer waarvoor de bovenstaande overweging niet geldt, dient, voorzover uitvoerbaar, het volgen van een diepwaterroute te vermijden.
- Indien uitvoerbaar dienen voorzorgsgebieden te worden gemeden door passerende schepen, die geen gebruik maken van de daarop aansluitende verkeersscheidingsstelsels of diepwater-routes, dan wel daaraan grenzende havens aanlopen of verlaten.
- In vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, met inbegrip van diepwaterroutes voor tweerichtingsverkeer, dienen de schepen, voor zover uitvoerbaar, de stuurboordzijde te houden.
- De in verband met routeringssystemen op de kaarten voorkomende pijlen geven alleen maar de algemene richting van de ingestelde of aanbevolen verkeersstroom aan; schepen behoeven hun koersen niet precies langs deze pijlen uit te zetten.
- Het sein 'YG' hetgeen betekent 'U blijkt zich niet te houden aan het verkeersscheidingsstelsel' is in het Internationale Seinboek opgenomen voor gebruik waar dit toepasselijk is.

Ter bevordering van de veiligheid op zee, in het bijzonder in druk bevaren gebieden waar scheepvaartverkeer uit verschillende richtingen samenkomt, zijn in bepaalde gebieden in de wereld verkeersscheidingsstelsels (VSS) ingericht.

In het belang van een veilige navigatie wordt doorgaand scheepvaartverkeer aan-geraden, zowel overdag als 's nachts en in alle weersomstandigheden, gebruik te maken van deze VSS's voor zover de omstandigheden zulks toelaten.

De International Maritime Organization (IMO) is de organisatie die op internatio-naal niveau bevoegd is tot het nemen en aanbevelen van routeringsmaatregelen ten behoeve van de scheepvaart.

Alvorens een nieuw in te stellen of te wijzigen VSS goed te keuren, zal de IMO overwegen of:

- de voorgestelde navigatiehulpmiddelen de zeevarende in staat zullen stellen met voldoende nauwkeurigheid zijn positie te bepalen om het routeringsstelsel te bevaren conform voorschrift 10 van de International Bepalingen ter Voorko-ming van Aanvaringen op Zee, 1972;
- de hydrografische opnemingen in het gebied voldoen;
- het schema beantwoordt aan de ontwerpeisen van een dergelijk stelsel en aan de gevestigde routeringsmethoden.

Routeringsmaatregelen voor de Nederlandse kust

Voor de Nederlandse kust zijn een groot aantal routeringsmaatregelen van kracht. Het kaartje geeft hiervan een overzicht. De nummers op het kaartje (zie pagina 48) corresponderen met de opsomming van de benamingen hieronder vermeld:

- 1 North Hinder South TSS;
- 2 At West Hinder;
- 3 Maas West outer TSS;
- 4 Maas West inner TSS;
- 5 Maas North TSS;
- 6 North Hinder North TSS;
- 7 Off Texel TSS;
- 8 Terschelling - German Bight TSS;
- 9 Jade approach TSS;
- 10 German Bight western approach TSS;
- 11 DWR from North Hinder to Indefatigable Bank via DR1 lightbuoy;
- 12 DWR from North Hinder to Off Brown Ridge TSS;
- 13 North Hinder Junction precautionary area;
- 14 Maas precautionary area;
- 15 Inshore traffic zone;
- 16 Inshore traffic zone;
- 17 Off Vlieland TSS;
- 18 Vlieland Noord TSS;
- 19 Precautionary area Vlieland Junction;
- 20 DWR leading to IJmuiden;
- 21 Off Brown Ridge TSS (mandatory route for tankers);
- 22 DWR from 'Off Brown Ridge' TSS to 'West Friesland' TSS (mandatory route for tankers);
- 23 West Friesland TSS (mandatory route for tankers);
- 24 Friesland Junction precautionary area (mandatory route for tankers);
- 25 East Friesland TSS (mandatory route for tankers);
- 26 DWR from 'Off Botney Ground' TSS to the precautionary area 'Friesland Junction';
- 27 Off Botney Ground TSS;
- 28 DWR Europoort;
- 29 Precautionary area Maas Junction;
- 30 Maas North West TSS.

De Dienst der Hydrografie publiceert uitsluitend informatie betreffende route-ringsmaatregelen in de BaZ over het eigen karteringsgebied. De Staatscourant pu-bliceert wereldwijd informatie betreffende (wijzigingen in) routeringsmaatregelen.

Verkeersbegeleidend systeem

In Nederlandse wateren is voor een aantal gebieden een zogenaamde 'Verkeersbegeleidend systeem' (VBS) ingesteld.

Voor de in die gebieden te volgen communicatie-procedures raadpleegt men 'The Netherlands Coast Pilot' (HP1), Digipilot (HP1D) of de Br.Adm. List of Radio Signals.

Routeringsmaatregelen voor de Nederlandse kust



22. Gebruik ECDIS – RNC/ENC

Voor regels met betrekking tot het gebruik van ECDIS - RNC/ENC zie Internetpagina: www.ivw.nl

Verder geeft de IHO-publicatie S-66 'Facts about Electronic Charts and Carriage Requirements' inzicht in de achtergronden en het gebruik van elektronische kaarten. Deze publicatie is vrij downloadbaar vanaf de publicatiesectie van de IHO-website: www.iho.int

23. WGS84 en andere geodetische datum

Om een positie op aarde vast te leggen, worden coördinaten gebruikt. Over de hele aarde zijn lengte en breedte vastgelegd ten opzichte van de meridiaan door Greenwich, en de evenaar. Meridianen en parallellen staan op alle zeekaarten en 1800-serie kaarten. Dergelijke geografische coördinaten worden uitgedrukt in graden, en staan aan de basis van projectieve coördinaten in meters. Wie onduidelijk geografische coördinaten wil gebruiken, moet rekening houden met het wiskundige model van de aarde, ten opzichte waarvan deze coördinaten gedefinieerd zijn. Wie dergelijke modellen door elkaar haalt, kan een fout in zijn positie maken van vele honderden meters.

Geografische coördinaten zijn posities op de aarde, een onregelmatig gevormd lichaam. Vaak wordt zijn vorm vereenvoudigd voorgesteld door een bol, zoals bij globes. Voor nauwkeurige toepassingen als plaatsbepaling is dit echter niet voldoende. De grootste afwijking is dat de aarde is afgeplat aan de polen. Als wiskundig aardmodel wordt daarom een ellipsoïde gebruikt. Dit is een wiskundige voorstelling van een afgeplatte bol. Een ellipsoïde, zijn ligging en zijn oriëntatie heten samen het geodetisch datum, waarmee coördinaten vastgelegd worden. Er bestaan vele van dergelijke datum, waardoor coördinaten alleen eenduidig vastliggen als het datum erbij wordt genoemd.

Voor de Noordzee worden de publicaties van de Dienst der Hydrografie uitgegeven in het geodetische datum WGS84, dat ook gebruikt wordt in het satelliet plaatsbepalingssysteem GPS. In het Caribische gebied en voor Suriname zijn nog een aantal kaarten in een lokaal geodetisch datum gegeven. Voor omrekening tussen WGS84 en deze lokale stelsels staat een gemiddelde verschuiving op het kaartblad afgedrukt. Meer informatie over geodetische datum en transformatie daartussen kan gevonden worden in (1), dat gratis digitaal verkrijgbaar is via Internetpagina: www.abdn.ac.uk. Het computerprogramma PCTrans kan een groot aantal geodetische berekeningen uitvoeren, waaronder datumtransformaties. Het kan gratis verkregen worden via (2).

(1): Hydrography, by C.D. de Jong, G. Lachapele, S. Skone and I.A. Elema.

(2): Internetpagina Dienst der Hydrografie: www.hydro.nl

24. Satellietnavigatiesystemen

Satellietnavigatie in het algemeen

Plaatsbepalen kan goed en eenvoudig met satellietplaatsbepalingssystemen. De posities van de satellieten ten tijde van uitzending van de signalen zijn bekend, en uit de (verandering van de) looptijd van minimaal vier satelliet signalen naar een ontvanger kan deze ontvanger de ontvangerpositie en de fout in de ontvangerklok berekenen, en koers en vaart. De precisie van deze systemen is onder andere afhankelijk van het aantal te ontvangen satellieten en hun positie aan de hemel (en dus de plaats van de ontvanger op aarde), de activiteit van verschillende luchtlagen (bijvoorbeeld de ionosferische activiteit) en de aanwezigheid van opzettelijke signaalverslechtering.

Ook moet rekening gehouden worden met de kans op grove fouten, door bijvoorbeeld indirecte ontvangst van het satelliet signaal na weerkaatsing, het multipad-effect.

Op dit moment bestaan verschillende Global Navigation Satellite Systems (GNSS) waarvan het Amerikaanse Global Positioning System (GPS) het bekendste is. Het Russische Global Navigation Satellite System (GLONASS) is tegenwoordig weer te gebruiken nadat er enkele jaren te weinig onderhoud aan was gepleegd. Europa werkt momenteel aan de opbouw van een eigen systeem: Galileo. Ook in China wordt gewerkt aan eigen GNSS: Compass.

Met satellietnavigatie bepaalde posities zijn mogelijk nauwkeuriger dan informatie in de producten van de Dienst der Hydrografie. De producten zijn gebaseerd op hydrografische opnemingen uit de afgelopen decennia, die mogelijk uitgevoerd zijn met een mindere positienuwkeurigheid dan tegenwoordig mogelijk is.

De signalen van plaatsbepalingssatellieten zijn zeer zwak, en daardoor eenvoudig opzettelijk of onopzettelijk te verstoren. Een van de mogelijke storingsbronnen wordt gevormd door de zonneactiviteit; deze kent een periode van 11 jaar en zal naar verwachting de volgende piek rond 2013 bereiken. Het wordt aangeraden te allen tijde over een onafhankelijk systeem te beschikken, ter controle en als back-up. Een mogelijkheid hiervoor is Loran, zie BaZ nr. 29.

Het GPS

Het NAVSTAR GPS-systeem kan tegenwoordig posities leveren met zo'n 15-22,5 meter horizontale precisie $\pm 2\text{DRMS}$. Dit betekent dat in 95% van de gevallen de berekende positie dichter dan 15-22,5 meter bij de werkelijke positie ligt, zie (1). Deze precisie hoort bij de Standard Positioning Service (SPS). De Precise Positioning Service (PPS) levert betere resultaten, maar de hiervoor extra benodigde signalen zijn alleen toegankelijk voor defensietoepassingen van de Verenigde Staten en de NAVO-partners. Een andere mogelijkheid om de precisie te verhogen is Differentieel GPS (DGPS). Zie hiervoor de volgende paragraaf. Een GPS-positie wordt altijd berekend in het geodetisch datum WGS84, maar kan door veel ontvangers ook getoond worden in andere datums. Het GPS is continu in ontwikkeling. Diverse moderniseringën worden uitgevoerd aan de satellieten, de signaalstructuur, en de satellietwaarnemingsstations op aarde. In plaats van een wereldwijde opzettelijke signaalverslechtering kan tegenwoordig het signaal regionaal verstoord worden. Ook kan de satellietgeometrie verslechteren door mankementen aan satellieten. Waarschuwingen voor gebruikers worden gegeven door de United States Coast Guard (USCG) via Notices Advisory to NAVSTAR Users (NANU-s), zie (1). Deze zullen in belangrijke gevallen doorgegeven worden via een BaZ, en de NAVTEX-service van het Kustwachtcentrum.

Differentiële satellietplaatsbepaling

Differentiële GPS-technieken meten de positie niet alleen op het bewegende object, maar ook op minstens één ander vast punt met bekende positie. Hierdoor kan de waargenomen positie van het vaartuig verbeterd worden. Het uitzenden van correcties vindt plaats via terrestrische stations (bv. IALA, zie verder) of communicatiesatellieten. Deze methode bewaakt de integriteit (waarschuwing bij slecht functioneren) en verhoogt de horizontale precisie tot beter dan 10m $\pm 2\text{DRMS}$, afhankelijk van de afstand tot het differentiële station. De International Authority of Lighthouse Associations (IALA) verschaft een DGPS-service voor vele kustgebieden. In Nederland staan IALA DGPS-zenders te Hoek van Holland, Gilze-Rijen en Vlieland. Zie voor meer informatie (2). Deze signalen zijn voor iedereen gratis te gebruiken. In geval van slecht functioneren, zal dit blijken uit integriteitswaarschuwingen in de signalen zelf, en via NAVTEX en BaZ. Sinds 2006 zijn voor Europa gratis differentiële signalen beschikbaar via het European Geostationary Navigation Overlay System (EGNOS). Een dergelijk Satellite Based Augmentation

System (SBAS) is ook in ontwikkeling in andere werelddelen. Zij zorgen voor een verbeterde precisie, maar ook voor een hogere integriteit. Ontvangers die hun posities intern controleren worden aangeduid als Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM). Het wordt aangeraden hierop te letten bij aanschaf van een GPS-ontvanger.

Meer informatie is beschikbaar op internet:

(1) GPS: www.navcen.uscg.gov; <http://pnt.gov>; <http://www.gps.gov>;

(2) www.iala-aism.org;

(3) EGNOS en Galileo: www.esa.int/esaNA

25. Beloodsing

Algemeen

Er geldt een loodsplicht voor de volgende regio's:

- **Regio Noord:** Delfzijl, Eemshaven en Eemsmonding, wateren van en naar Terschelling (Lauwersoog, Harlingen, West-Terschelling, Vlieland, Kornwerderzand en Den Oever);
- **Regio Amsterdam-IJmond:** Amsterdam, IJmuiden, vaarwaters langs Texel (Den Helder, Den Oever, Oudeschild, Kornwerderzand);
- **Regio Rotterdam-Rijnmond:** Maasmond, Nieuwe Waterweg, Breeddiep, Beerkanaal, Calandkanaal, Hartelkanaal, Nieuwe Maas, Koningshaven, Noord, Rietbaan, Oude Maas, Spui, Beningen, Hollandsche IJssel tot stuw bij krimpen aan de IJssel, Beneden Merwede tot aan Hardinxveld-Giessendam en het wantij, Dordtsche Kil, Krabbengeul, Mallegat, Hollandsch Diep west van Moerdijkbrug, haringvliet, Vuile Gat, Krammer benoorden Krammersluizen, Zuid Vlije, Volkerak;
- **Regio Scheldemonden:** Westerschelde, Terneuzen, Kanaal van Gent naar Terneuzen, Kanaal door Zuid Beveland, Kanaal door Walcheren, Veerse Meer, Oosterschelde, Keeten, Krammer tot Krammersluizen en Schelde-Rijnverbinding tot Kreekraksluizen en Bergen op Zoom voor schepen met gevaarlijke lading aan boord.

Vrijstelling en ontheffing van de loodsplicht

Zie tabel op blz. 52.

Ad hoc loodsplicht

Schepen die zijn vrijgesteld van de loodsplicht kunnen alsnog door de autoriteiten verplicht worden gesteld een loods aan boord te nemen indien het weer of bijzondere omstandigheden aan schip, lading en opvarenden, de verkeersdruk of de toestand van de vaarweg dit rechtvaardigen.

Boetes

Wanneer onderstaande categorieën schepen geen gebruik maken van de diensten van een loods, krijgt de gezagvoerder in aanvulling op het verschuldigde bedrag voor beloodsing, een gevangenisstraf tot max. 2 maanden of een geldboete tot maximaal circa € 4545,--.

- Schepen zonder vrijstelling of ontheffing;
- Schepen gebouwd of geschikt gemaakt voor het vervoer van olie, gas of chemicaliën (geheel of gedeeltelijk geladen) in bulk, of die leeg (alle gevaarlijke restanten verwijderd) maar niet gasvrij zijn verklaard;
- Schepen die bepaalde hoeveelheden gevaarlijke lading vervoeren zoals dit is vastgesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Beloodsing vanaf de wal

Normaal gesproken komt de loods aan boord om zijn werk te doen. Er zijn echter omstandigheden waarin dit niet mogelijk is, bijvoorbeeld:

- Als gevolg van slechte weersomstandigheden;
- Als door de constructie van het schip het niet mogelijk is de loods buitengaats aan boord te nemen;
- Andere buitengewone omstandigheden.

Tenzij de havenmeester het verbiedt, vindt beloodsing vanaf de wal plaats onder bovengenoemde omstandigheden met behulp van VHF en alleen in open zee. Over het algemeen zal de loods dan aan boord komen wanneer het schip eenmaal binnengaats is.

Vrijstelling en ontheffing op de loodsplicht		
Vaarweg	Vrijstelling	Ontheffing
Noord Nederland Westereems to Borkum		
General Traffic	length max. 150m or width max. 25m or draught max. 7m	no
Noord Nederland Westereems to Borkum		
Carferries	length max. 120m or width max. 20m or draught max. 7m	no
Noord Nederland Borkum to Eemshaven		
	length max. 90m or width max. 13m or draught max. 7m	length max. 110m or draught max. 7m
Noord Nederland Texel Roads to Den Helder		
	Nieuwe Diep length max. 90m and draught max. 7m	Nieuwe Diep length max. 110m and draught max. 7m
	Koopvaardersbinnenhaven length max. 90m and draught max. 5m	Koopvaardersbinnenhaven length max. 110m and draught max. 5m
Noord Nederland Den Helder to Kornwerderzand		
	length max. 60m or draught max. 4m	length max. 90m or draught max. 4m
Noord Nederland Harlingen to Kornwerderzand Den Helder to Den Oever and remaining Waddenzee		
	length max. 60m or draught max. 2.5m	length max. 90m or draught max. 2.5m
Noord Nederland Harlingen to Vlierede		
	length max. 70m or draught max. 6m	length max. 90m or draught max. 6m
Amsterdam-IJmond All fairways compulsory to pilotage		
	length max. 70m	length max. 90m
Rotterdam-Rijnmond All fairways compulsory to pilotage		
	length max. 70m	length max. 70m
Scheldemonden Schouwenbank to Vlissingen Oost		
	length max. 75m or draught max. 5.5m	length max. 80m or draught max. 5.5m
Scheldemonden All fairways compulsory to pilotage		
	length max. 75m	length max. 80m

Zeelieden en scheepsagenten worden geadviseerd om met regelmaat de Berichten aan Zeevarenden te raadplegen teneinde van de meest recente informatie op de hoogte te blijven.

Noot:

Vrijstelling of ontheffing van de loodsplicht is niet van toepassing voor schepen die gevaarlijke lading vervoeren.

Ontheffing van de loodsplicht hangt verder af van speciale kwalificaties die de bemanning moet hebben zoals dat is vastgesteld door de autoriteiten. Zeeschepen die zijn opgenomen in het 'Register loodsplicht kleine zeeschepen' zijn vrijgesteld van de loodsplicht of kunnen hiervan ontheffing krijgen. Het betreft hier:

Rijnschip: zeeschip in bezit van een certificaat van onderzoek of van een speciaal certificaat zoals wordt beschreven in de Bijlagen B en G van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995

Denemarkenvaarder: zeeschip dat:

- een lengte heeft van minder dan 80 m;
- een bruto inhoud heeft van minder dan 1600 ton, of een bruto tonnage van minder dan 1600 en een voortstuwingsvermogen van niet meer dan 1125 kW (1500 pk), en
- een certificaat van deugdelijkheid in de zin van het Schepenbesluit 1965 heeft dat slechts geldig is voor:
 - de vaart van het Vlie, langs de Nederlandse en Duitse waddeneilanden naar de monden van de Wezer, de Elbe en de Eider, door het Noord-Oostzeekanaal naar de Oostzee tot de lijn Stralsund- Trelleborg, alsmede door de Sont en de Belten naar het Kattegat tot de lijn Grenaa-Kullen, of
 - de vaart van de mond van de Westerschelde naar het zuiden langs de Nederlandse, Belgische en Franse kust tot Duinkerken.

Lage kruiplijn-coaster: zeeschip dat:

- een lengte heeft < 110m;
- een zodanige vorm of constructie heeft dat het geschikt is voor de vaart op niet-loodsplichtige binnenwateren en daarvoor wordt gebruikt of zal worden gebruikt.

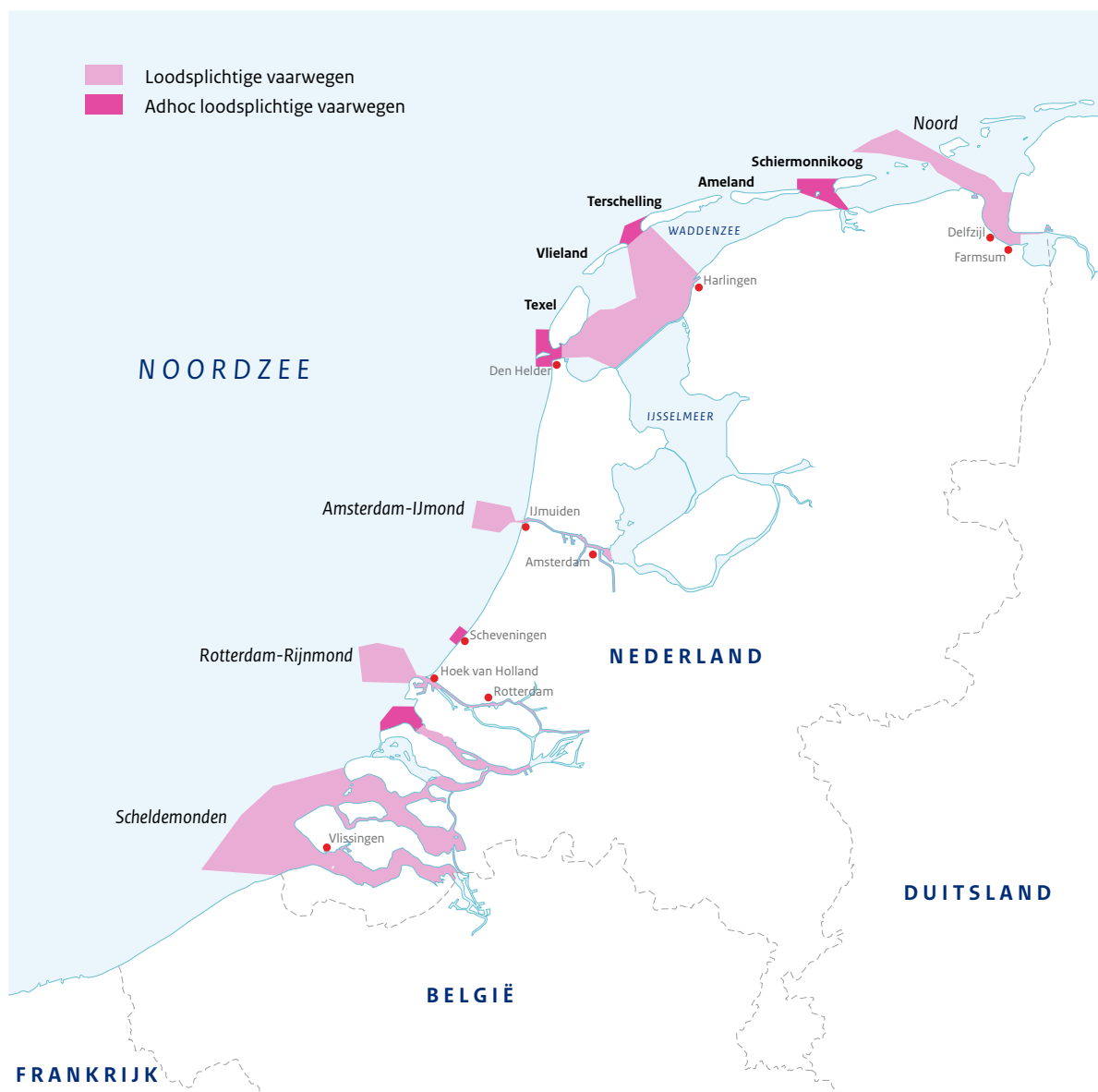
Binnen/buiten-schip: zeeschip dat:

- een lengte heeft < 110m;
- blijkens zijn constructie vergelijkbaar is met een binnenschip, en gebruikt wordt of zal worden gebruikt;
- voor de vaart op de binnenwateren die niet zijn opgenomen in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet en in een beperkt vaargebied op zee, in het bijzonder de kustwateren.

De volgende categorieën zeeschepen zijn vrijgesteld van de loodsplicht:

- zand-, bagger- en grindschepen, reddingsvaartuigen, tenzij deze schepen voor andere doeleinden worden gebruikt op vaarwegen die loodsplichtig zijn;
- overheidsvaartuigen;
- schepen op doorreis via Nederlandse territoriale wateren en niet de dichtstbijzijnde Nederlandse haven aandoen;
- schepen die een officier aan boord hebben die de navigatie verzorgt en die in het bezit is van een 'Certificaat van Vrijstelling' ('Pilot Exemption Certificate' - PEC);
- oorlogsschepen;
- loodsvaartuigen, tenzij ze voor andere doeleinden worden gebruikt;
- visserschepen, tenzij ze voor andere doeleinden worden gebruikt.

De algemene uitzonderingsregels voor vrijstelling van de loodplicht gelden niet voor schepen die vallen onder de eerste twee punten wanneer deze schepen, als ze loodplichtig zouden zijn, bij het niet nemen van een loods, een boete zouden moeten betalen.



Adressen Loodswezen

Adressen Loodswezen
Nederlandse Loodscorporatie
Berghaven 16, 3151 HB Hoek van Holland Postbus 830 3000 AV Rotterdam Telefoon: +31 (0)88 900 25 00 Fax: +31 (0)88 900 25 88
Loodswezen Regio Scheldemonden
Boulevard de Ruyter 8, 4381 KA Vlissingen Telefoon: +31 (0)118 - 489500 Fax: +31 (0)118 41 28 31 E-mail: scheldemonden@loodswezen
Loodswezen Regio Rotterdam - Rijnmond
Markweg 200, 3198 NB Europoort - Rotterdam Havennummer 6335 Telefoon: +31 (0)88 900 300 0 Fax: +31 (0)88 900 334 4 E-mail: rotterdam-rijnmond@loodswezen.nl
Loodswezen Regio Amsterdam - IJmond
Kanaaldijk 242, Postbus 11 1970 AA IJmuiden Telefoon: +31 (0)255 56 45 45 Fax: +31 (0)255 56 45 15 E-mail: amsterdam-ijmond@loodswezen.nl
Loodswezen Regio Noord
Borkumweg 3a, 9979 XJ Eemshaven Telefoon: +31 (0)596 61 81 88 Fax: +31 (0)596 61 85 83 E-mail: noord@loodswezen.nl

26.

Piraterij

Algemeen

Naar aanleiding van het toegenomen aantal kapingen, bedreigingen en diefstal van lading, inventaris/voorraden van schepen wordt de aandacht gevestigd op dit probleem. In de volgende gebieden is een potentieel gevaar van piraterij aanwezig:

- Straat van Malacca;
- Indonesische Archipel;
- Zuid Chinese Zee;
- Indische oceaan, rondom het Indische Schiereiland;
- Kustlijn van West Afrika;
- Oostelijke en Westelijke kustlijn van Zuid Amerika;
- Caribische gebied;
- De Hoorn van Afrika (oostkust).

Eigenaren, reders, managers, scheepsagenten, gezagvoerders en bemanningen van schepen wordt aanbevolen nota te nemen van de aanbevelingen van de Internationale Maritime Organisation, zoals beschreven in Circulaires MSC 632 (Revised), MSC 623 (Revised), MSC 622 en MSC 967.

Een andere belangrijke publicatie op dit terrein is de OCIMF-publicatie 'Piracy and Armed Robbery against Shipping' van 16 november 2005.

Op de volgende websites is actuele informatie over piraterij te verkrijgen:

- <http://www.icc-ccs.org> (De officiële site van IMO: Circulaires en rapportages – Adobe Acrobat Reader vereist);
- <http://www.iccwbo.org> (Actueel nieuws over piraterij en maritieme fraude door het International Maritime Bureau).

Melden van misdrijven

Verplichtingen gezagvoerder (beknopt)

Gezagvoerders van Nederlandse schepen – waar ook ter wereld – dienen onverwijld en op de snelst mogelijke wijze kennis te geven aan de officier van justitie van elk misdrijf aan boord begaan, waardoor de veiligheid van hun vaartuig of van de opvarenden in gevaar is gebracht of waardoor iemands dood of zwaar lichamelijk letsel is veroorzaakt. Deze kennisgeving dient zover mogelijk te bevatten: personalia + nationaliteit verdachte, personalia gezagvoerder en andere ter zake doende feiten (relaas van bevindingen). De gezagvoerder dient verder met grote spoed aanwijzingen van de officier van justitie te verkrijgen aangaande de wijze waarop ter zake dient te worden gehandeld. De aanwijzingen van de officier van Justitie dienen vervolgens in acht te worden genomen (art. 539 u Wetboek van Strafvordering).

Meldpunt ten behoeve van gezagvoerders

Misdrijven dienen onverwijld (telefonisch of via faxbericht of E-mail) gemeld te worden aan de Unit Noordzee van het Korps Landelijke Politiediensten. Deze Unit is gehuisvest in het gebouw van het Kustwachtcentrum. Medewerkers van deze unit zijn – hetzij via het Kustwachtcentrum, hetzij rechtstreeks dag en nacht bereikbaar. Alle meldingen worden via de unit ter kennis gebracht van een (Noordzee) Officier van Justitie en aanwijzingen van de (Noordzee) Officier van Justitie worden via de unit ter kennis gebracht van de betreffende gezagvoerder. Ook ter zake piraterij kunnen gezagvoerders voor advies en/of aanwijzingen contact opnemen met de Unit Noordzee. In overleg met een (Noordzee) Officier van Justitie wordt vervolgens bekeken of, en wanneer daartoe besloten wordt, op welke wijze een strafrechtelijk onderzoek zal worden ingesteld.

Bereikbaarheid Kustwachtcentrum

Dienstdoende chef van de wacht:

Telefoon: +31 (0) 223-542300
Fax: +31 (0) 223-658358
Telex: 71088
E-mail: ccc@kustwacht.nl
Postadres: Korps Landelijke Politiediensten Unit
Noordzee
Rijks Zee- en Marinehaven 1
1781 ZZ Den Helder
E-mail: klpd.noordzee@planet.nl
Telefoon: + 31 (0)223-658390

Het voorgaande doet niets af aan de mogelijkheid voor gezagvoerders om assistentie te verzoeken bij de (lokale) autoriteiten van kuststaten. Gevallen van zeeroverij dienen (achteraf) ook altijd middels het standaard rapportageformulier gemeld te worden aan:

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM)
Postbus 20904, 2500 EX Den Haag (Nederland)
Telefoon: (+31) (0) 70-3516171
Fax: (+31) (0) 70-3517895
Internetpagina: www.rijksoverheid.nl
(DGLM zal IMO Londen verwittigen)

27. Hogesnelheidsvaartuigen

Hogesnelheidsvaartuigen (HSV) varen met snelheden die hoger liggen dan die van de reguliere scheepvaart. Zij komen over het algemeen voor op vaste routes en vervoeren passagiers, auto's en soms vracht.

HSV voeren geen speciale identificatiesignalen en kunnen geen speciale rechten of plichten ontlenen aan het Internationale reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee (1972 + aanvullingen). Toch vormen HSV, in die gebieden waar zij operationeel zijn, een nieuw gevaar. Door hun hoge snelheden neemt het aantal gevaarlijke situaties toe en daarmee de kans op aanvaringen. HSV kunnen in ondiep water hoge golven veroorzaken die met name voor kleine vaartuigen een zeker risico met zich meebrengen.

28. Meteorologische- en oceanografische meetboeien

Veel onderzoeksinstituten gebruiken drijvende of verankerde boeien om op de oceanen verschillende soorten gegevens te verzamelen. Deze automatisch werkende en geel gekleurde boeien verrichten routinematige metingen en versturen realtime de gegevens via satellieten. De metingen hebben betrekking op de windsnelheid en richting, luchttemperatuur, luchtvochtigheid, luchtdruk, getij, golfhoogte, oppervlakte temperatuur van het zeewater, maar ook temperaturen van het water op diverse dieptes. Alle boeien zenden gelijktijdig met de gegevens hun positie uit.

Advies aan zeevarenden:

- Berg geen op drift geraakte boeien;
- Kijk uit voor verankerde boeien. Op de radar zijn ze te zien;
- Tijdens visactiviteiten moeten de boeien goed vrij gevaren worden;
- Meer niet af aan deze boeien en beschadig ze niet;
- Wanneer een boei dreigt te stranden, stel dan de lokale autoriteiten op de hoogte onder vermelding van de positie en indien bekend het identificatienummer van de boei.



Drijvende meetboei



Verankerde meetboei

Loran is een terrestrisch plaatsbepalingssysteem, dat werkt met ketens van zenders. De huidige generatie wordt ook wel aangeduid met 'enhanced Loran' (eLoran), of de verouderde naam 'Loran-C'. Een keten bestaat uit een primary station en enkele secondary stations. Positiebepaling vindt plaats door vergelijking van de aankomsttijden van de uitgezonden signalen. Elke keten wordt geïdentificeerd met zijn Group Repetition Interval (GRI), het tijdsinterval tussen opeenvolgende pulsen. Elke zender is herkenbaar aan zijn Emission Delay (ED), de tijdsvertraging waarmee hij uitzendt, ten opzichte van het primary station.

Rond de Noordzee worden vier ketens onderhouden, die vroeger grotendeels deel uitmaakten van het Noordwest Europees Loran-C Systeem (NELS). De ketens worden verder beschreven in de tabel en het kaartje.

Loran Ketens				
Keten	GRI (10µ)	Station	Positie	ED (µs)
Noord	7001	Bø, Norway (Primary)	68° 38'N-14° 28'E	0
		Jan Mayen, Norway (X)	70° 55'N-08° 44'W	14100
		Berlevåg, Norway (Y)	70° 51'N-29° 12'W	29100
Centraal	9007	Ejde, Færoe Islands (Primary)	62° 38'N-07° 04'W	0
		Jan Mayen, Norway (X)	70° 55'N-08° 44'W	14200
		Bø, Norway (X)	68° 38'N-14° 28'E	28000
		Værlandet, Norway (Y)	61° 18'N-04° 42'E	41100
Oost	7499	Sylt, Germany (Primary)	54° 48'N-08° 18'E	0
		Lessay, France (X)	49° 09'N-01° 30'W	14100
		Værlandet, Norway (Y)	61° 18'N-04° 42'E	29500
Zuid	6731	Lessay, France (Primary)	49° 09'N-01° 30'W	0
		Soustons, France (X)	43° 44'N-01° 23'W	13000
		Anthorn, UK (Y)	54° 54'N-03° 17'W	27300
		Sylt, Germany (Z)	54° 48'N-08° 18'E	42100

Het systeem heeft een precisie van 100m (2DRMS) of slechter, afhankelijk van de positie waar men zich bevindt. Loran kan zich weliswaar niet meten met de precisie van satellietplaatsbepalingssystemen, maar de hoge integriteit (waarschuwing bij slecht functioneren) en beschikbaarheid (grote signaalsterkte) van dit systeem maken het tot een waardevolle aanvulling. Integratie van deze systemen geeft een onafhankelijke controle van beide op elkaar. Het moduleren van DGPS-correcties op Loran-signalen maakt deze combinatie nog aantrekkelijker. Dit geïntegreerde systeem staat bekend onder de naam Eurofix.

Gebruikers wordt geadviseerd zich op de hoogte te houden van ontwikkelingen rondom Loran, bijvoorbeeld via BaZ, Trinity House, of het control center in Brest. Veranderingen in de stations maken ook software-updates noodzakelijk. Informeer hiernaar bij uw leverancier en installeer deze tijdig.

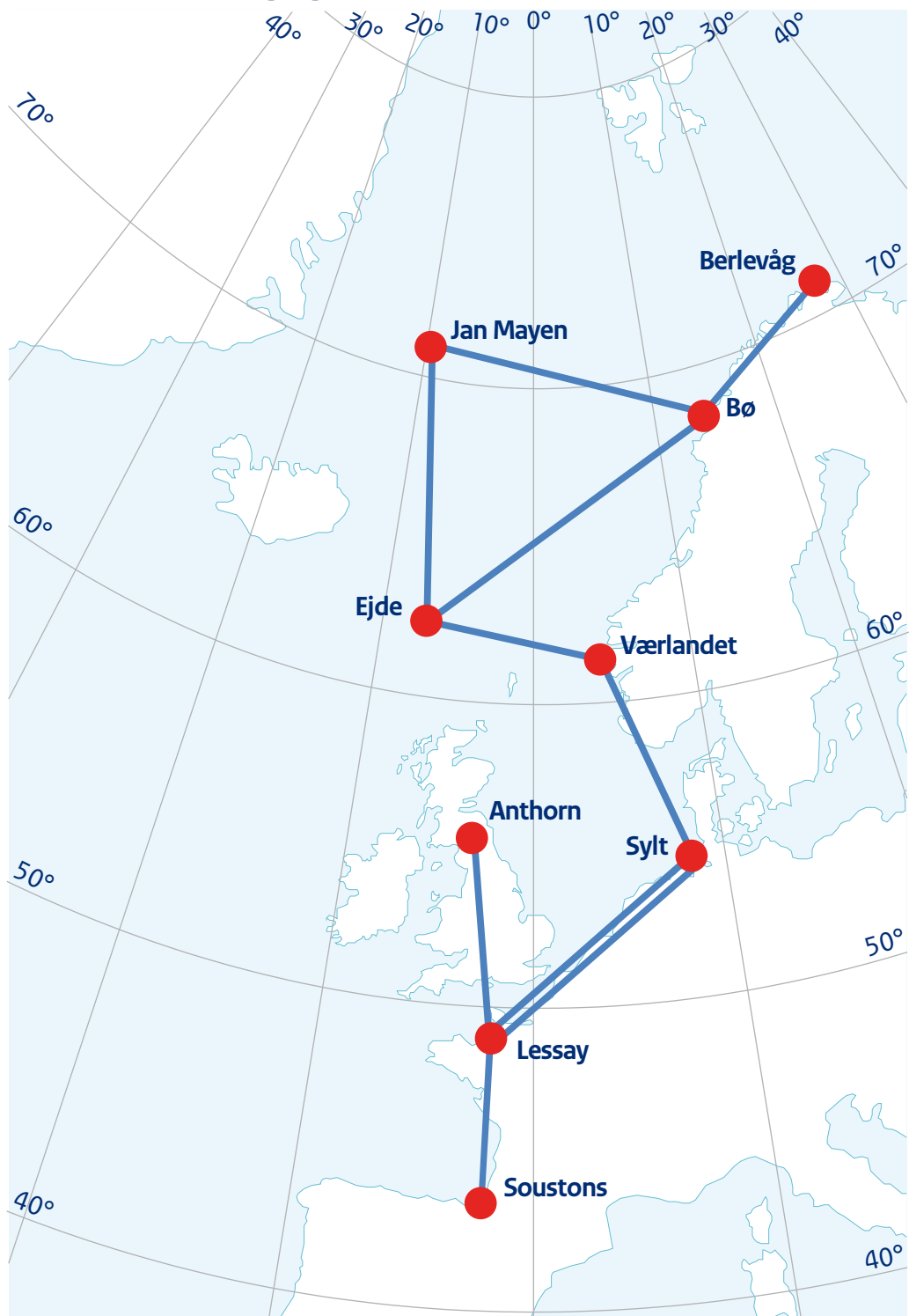
Meer informatie is beschikbaar op het internet:

Algemeen: www.trinityhouse.co.uk; www.loran-europe.eu;

Notices to European Loran users kunnen worden agevraagd bij het control center: loranccb@wanadoo.fr;

Ontvangers: www.reelektronica.nl; www.locusinc.com.

Loran dekkingsgebied



30. Bekendmaking van schietoefeningen

Schietoefeningen worden aangekondigd, voor zover dit mogelijk is, in de Nederlandse Berichten aan Zeevarenden, via NAVTEX en/of visuele seinen of door marinevaartuigen die ter plaatse aanwezig zijn. Scheepvaart en visserij wordt dringend verzocht tijdens de oefeningen het gebied(en) te mijden. Wanneer waarschuwingensignalen aangeven dat er geschoten gaat worden, wordt de scheepvaart en de visserij geadviseerd zich niet langer in het gebied op te houden dan noodzakelijk is voor een doorgaande vaart.

Oefengebieden mijnenbestrijdingsvaartuigen

Het oefenen in het leggen en vegen van mijnen en het mijnenjagen zal zoveel mogelijk geschieden in één of meer van de in de tabel genoemde gebieden. Kort voordat met het leggen van mijnen in die gebieden zal worden begonnen, zal dit worden bekendgemaakt per Navarea I Warning en/of lokale Navigational Warning (zie ook BaZ nr. 10).

Daar bij deze methode van bekendmaking korthed noodzakelijk is, zullen de betrokken gebieden worden aangegeven door hun serieletters en nummer.

Oefengebieden mijnleggers en mijnvegers			
Serienummer	Gebied	Gebiedsomschrijving	
NB 1	West Hinder	Begrenzing	
		a. 51° 29,850'N-02° 44,919'E	
		b. 51° 26,750'N-02° 44,919'E	
		c. 51° 26,750'N-02° 35,519'E	
		d. 51° 28,850'N-02° 35,519'E	
NB 4	Schouwenbank	Cirkelvormig gebied (middelpunt)	(straal zm)
		51° 48,018'N-03° 14,289'E	2,0
NB 6	Westgat	Cirkelvormig gebied (middelpunt)	
		51° 39,951'N-03° 34,920'E	1,5
NB 7	Everingen	Begrenzing	
		a. 51° 24,351'N-03° 44,821'E	
		b. 51° 23,651'N-03° 46,721'E	
		c. 51° 23,050'N-03° 46,121'E	
		d. 51° 23,750'N-03° 44,221'E	
NB 8	Molengat	Cirkelvormig gebied (middelpunt)	(straal zm)
		53° 05,954'N-04° 36,419'E	1,5
NB 9	Goeree	Cirkelvormig gebied (middelpunt)	(straal zm)
		51° 54,451'N-03° 43,590'E	1,0
NBH 10	Wenduine	Begrenzing	
		a. 51° 21,00'N-02° 57,10'E	
		b. 51° 21,00'N-03° 00,70'E	
		c. 51° 18,70'N-02° 55,80'E	
		d. 51° 19,80'N-02° 54,50'E	
NB 12	Callantsoog	Begrenzing	
		a. 52° 53,954'N-04° 22,919'E	
		b. 52° 53,954'N-04° 29,919'E	
		c. 52° 49,954'N-04° 29,919'E	
		d. 52° 49,954'N-04° 22,919'E	

OEFGEBIEDEN MIJNENBESTRIJDINGSVAARTUIGEN

- NB1** Westhinder
- NB4** Schouwenbank
- NB6** Westgat
- NB7** Everingen
- NB8** Molengat
- NB9** Goeree
- NB10** Wenduinebank
- NB12** Callantsoog



32. Belgische kust. Detonatie van mijnen

Incidenteel worden mijnen tot ontploffing gebracht in een cirkelvormig gebied met het middelpunt gelegen op 51°29',1N 2°50',0 E en een radius van 4 nm. De scheepvaart wordt via VHF kanaal 16 op de hoogte gesteld en wordt dringend verzocht dit gevaarlijke gebied te mijden van 2 uur voor tot net na de ontploffing.

33. Schietoefengebieden

Zie ook illustratie op blz. 66.

Op volle zee

Noordzee. Benoorden Waddeneilanden

Regelmatig worden van zonsopkomst tot zonsondergang schietoefeningen gehouden vanuit vliegtuigen op luchtdoelen boven het gebied begrensd door de lijn die de onderstaande posities verbindt:

- a 53°59',956N 4°45',917E;
- b 53°59',957N 6°06',353E;
- c 53°51',057N 6°13',886E;
- d 53°37',589N 5°05',918E;
- e 53°35',955N 4°45',918E;
- f positie sub (a).

Noordzee. West van Haaksgronden

West van de Haaksgronden is een gebied aangewezen als oefenterrein voor de Koninklijke Marine. Dit anti-luchtschietoefenterrein wordt begrensd door de parallellen van 53°05'N en 53°13'N, en de meridianen van 3°45'E en 4°10'E. Onveilige hoogte voor vliegtuigen is tot 9.150 m (30.000 vt).

Westerschelde aanloop. NW Zeebrugge

Schietoefeningen op drijvende doelen

Schietoefeningen op drijvende doelen (verankerd of voortgesleept) vindt het gehele jaar door plaats (dag en nacht) in een gebied dat begrensd wordt door de volgende geografische coördinaten:

- a 51°39.95'N 02°37.92'E;
- b 51°36.95'N 02°37.92'E;
- c 51°32.95'N 02°54.92'E;
- d 51°38.95'N 02°56.92'E;
- e 51°39.95'N 02°54.92'E.

Schietoefeningen worden gehouden vanaf de zuidgrens van het gebied in een noordelijke richting. Het onveilige gebied wordt niet bewaakt. Gedurende daglicht worden door de oefenende marinevaartuigen de internationale vlaggeseeinen 'B' en 'NE 4' getoond en gedurende het donker 3 rondomschijnende rode lichten in een verticale lijn (zichtbaarheid 5 zeemijlen).

Zeewaarts

Nabij Petten. Sector 254° – 000°

Ligging batterij ± 52°47',1N 4°40',3E (nabij strandpaal No.19).

Vanaf bovengenoemde positie zal op nader aan te kondigen tijdstippen worden geschoten met geschut in de sector van 254° tot 327°; of van 327° tot 000° (vanuit de standplaats der batterij gerekend) tot een afstand van 9 zm. Onveilige hoogte voor vliegtuigen is tot 10.000 m (32.830 vt).

Wanneer wordt geschoten zullen als waarschuwingsssein twee rode vlaggen worden vóórgehesen, één nabij strandpaal No. 19 en één ± 300 m N-lijker.

Nabij Petten. Sector 225° – 345°

Ligging batterij: 4 mogelijke opstellingsplaatsen op de lijn tussen (a) ± 52°47',7N 4°40',3E en (b) ± 52°47',8N 4°41',0 E. Vanaf bovengenoemde posities zal door de Koninklijke Landmacht, op nader aan te kondigen tijdstippen, worden geschoten met geschut in de richtingen tussen 225° en 345° (vanuit de batterij gerekend) en over afstanden tot maximum 14 zm. De onveilige hoogte voor vliegtuigen is tot maximum 10.000m (32.830 vt). Wanneer wordt geschoten zal als waarschuwingsssein een Nederlandse vlag worden gehesen aan de vlaggenmast op de radartoren (± 52°47',7N 4°40',5E). Bovendien worden rode vlaggen geplaatst op het duin beN en beS de batterij en op het strand.

Zeegat van Texel. West van Kaap Hoofd

Ligging batterij op het fort 'Erfprins' ± 52°57',4N 4°44',3E.

Vanaf bovengenoemde batterij zullen dagelijks op werkdagen van 0800 tot 1200h en van 1400 tot 1700h LT schietoefeningen met luchtdoelartillerie, zeedoelartillerie en mitrailleurs worden gehouden.

De onveilige sector ligt tussen richtingen 260° en 338° (gerekend vanuit de batterij) met een straal van 10 zm; de onveilige hoogte voor vliegtuigen is 10 000m (32.830 vt). Het houden van de oefeningen wordt aangegeven door een rode vlag, welke wordt gehesen aan de Radar-Seinmast op het fort 'Erfprins'. Na afloop der oefeningen wordt deze vlag neergehaald.

IJsselmeer. Breezanddijk

Ligging batterij ± 53°01',1N 5°12',5E.

Vanaf bovengenoemde positie kan op nader aan te kondigen tijden worden geschoten met geschut, binnen het gebied welke begrensd wordt door een lijn die onderstaande posities verbindt:

- a 53°01',071N 5°12',470E;
- b 52°53',704N 5°15',920E;
- c 52°53',421N 5°11',103E;
- d 52°48',604N 5°10',187E;
- e 52°48',737N 5°07',470E;
- f 52°50',837N 5°07',737E;
- g 52°55',954N 5°03',470E;
- h positie a).

De onveilige hoogte voor vliegtuigen is tot max. 10 000m (32.830 vt.).

Wanneer wordt geschoten, zal als waarschuwingssein een Nederlandse vlag worden gehesen aan een mast nabij de batterij.

De schietdagen worden aangekondigd daags vóór de te houden schietproeven, op Teletekst pagina 724.

Waarschuwingen worden uitgezonden via de volgende VHF-kanalen:

- West-Terschelling: kanaal 25;
- Wieringerwerf: kanaal 27;
- Lelystad: kanaal 83.

De batterij is op schietdagen per marifoon bereikbaar via kanaal 71 onder roepnaam 'Schietterrein Breezanddijk' of via VHF-kanaal 1 'Controle Meldpost IJsselmeergebied'.

Vlieland. Vliehors

Ligging observatiepost ± 53°14',4N 4°55',3E.

Boven de Vliehors worden dagelijks schietoefeningen gehouden uit vliegtuigen op gronddoelen. Deze oefeningen worden gehouden overdag, als regel bij een zicht van meer dan 2 zm. Het in gebruik zijn van het gebied wordt aangegeven door een rode vlag gehesen op de observatiepost.

De onveilige sector ligt tussen de richtingen 275° en 365°, gerekend vanuit de observatiepost, met een straal van 4 zm.

Wanneer de rode vlag gehesen is dienen scheepvaart en visserij het zeegedeelte langs de kust tot 2.000 m buiten de laagwaterlijn te mijden, en overigens zich in de onveilige sector niet langer op te houden dan voor de rechtstreekse doorvaart nodig is, en waarbij tevens via het marifoonkanaal 74 'Vliehors Range Control' vroegtijdig contact wordt opgenomen en onderhouden om een veilige doorvaart te garanderen.

Lauwersmeer. Marnewaard

Op de schietbaan Marnewaard kunnen dagelijks op werkdagen van 08hoo tot 23hoo LT schietoefeningen worden gehouden.

De onveilige zone wordt begrensd door 10 lichtpalen, genummerd SMW 1 t/m 10, in de volgende posities:

- a 53°25',15N 6°14',58E (SMW1);
- b 53°25',48N 6°15',15E (SMW2);
- c 53°25',55N 6°15',98E (SMW3);
- d 53°25',68N 6°16',87E (SMW4);
- e 53°25',77N 6°17',70E (SMW5);
- f 53°25',78N 6°18',55E (SMW6);
- g 53°25',90N 6°19',13E (SMW7);
- h 53°25',95N 6°19',88E (SMW8);
- i 53°25',45N 6°19',97E (SMW9);
- j 53°25',03N 6°20',07E (SMW10).

Belgische kust. Nieuwpoort

Sector A - Vanaf de batterij in deze sector worden schietoefeningen met luchtdoel- en zeedoelartillerie gehouden. De onveilige sector heeft een straal van 2,5 zeemijlen en als middelpunt de vuurtoren van Nieuwpoort. De sector wordt begrensd door de peilingen 114° van de vuurtoren van Nieuwpoort en 191° van de vroegere watertoren van Westende (51°10.14'N 02°46.62'E). Tijdens de oefeningen wordt een vierkante rode vlag met daarboven een rood bolvormig signaal gehesen in een mast op 350m WSW van de watertoren van Nieuwpoort. Zodra de oefeningen zijn afgelopen wordt het sein gestreken.

Sector B - Vanaf de batterij in deze sector worden schietoefeningen met lucht- doel- en zeedoelartillerie gehouden. De onveilige sector heeft een straal van 7,5 zeemijlen en als middelpunt 51°08.62'N 02°46.15'E. De sector wordt begrensd door de peilingen 114° van de vuurtoren van Nieuwpoort en 191° van de vroegere watertoren van Westende (51°10.14'N 02°46.62'E). Tijdens de oefeningen wordt een vierkante rode vlag met daarboven twee rode bolvormige signalen gehesen in een mast op 350m WSW van de watertoren van Nieuwpoort. Zodra de oefeningen zijn afgelopen wordt het sein gestreken.

Sector C - Vanaf de batterij in deze sector worden schietoefeningen met lucht- doel- en zeedoelartillerie gehouden. De onveilige sector heeft een straal van 12 zeemijlen en als middelpunt 51°08.62'N 02°46.15'E. De sector wordt begrensd door de peilingen 114° van de vuurtoren van Nieuwpoort en 191° van de vroegere watertoren van Westende (51°10.14'N 02°46.62'E). Tijdens de oefeningen wordt een vierkante rode vlag met daarboven drie rode bolvormige signalen gehesen in een mast op 350m WSW van de watertoren van Nieuwpoort. Zodra de oefeningen zijn afgelopen wordt het sein gestreken.

Gedurende de oefeningen kan met de batterijen contact gemaakt worden via VHF kanaal 67: Roepnaam = Sierra November (SN). Oefeningen worden, indien mogelijk, ruim van te voren aangekondigd in de Belgische Berichten aan Zeevarenden.

34. Waarschuwing voor mijnen en explosieven

Regelmatig komen rapporten binnen betreffende het opvissen van mijnen en explosieven in de gehele Noordzee.

Voor de oppervlaktescheepvaart wordt het gevaar ten gevolge van mijnen echter zeer gering geacht.

Explosieven op- en onder de zeebodem blijven een gevaar opleveren bij exploratie- en exploitatiewerkzaamheden, de visserij, ankeren en andere onderwateractiviteiten.

35. Maritieme grenzen

Naast internationale maritieme grenzen, bestaan er nationale zones op bepaalde afstanden voor de kust. Vastgelegde internationale maritieme grenzen veranderen niet, zonegrenzen veranderen mee met de nulmeter dieptelijn (normale basislijn) zoals afgebeeld op recente grootschalige zeekaarten, zoals door de Verenigde Naties vastgelegd in de United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Grenzen drie, zes en twaalf zeemijl uit de kust zijn opgenomen in de grootschalige en middelgrootschalige zeekaarten, met uitzondering van de 1800-serie. Deze zones zijn van belang voor de visserij, en de twaalfmijlsgrens is ook de buitengrens van de territoriale zee. Voor details met betrekking tot de visserijzones kan men contact opnemen met de Nederlandse Kustwacht of het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit.

Door de overgang van GLLWS naar LAT zal de nul-meter dieptelijn zeewaarts opschuiven, waardoor tevens de daarop gebaseerde zonegrenzen, zeewaarts zullen opschuiven. De wijzigingen in de buitengrenzen van de zones kunnen enige zeemijlen bedragen.

De zonegrenzen op de zeekaarten zijn correct voor de publicatiedatum van de uitgave van de kaart. Hernieuwde uitgaven van deze kaarten en globale correcties voor de grenzen worden per BaZ aangekondigd; exacte correcties zijn verkrijgbaar bij de Dienst der Hydrografie.

Voor meer informatie over de overgang van GLLWS naar LAT zie Internetpagina: www.hydro.nl en HP33 'Waterstanden en Stromen' of de digitale versie daarvan HP33D 'NLTides'.

36. Natuurgebieden

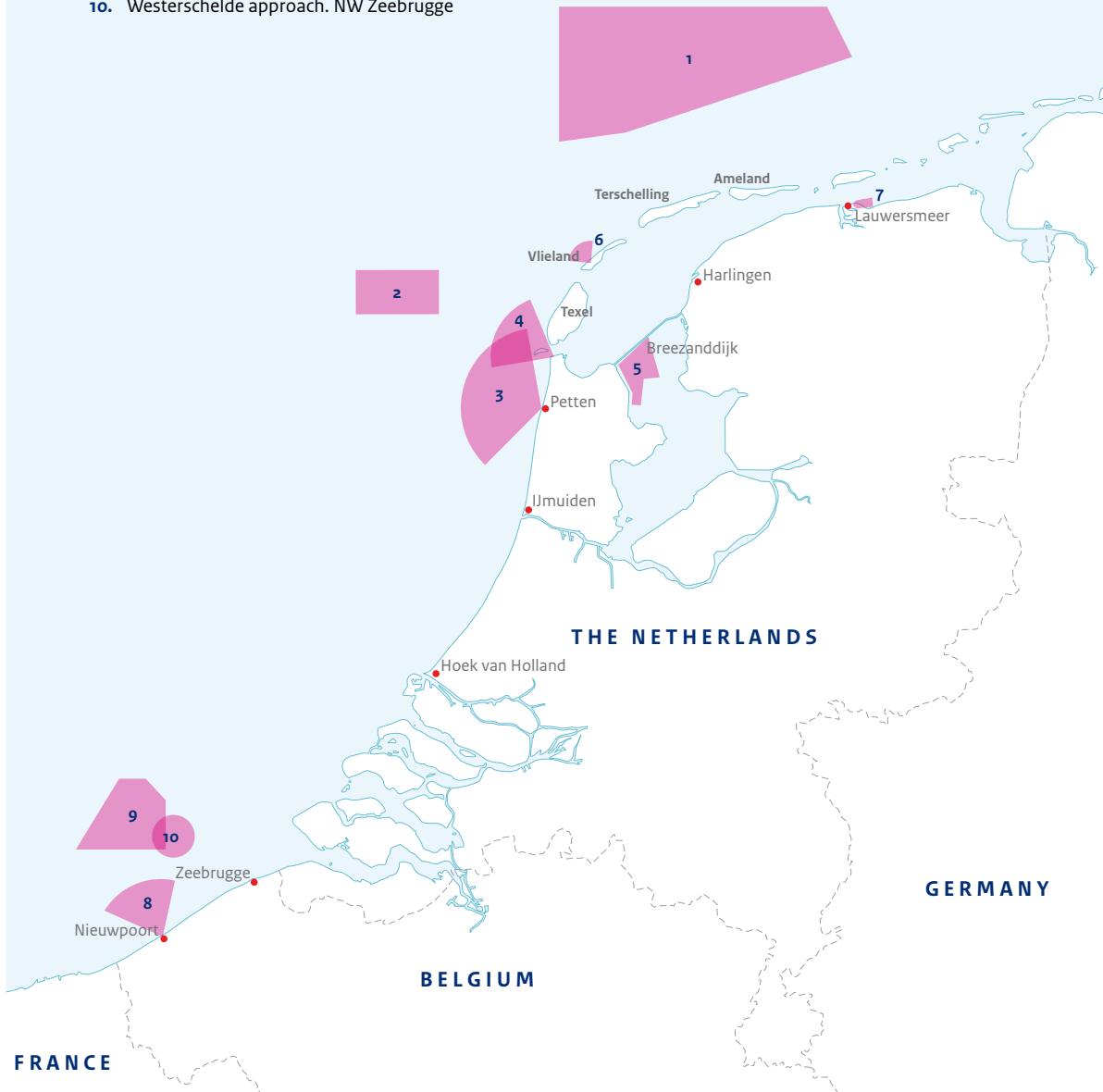
Grote delen van de Waddenzee, Oosterschelde, Westerschelde, Zoommeer, Volkerak, Krammer, Spui, Haringvliet en Hollandsch Diep staan onder bescherming van de Natuurbeschermingswet (NBwet).

Deze gebieden worden jaarlijks bijgehouden en opgenomen in de desbetreffende kaartbladen van de 1800 serie - Officiële zeekaart voor kust- en binnenwateren. Voor verdere informatie zie Informatiebladen 1800 serie.

Deze gebieden zijn niet opgenomen in de zeekaarten (A0 formaat).

FIRING EXERCISE AREAS

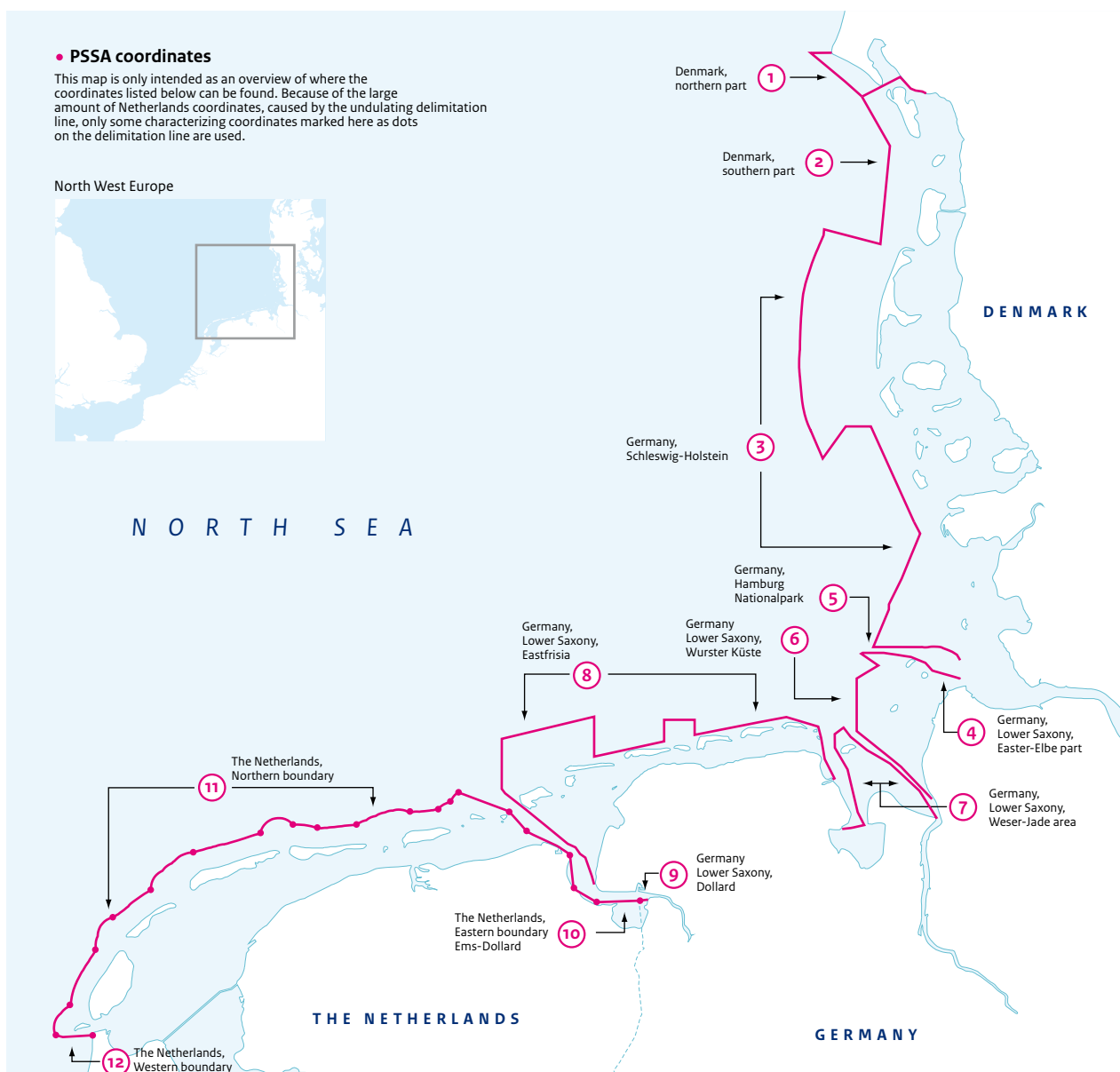
1. North Sea. North of Waddeneilanden
2. North Sea. West of Haaksgronden
3. Near Petten. Sectors 254°-000° and 225°-345°
4. Zeegat van Texel. West of Kaap Hoofd
5. IJsselmeer. Breezanddijk
6. Vlieland. Vliehors
7. Lauwersmeer. Marnewaard
8. Belgian Coast. Nieuwpoort
9. Westerschelde approach. NW Zeebrugge
10. Westerschelde approach. NW Zeebrugge



De Waddenzee en een aangrenzend gedeelte van de Noordzee in het Nederlandse, Duitse en Deense waddegebied hebben sinds 11 oktober 2002 de status van PSSA (Particularly Sensitive Sea Area). Deze status is verleend door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Zie afbeelding.

Een PSSA is een bijzonder kwetsbaar zeegebied dat speciale bescherming behoeft vanwege zijn kwetsbaarheid voor schade, veroorzaakt door maritieme activiteiten. Van degenen die in of nabij zo'n gebied varen wordt bijzondere zorgvuldigheid verwacht ter vermijding van zodanige schade. Dat houdt onder meer in dat geen afvalstoffen worden geloosd en dat geen schade aan het zeemilieu en de daarin levende organismen wordt toegebracht.

De buitengrens van het Nederlandse deel valt samen met de 3-mijlszonegrens. Aangezien de 3M-zone mede gebaseerd is op droogvallingen, zal wanneer nodig de PSSA-grens overeenkomstig veranderen. Het PSSA zal in nieuwe edities van kaarten worden verwerkt.



BaZ1 | EDITIE 2012

Berichten aan Zeevarenden

Den Haag, januari 2012

137^e jaargang no. 1

BaZ 1-37

Dienst der Hydrografie

Den Haag. Uitgegeven in 2012 door de Chef der Hydrografie.

Dienst der Hydrografie van de Koninklijke Marine,
Postbus 90701,
2509 LS DEN HAAG

Tel.: +31(0)70 31 62 811
Fax: +31(0)70 31 62 767
E-mail: info@hydro.nl
Website: www.hydro.nl

