



Administratieve zetel:  
Ronsen Heerweg 50  
9700 Oudenaarde

Tel. 055 49 71 03  
GSM 0475 28 05 01  
Fax 055 49 63 03  
Ond.nr. 865.501.009

Bank: 778-5909014-23  
E-mail: info@lbwb.be  
Website: www.lbwb.be

Vertegenwoordigd bij  
Promotie Binnenvaart Vlaanderen

## **VAREN OP ZEE**

### **Wat je moet weten over de SOLAS V wetgeving**

#### **Inleiding**

Verschillende reglementen zijn van toepassing bij het varen op zee.

Wij raden het je totaal af en vinden het trouwens onverantwoord dat men in België zomaar zonder enige opleiding op zee kan trekken. De elementen zoals wind, regen, onweer, getij, diepgang en stroming kunnen je zelfs op binnenwateren in nesten werken, laat staan op zee.

In de functie van 'kapitein' aan boord, zelfs van een klein bootje, ben je integraal aansprakelijk voor het vaartuig, en zijn opvarenden. Je dient je te houden aan de geldende verplichtingen en reglementering of dit nu ter zee, op de Schelde of op binnenwateren is.

De algemene reglementering 'de internationale conventie ter voorkoming van ongevallen op zee', omvat o.a.: het respecteren en toepassen van de voorangsregels; het correct voeren en respecteren van de lichten, kentekens en bevlagging; het duidelijk maken aan andere schepen van zijn intenties en de toepassing van 'goed zeemanschap'. Een ander reglement toepasbaar op de pleziervaart (motorboten en motorzeilboten) is de internationale conventie ter voorkoming van pollutie. Voor de grote commerciële vaart is er 'SOLAS' wat staat voor de Internationale Conventie voor de SAFETY OF LIFE AT SEA, het hoofdstuk V van deze wetgeving is echter eveneens van toepassing op de pleziervaart. Belgische motorboten en motorzeilboten zijn er zich blijkbaar echter niet van bewust dat bovenvermelde reglementeringen ook van toepassing zijn op hun als pleziervaart. Het is dan ook onze taak als LBWB-MOTORYACHTING federatie hierop dringend ieders aandacht te trekken. Lees volgende tekst zéér goed want voor elke uitstap op zee moet je kunnen bewijzen dat de tocht goed voorbereid was, bij het nalaten hiervan ben je in bepaalde vaargebieden strafbaar en kan je vervolgd worden.

#### **SOLAS V**

De SOLAS reglementering is bedoeld voor de 'grote' commerciële vaart, maar delen van het hoofdstuk V, betreffen reglementen welke eveneens toepasbaar zijn op de pleziervaart voor elke zeegaande trip welke je plant.

Opgelet, pleziervaart omvat méér dan motorboten! De SOLAS V is dus evenzeer van toepassing op (motor)zeilboten, zeg maar op de ganse zeegaande recreatieve vloot.

Het niet naleven van de **SOLAS V** reglementering, kan tot gevolg hebben dat je **VERVOLGD én VEROORDEELD** wordt.

In SOLAS V, gaat de wettekst V/34 over 'veilige navigatie en het voorkomen van gevaarlijke situaties'. **Dit houdt in dat ELKE zeegaande 'uitstap' moet 'voorbereid'** zijn met een route, trip of reisplanning. De Engelse term hiervoor is '**PASSAGE PLAN**'. Na de Belgian Boat Show 2006 gaan we op onze website <http://lbwb.be> een passage plan template publiceren.

**Zorg er dus steeds voor dat je ten alle tijde de bewijzen van je voorbereiding kan voorleggen.**

Wat **SOLAS V** voor elke zeegaande uitstap betekent:

- i. **HET WEER:** Alvorens te water te gaan, zorg ervoor dat je kan bewijzen dat je voordien kennis en nota genomen hebt van de heersende en de te verwachten weersomstandigheden voor het vaargebied dat je aandoet, alsook voor de periode welke je te water gaat. Neem eveneens nota van de middelen en communicatiekanalen langs welke je geïnformeerd kan blijven tijdens je trip over de weersvoorspelling en **WEERSEVOLUTIE**, hoe kort of lang je uitstap ook is. De **METEO** noteer je enkel van een professioneel betrouwbare website, van de professionele informatie welke de club of marina van vertrek biedt, het **NAVTEX** informatiesysteem of een betrouwbaar professioneel satellietkanaal met weersinformatie. Wees niet te fier om je in te lichten bij de 'locals' over het specifieke lokale gedrag van het weer op zee, eens op zee kan je namelijk zelden snel een haven binnen bij ruw wordende weersomstandigheden. De stoere kant van uitvaren met een 7 beaufort blijft grappig aan de toeg maar blijft voor vaartuig en opvarenden als pleziervaarder en in het oog van kustwacht, reddingsdiensten en verzekeringsmaatschappijen **onverantwoord!** Het is al erg genoeg als je onverwacht tijdens de tocht in zulke omstandigheden terecht komt.
- ii. **HET GETIJ:** Of je nu als pleziervaarder verantwoordelijk bent voor een vaartuig en zijn opvarenden met een kleine diepgang (motorboot) of grotere (motorzeilboot), bedenk dan de sterkte en richtingen van de stroming met diepgangberekening te noteren alvorens uit te varen. Hiervoor doe je beroep op recente en bijgewerkte vaarkaarten, pilotboeken of almanaks, de lokale professionele info over het vaargebied welke je gaat bevaren. Noteer en hou eveneens rekening hoe, wanneer en welk getij (verschillende stromingsterkten en richtingen) je tijdens je uitstap te verwerken krijgt. Je dient eveneens te checken of dit getij overeenstemt met de geplande aanvang en duurtijd van de uitstap zodat je zeker niet droog komt te vallen. Motorbootgebruikers hebben de neiging dit aspect licht op te vatten maar bedenk dat het bij onverwachte problemen met een schroef, roer of motor snel beangstigend kan worden voor de opvarenden, zeker in combinatie met verslechterend ruwer weer. Zowel zeiler/ster als motorvaarder/ster dient snel te beslissen waar hij/zij **VEILIG** kan ankeren in geval de stroming zich meester maakt over het vaartuig.

- iii. **DE MOGELIJKHEDEN VAN HET VAARTUIG**: Als kapitein van het vaartuig, ben je verantwoordelijk om uit te maken of het vaartuig de voorgenomen uitstap in combinatie met de heersende weersomstandigheden en weersvoorspellingen wel degelijk aankan. Eveneens dient gecheckt te worden alvorens de uitstap aan te vatten, of alle veiligheidsapparaten en -middelen aan boord aanwezig en bruikbaar zijn. Weet ook dat volgens de mogelijke afstand van de kust, de reddingsmiddelen passend dienen te zijn. Maak een duidelijk onderscheid tussen de SKI vesten en REDDINGSVESTEN welke qua draagkracht (in Newton uitgedrukt) passend moeten zijn voor het aantal kinderen en volwassenen aan boord. Recente vaartuigen kunnen volgens hun uitrusting en opbouw in categorieën opgedeeld worden, als je niet zeker bent en je jezelf niet beperkt tot KUSTVAART, win dan advies in bij de verdeler van je boottype of indien nodig bij de fabrikant.
- iv. **BEMANNING**: De kapitein van een vaartuig is geacht de kennis en limieten van zijn bemanning te kennen. Een bemanning welke lijdt aan zeeziekte, vermoeid is, nat is of kou heeft kan niet normaal functioneren. Neem als kapitein aan dat indien je de bemanning moet toesnauwen, je de bemanning onderschat hebt of niet voldoende gebriefd. Hou rekening dat AFSPRINGEN van een vaartuig bij het aanmeren onaanvaardbaar gevaarlijk is. Licht je bemanning goed in over waar de reddingsmiddelen zich bevinden en leg ze uit hoe ze te bedienen. Leg ook uit hoe een noodoproep via de VHF moet, je weet maar nooit dat je als kapitein plots véél te begaan moet zijn met het proberen redden van vaartuig en bemanning of zelf door een onfortuinlijke val of acute ziekte niet meer kan aangeven wat er te doen staat.
- v. **NAVIGATIE**: Bestudeer aandachtig de ‘up to date’ vaarkaart van het gebied welke je gaat bevaren, neem nota van de navigatiepunten op de vaarkaart, in de pilotboek of almanak. Noteer hun afstand en kompashoek onder dewelke je ze voorbij zal varen in VEILIG vaarwater. Bedenk steeds dat het leuk en kinderspel is voort te gaan op een elektronische GPS en PLOTTER maar eens de spanning wegvalt, de antenne of het toestel defect raakt, moet je het vaartuig en zijn opvarenden toch nog veilig aan wal kunnen brengen. Een geplastificeerde kaart met potlood, gom en lat of navigatiepasser blijven dus voorbereidingen op dewelke je moet kunnen terugvallen en verder navigeren.
- vi. **UITWIJKPLAN**: Maak een noodplan op om vanaf eender welk punt tijdens je uitstap een uitwijkhaven of vluchtoord aan te doen in geval de weersomstandigheden mochten verslechteren, je met een gewonde te doen hebt of zelfs gewoon met pech te maken krijgt. Hou ook rekening dat elektronische navigatiemiddelen kunnen tilt slaan of uitvallen, dat je dus steeds op een (liefst geplastificeerde) papierkaart je vooruitgang en oriëntatie dient bij te houden. Noteer en schakel naar de maritieme radiokanalen van de zones waar je door trekt. Eens een noodsituatie aan boord win je veel tijd met een goed voorbereid noodplan. Hou hierbij rekening met het getij, de stroming en de stromingsrichting. Bedenk steeds dat halverwege 2 havens de stroomrichting bepaalt welke van beide havens het snelst en veiligst bereikbaar zijn.

- vii. **INFORMATIE TE LAND:** Zorg ervoor dat iemand te land actie neemt mocht je welzijn in het gedrang komen, licht indien nodig of bij een oversteek van het Kanaal steeds de diensten van het loodswezen in, en hou de kustwacht op de hoogte zodat ze je indien nodig snel kunnen bereiken.
- viii. **RADAR REFLECTOR:** Veel grotere schepen houden hun radar voor boten in hun omgeving sterk in het oog. Volgens de wettekst V/19 moet ieder vaartuig die een radarreflector kan voeren ermee uitgerust zijn. De reglementering stelt dat het de grootste radar reflector moet zijn welke je volgens de grootte van je vaartuig kan monteren, volgens de instructies van de fabrikant en op het hoogste punt (zo maximaliseer je het effect). Weet dat de grote koopvaardij jou niet visueel kan waarnemen indien jij de stuurhut niet kan zien. Vergeet niet dat schepen van honderden meters lang ook kruissnelheden van meer dan 20 knopen hebben en afstanden op zee onafhankelijk van de weersomstandigheden moeilijk in te schatten vallen.
- ix. **NOODSIGNALEN:** De wettekst V/29 eist dat je een uitleggende tabel met de noodsignalen bij de hand hebt, zodat je kan communiceren met andere schepen en de reddingsdiensten. Is je boot klein dan zal je wel geen pilotboek of almanac bij de hand hebben, maar hiervoor zijn er stickers in de handel met de afbeeldingen van de noodsignalen. Volgens de grootte van je vaartuig en de afstand welke je van de kust gaat varen, zijn er verschillende pakketten in de handel verkrijgbaar.
- x. **BIJSTAND AAN ANDERE SCHEPEN:** De wetteksten V/31, V/32 en V/33 verplichten je de kustwacht alsook de schepen in de nabijheid op de hoogte te stellen van een nog niet gemelde situatie of gevaar welke beschadiging kan veroorzaken en gevaarlijk is voor de scheepvaart. De kustwacht kan via de maritieme VHF radio op de hoogte gesteld worden of telefonisch zo spoedig als mogelijk is. Je bent eveneens gehouden een noodsignaal welke je ziet of hoort te beantwoorden. Je bent gehouden om eender wie of welk schip dat zich in een noodsituatie bevindt te helpen zo goed je dat kan. Benader de slachtoffers of het in nood verkerende vaartuig steeds zó dat de wind je er dichterbij brengt.
- xi. **MISBRUIK VAN NOODSIGNALEN:** de wettekst V/35 verbiedt ten stelligste misbruik te maken van noodsignalen.

LBWB-Motoryachting hoopt u en de pleziervaart / toervaartsector van dienst te zijn met deze SOLAS V informatie. Wij zullen een passageplan template beschikbaar stellen op onze [www.lbwb.be](http://www.lbwb.be) website. We danken de scheepvaartpolitie en het RYA opleidingscentrum Naviclass voor hun inbreng in deze tekst. Prettige vaart en goede wind toegewenst. b.e. © lbwb 2006.