

RCZB zendt de zogenaamde extra-scheepvaartberichten gelijktijdig uit op kanaal 69 en 65.

_(Brn: Afd. Scheepvaartbegeleiding)

➤ **1/16D GESPREKSDISCIPLINE VESSEL TRAFFIC SERVICES SCHELDE EN HAAR MONDINGEN (VTS-SM)**

→ BaZ 1/20C - 2005 vervalt

Gezamenlijke bekendmaking van de Belgische en Nederlandse Schel-dedirecteuren - Kennisgeving nr. 03/98.

Gezien het belang van toepassing van de gebruiksfilosofie van de marifonieblokindeling van het VTS-SM zoals vastgesteld en bekend-gemaakt in de Gezamenlijke Bekendmaking van 1 november 1994, alle VTS-deelnemers zich strikt aan de procedures dienen te houden, ver-keersdeelnemers die zich binnen het werkingsgebied VTS-SM bevin-den zijn impliciet deelnemer aan het VTS-SM en daardoor verplicht zich te conformeren aan de van kracht zijnde wet- en regelgeving, bin-nen het VTS-SM en daar naar te handelen.

Om de taken van een VTS uit te kunnen voeren, zijn er regels en proce-dures vastgesteld, gebaseerd op IMO-guidelines, nationale wetgeving en Internationale Radiovoorschriften. Een van de belangrijke compo-nenten van een VTS is de communicatie. Dit betreft communicatie tus-sen verkeersdeelnemers onderling en communicatie van de verkeers-deelnemer met een verkeerscentrale.

Goede communicatie is gebaseerd op gespreksdiscipline. Verbetering van de gespreksdiscipline binnen het VTS-SM is dringend vereist.

Uitgangspunten van de marifonieblokindeling

- Verkeersdeelnemers met een meldplicht aan het VTS-SM:
Alle zeeschepen. Overige beroepsvaart vanaf 1150 ton laadvermogen en binnenschepen geladen met gevaarlijke stoffen (of ledig maar niet ontgast van gevaarlijke stoffen).
- Verkeersdeelnemers zonder een meldplicht aan het VTS-SM:
Alle schepen die niet vallen onder de bovengenoemde categorieën. Deze kunnen aan het VTS-SM deelnemen onder dezelfde voorwaarden voor wat betreft de VHF-procedures.
- Onverminderd de bevoegdheden van de Vlaamse en Nederlandse overheden, in het kader van een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer, berust de verantwoordelijkheid voor de navigatie STEEDS bij de gezagvoerder/verkeersdeelnemer.
- De scheepvaart is verplicht altijd bereikbaar te zijn op het verkeerskanaal van het desbetreffende gebied.
- Het initiatief tot het verkrijgen van informatie ligt bij het schip. Bij een zich wijzigende situatie voorziet de verkeerscentrale onmiddellijk het schip van informatie voor zover deze niet door uitluisteren aan boord kan worden verkregen.
- Alle deelnemers aan het VTS-SM moeten zich aan de voorgeschreven VHF-procedures houden.

Om tot een goede uitvoering van de gespreksdiscipline te komen dient IEDERE deelnemer aan het VTS-SM zich aan de volgende regels te houden:

- het is verboden te zenden zonder scheepsnaam, of een onjuiste scheepsnaam te gebruiken;
- gebruik de volledige naam van een verkeerscentrale
- er dient gebruik te worden gemaakt van de basiswoorden zoals vermeld in de radiotelefonievoorschriften
- alle onnodige gesprekken moeten vermeden worden
- op VHF-kanalen die gebruikt worden binnen het VTS-SM mogen geen privé-gesprekken worden gevoerd



- alvorens te gaan zenden dient men zich er van te vergewissen dat er geen gesprekken gaande zijn
- het is verboden in te breken in gesprekken, behalve in geval van nood
- men dient duidelijk verstaanbaar en begrijpelijk te spreken, dit ter voorkoming van de vraag om het bericht te herhalen
- de VHF-kanalen mogen alleen worden gebruikt waarvoor ze bestemd zijn
- achtergrond geluiden dienen absoluut vermeden te worden
- onwelvoeglijke en opruiende taal zijn verboden
- verkeersafspraken worden rechtstreeks door verkeersdeelnemers onderling gemaakt en niet via een verkeerscentrale
- beleefdheidsformules moeten achterwege blijven
- bij verplichte meldingen dient alleen de voorgeschreven informatie gegeven te worden
- alleen aan- en afmelden daar waar dat is voorgeschreven
- bij het maken van verkeersafspraken wordt verwezen naar de kleur van de boordlichten
- de Nederlandse of Engelse taal wordt gebruikt als voertaal.

Terugbrengen van het aantal gesprekken.

Het terugbrengen van het aantal gesprekken zal bijdragen tot minder belasting van de VHF-kanalen en gedisciplineerd gebruik daarvan bevorderen. Thans vinden er te veel gesprekken plaats met betrekking tot informatie die de verkeersdeelnemer op andere wijze kan verkrijgen. Een deel van de gesprekken kan achterwege blijven wanneer de verkeersdeelnemer volgende aanbevelingen in acht neemt:

- de reis goed voorbereidt
- zorgt dat er een bijgewerkte hydrografische kaart aan boord en direct te raadplegen is
- wanneer deze onbekend is in de regio of de taal niet machtig is, een loods aan boord neemt
- beschikt over recente getijdegegevens
- zich houdt aan de reglementen

- afspraken maakt die voor de verkeersdeelnemers en de omgeving ook duidelijk zijn
- intenties duidelijk kenbaar maakt door een duidelijk vaargedrag;
- gebruik maakt van de mogelijkheid informatie te krijgen middels het Schelde Scheepvaartbericht
- zich een goed beeld vormt van de verkeerssituatie door alert uit te luisteren
- het bericht goed formuleert alvorens dit uit te zenden.

De hoofden van dienst worden opgedragen toe te zien op de strikte toepassing van deze bekendmaking.

Bij afwijking dient corrigerend en zonodig sanctionerend te worden opgetreden.

_(Bron: Afd. Scheepvaartbegeleiding)

› **1/17 SCHELDE — SLEPEN VAN MOEILIJK HANDELBARE SCHEPEN EN/OF VARENDE TUIGEN**

→ BaZ 1/21 – 2005 vervalt.

Gezamenlijke Bekendmaking van de Gemeenschappelijke Vlaamse en Nederlandse Nautische Autoriteit Kennisgeving nr. 07-2004

Algemene criteria voor de uitvoering en afwikkeling van Bijzondere en Buiten Normale Transporten behorende bij de Gezamenlijke Bekendmaking kennisgeving nr. 01/99 dd 05-03-1999 van de Belgische en Nederlandse Schelddirecteuren.

De criteria zijn gerelateerd naar de vermelde gebieden binnen de VTS-Scheldemonden.

