

Vlaanderen
is maritiem

# Berichten aan Zeevarenden

NR.01
02 JANUARI 2020
BERICHTEN: 001-079

AGENTSCHAP
**MARITIEME DIENSTVERLENING en KUST**

**www.vlaamsehydrografie.be**

**Posities** zijn vermeld in het referentiestelsel World Geodetic System 84 (WGS84). Onjuiste interpretatie van de referentiestelsels kan leiden tot positiefouten van enkele honderden meters.

**Diepten** (in meters): zijn herleid tot Lowest Astronomical Tide (LAT) voor getijdengebied en tot kanaalpeil voor niet getijdengebied.

**Hoogten** (in meters): droogvallende hoogten zijn herleid tot LAT. Doorvaarthoogten zijn boven Gemiddeld Hoog Water Spring (GHWS). Andere hoogten zijn boven Middenstandsvlak (MS). Hoogten in niet getijgebondengebied zijn boven kanaalpeil.

**Richtingen, peilingen, geleidelijnen en lichtsectoren** (in graden) zijn ware richtingen vanuit zee gerekend.

# BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

Nr. 01

02 JANUARI 2020

Berichten: 001-079

www.vlaamsehydrografie.be

# Inhoud


| | | |
|---|---|---|
| 1/1 | BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN | 5 |
| 1/2 | REGLEMENTERINGEN | 6 |
| 1/3 | OFFICIELE RADIOBERICHTEN BESTEMD VOOR DE BELGISCHE KOOPVAARDIJSCHEPEN: HET BELMAR-SYSTEEM | 7 |
| 1/4 | BELGISCH KUSTSTATION: OOSTENDE RADIO - ROEPLETTERS: OSU - FREQUENTIES, UITZENDINGEN EN LUISTERWACHT | 10 |
| 1/5 | ISPS-REGLEMENTERING | 12 |
| 1/6 | INTERNATIONAAL SANITAIR REGLEMENT | 14 |
| 1/7 | NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS) | 15 |
| 1/8 | RADIONAVIGATIEBERICHTEN | 19 |
| 1/9 | RIVER INFORMATION SERVICES | 19 |
| 1/10 | WWW.KUSTWEERBERICHT.BE | 19 |
| 1/11 | WEERBERICHTEN EN AANKONDIGINGEN VAN STORMWEER EN HARDE WIND | 20 |
| 1/12 | GNB BEHEERSGEBIED: PROCEDURE BIJ EXTREEM WEER | 22 |
| 1/13 | MAATREGELEN TE NEMEN BIJ EEN ONDERZEEBOOTONGEVAL (DISSUB - DISTRESSED SUBMARINE) | 23 |
| 1/14 | BEHANDELING VAN IN ZEE OPGEVISTE MIJNEN EN EXPLOSIEVEN | 25 |
| 1/15 | LOODSDIENST IN DE SCHELDEMONDEN EN OP DE BELGISCHE KUSTHAVENS | 27 |
| 1/16 | BESLUIT VRIJSTELLING LOODSPLICHT SCHELDEREGLEMENT | 28 |
| 1/17 | VERSCHERPTE LOODSPLICHT VOOR VAARTUIGEN IN DE BELGISCHE TERRITORIALE ZEE EN VAARWATEREN ONDER DE BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST | 29 |
| 1/18 | BESTELREGELING LOODSEN VOOR SCHEPEN MET ALS BESTEMMING EEN VLAAMSE HAVEN GELEGEN AAN DE SCHELDE OF HET KANAAL GENT-TERNEUZEN | 34 |
| 1/19 | BESTELREGELING VOOR SCHEPEN MET EEN VLAAMSE KUSTHAVEN ALS BESTEMMING EN VOOR EEN REIS TUSSEN TWEE VLAAMSE HAVENS | 42 |
| 1/20 | HET GEBRUIK VAN DE PILOT PLUG GEDURENDE LOODSREIZEN | 50 |
| 1/21 | WESTERSCHELDE - REDE VAN VLISSINGEN: BIJZONDERE SEINEN T.B.V. DE LOODSDIENST | 51 |
| 1/22 | LOODSEN OP AFSTAND (LOA) BIJ STORMBELOODSING | 52 |
| 1/23 | AANWIJZING LOCATIES LOODSEN OP AFSTAND | 57 |
| 1/24 | VAARGEULEN, HOOFDVAARGEULEN EN NEVENVAARGEULEN IN HET BEHEERSGEBIED VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER | 58 |
| 1/25 | WESTERSCHELDE: BEGRENZING PARALLELLE ROUTES LANGS DE HOOFDVAARGEULEN | 59 |
| 1/26 | ANKERPLAATSEN IN HET BEHEERSGEBIED VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER | 60 |
| 1/27 | ONONDERBROKEN ELEKTRICITEITSVOORZIENING VOOR SCHEPEN IN NAUW VAARWATER IN HET SCHELDEGEBIED | 73 |
| 1/28 | WESTERSCHELDE OOSTGAT/SARDIJNGEUL: AANPASSEN VAARGEDRAG | 73 |
| 1/29 | BENEDEN- EN BOVEN-ZEESCHELDE: TOELATING TOT AANMEREN | 74 |
| 1/30 | VESSEL TRAFFIC SERVICES (VTS)-SCHELDEGEBIED: MARIFOON-(WERK)PROCEDURES EN MARIFOON BLOKINDELING (MFBI) | 75 |
| 1/31 | WESTERSCHELDE: BIJZONDERE EN BUITENNORMALE TRANSPORTEN | 97 |

| | | |
|---|---|---|
| 1/32 | AANDUIDING BOVENMAATSE ZEESCHEPEN | 109 |
| 1/33 | PROCEDURE OPVAART & KETENWERKING VTS-SCHELDEGEBIED | 110 |
| 1/34 | OP- EN AFVAARTREGELING VOOR SCHEPEN MET EEN MARGINALE DIEPGANG OF LENGTE NAAR EN VAN ANTWERPEN | 112 |
| 1/35 | KANAAL GENT-TERNEUZEN: PASSEERPLAATSEN | 118 |
| 1/36 | KANAAL GENT-TERNEUZEN KETENWERKING: SCHUTTEN VAN SCHEPEN IN DE WESTSLUIS TERNEUZEN | 119 |
| 1/37 | KANAAL GENT-TERNEUZEN: VOORSCHRIFTEN VOOR ZEESCHEPEN OP HET KANAAL VAN GENT NAAR TERNEUZEN | 120 |
| 1/38 | KANAAL GENT-TERNEUZEN: ZEESCHEPEN DIE AFMEREN, VERTREKKEN EN/OF KEREN BIJ YARA | 124 |
| 1/39 | OP- EN AFVAARTREGELING VOOR TIJ OF STROOM GEBONDEN SCHEPEN BESTEMD VOOR WESTSLUIS TERNEUZEN | 125 |
| 1/40 | HAVEN VAN GENT: REGELING VAN BOOTSMANVERPLICHTING VOOR KLEINE SCHEPEN | 126 |
| 1/41 | BENEDEN ZEESCHELDE - ANTWERPEN SCHELDEKAAIEN: SCHEPEN MET BESTEMMING SCHELDEKAAIEN OP ANTWERPEN REDE BOVENWAARTS DE RIJNKAAI | 127 |
| 1/42 | BELGISCHE KUSTHAVENS EN DE TOEGANGSGEULEN TOT DIE HAVENS: BOVENMAATS ZEESCHIP | 131 |
| 1/43 | BELGISCHE KUST: VERKEERSSEINEN | 132 |
| 1/44 | KUSTJACHTHAVENS: SNELHEIDSBEPERKINGEN VOOR WERKTUIGLIJK VOORTBEWOGEN VAARTUIGEN | 133 |
| 1/45 | HAVEN OOSTENDE: BIJZONDERE VERKEERSSEINEN - FLIKKERLICHTEN | 134 |
| 1/46 | HAVEN OOSTENDE: SEININSTALLATIE VOOR WATERLOZING | 136 |
| 1/47 | HAVEN ZEEBRUGGE: VOORRANGSREGELING VISARTSLUIS - PRINS ALBERTDOK - TIJDOK | 137 |
| 1/48 | HAVEN ZEEBRUGGE: BLAUW-GEEL ZWAAILICHT | 137 |
| 1/49 | HAVEN ZEEBRUGGE: HAVENSEINEN AAN DE STREKDAMMEN EN AAN DE OUDE STREKDAM (LEOPOLD II-DAM) | 137 |
| 1/50 | HAVEN ZEEBRUGGE - P. VANDAMMESLUIS EN VISARTSLUIS: SEINLICHTEN | 140 |
| 1/51 | HAVEN ZEEBRUGGE - BOUDEWIJN-KANAAL - ROSKAMBRUGGEN (A11) EN SPOORWEGBRUG: SEINLICHTEN | 141 |
| 1/52 | HAVEN ZEEBRUGGE: EXTRA REGLEMENTERING LNG BUNKER BOOT | 142 |
| 1/53 | HAVEN ZEEBRUGGE: NAUTISCHE BEHEERSMAATREGELEN 001-2018 – LNG PROCEDURES – OP- EN AFVAART ZEEBRUGGE | 143 |
| 1/54 | (DIFFERENTIAL) GLOBAL POSITIONING SYSTEM: THEORIE EN PRAKTIJK | 164 |
| 1/55 | SPECIALE BESCHERMINGSZONES EN SPECIALE ZONES VOOR NATUURBEHOUD | 167 |
| 1/56 | ONDERZEESE KABELS EN PIJPLEIDINGEN | 170 |
| 1/57 | OCEANOGRAFISCHE EN VERGELIJKBARE STATIONS | 171 |
| 1/58 | BESCHERMING VAN OFFSHORE-INSTALLATIES | 172 |
| 1/59 | OFFSHORE INSTALLATIES: WINDMOLENPARKEN | 173 |
| 1/60 | MINIMUMEISEN WAARAAN BEPAALDE TANKERS MOETEN VOLDOEN DIE EEN BELGISCHE HAVEN WILLEN AANLOPEN | 175 |
| 1/61 | GEVAARLIJKE STOFFEN MELDING AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE NAUTISCHE AUTORITEIT | 175 |
| 1/62 | VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN IN GASTANKERS BINNEN HET GNB-WERKINGSGEBIED | 177 |
| 1/63 | THE WEST EUROPEAN TANKER REPORTING SYSTEM (WETREP) | 182 |
| 1/64 | GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEERSGEBIED (GNB-GEBIED) - VOORSCHRIFTEN VOOR TANKSCHEPEN DIE EEN LOODS WENSEN DAN WEL BELOODST ZIJN | 187 |

| | | |
|---|---|---|
| 1/65 | PROCEDURE MELDINGEN AAN HET MRCC BIJ SCHEEPVAARTINCIDENTEN | 189 |
| 1/66 | SAR COÖPERATIEPLANNEN - MSC/CIRC. 1079 - BELGIË | 190 |
| 1/67 | ANKEREN VAN SCHEPEN MET SCHADE NA EEN INCIDENT | 190 |
| 1/68 | SCHIETOEFENINGEN IN DE SCHIETSECTOR LOMBARDSIJDE: ALGEMENE BEPALINGEN | 191 |
| 1/69 | NIEUWPOORT: ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN KLEINE, MIDDEN- EN GROTE SECTOR | 192 |
| 1/70 | NOORDZEE: BELGISCH NATIONAAL OEFENGEBIED VOOR MARINESCHEPEN | 193 |
| 1/71 | ZONE VOOR HET VERNIETIGEN VAN SPRINGSTOFFEN | 193 |
| 1/72 | BELGISCHE KUST : ZONES VOOR MIJNLEG-, MIJNJAAG- EN MIJNVEEGOEFENINGEN | 194 |
| 1/73 | DUIKEN OP ZEE: PROCEDURES | 195 |
| 1/74 | BELGISCHE TERRITORIALE ZEE - CONTINENTAAL PLAT - EXCLUSIEVE ECONOMISCHE ZONE: VONDSTEN IN ZEE | 196 |
| 1/75 | GRENSCONTROLE VAN DE EXTRA-SCHENGEN PLEZIERVAART | 197 |
| 1/76 | GNB BEHEERSGEBIED - PROEFPROJECT: 'PILOT VIRTUELE VAARWEGMARKERING' | 200 |
| 1/77 | VERENIGD KONINKRIJK EN FRANKRIJK: DOVER STRAIT/PAS-DE-CALAIS REPORTING SYSTEM (CALDOVREP) | 201 |
| 1/78 | FRANCE - HAVEN DUINKERKE: VESSEL TRAFFIC SERVICE (VTS) | 205 |
| 1/79 | ALLEENVAART OP DE BENEDEN ZEESCHELDE | 207 |

# 1/1 BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BaZ 2019-1/1 vervalt.

De Berichten aan Zeevarenden (BaZ) publiceren de gegevens nodig voor het bijwerken van de Belgische zeekaarten en de publicaties uitgegeven door de Vlaamse Hydrografie. Bovendien omvat BaZ Nr 1 van elke jaargang algemene informatie van belang voor de scheepvaart. Het verschijnen van alle nieuwe uitgaven van vermelde nautische publicaties wordt tevens d.m.v. BaZ bekend gemaakt.

De BaZ verschijnen om de 14 dagen en zijn per jaar genummerd van 1 tem 26. Elk bericht krijgt een afzonderlijk volgnummer. Een verwijzing naar een bepaald bericht in de BaZ bestaat dus uit een jaartal, het volgnummer van de BaZ en het volgnummer van het bericht.

Zijn berichten voorlopig, dan staat achter de volgnummers de letter (P); tijdelijke berichten worden aangeduid door de letter (T).
De BaZ nrs 2, 10 & 20 geven een opsomming van de nog geldende (P)- en (T)-berichten en een overzicht van de berichten voor kaartverbetering die nog van toepassing zijn voor de laatste editie van de Belgische zee- en Scheldekaarten.
Verder geven de BaZ de lijst van de nog van kracht zijnde "Maritime Safety Information" (MSI). De MSI worden uitgevaardigd door het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) Kustwacht Oostende - Afdeling Scheepvaartbegeleiding en hebben in hoofdzaak betrekking op gegevens over tijdelijke onvolkomenheden inzake bebakening en bijzonderheden op zee.

De zeevarende dient in de praktijk rekening te houden met gebeurlijke beperkingen inzake nauwkeurigheid of met eventuele onvolkomenheden in nautische publicaties en berichten.

Ingevolge art. 3 van het KB van 20 juni 1977 ter uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd reglement en zijn bijlagen, en art. 34 § 4 van het KB van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust zijn alle zeevarenden verplicht:

- de algemene principes na te leven betreffende de regeling van het scheepvaartverkeer zoals die blijkt uit het jaarlijks verschijnend Bericht aan Zeevarenden nr. 01.
- wat de veiligheid van de niet aan het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement onderworpen vaartuigen betreft, de maatregelen opgelegd door de ambtenaren en bedienden van de overheid tot inachtneming te houden.
- wat de scheepvaart betreft, alle door de overheid meegedeelde berichten, inzonderheid de Berichten aan Zeevarenden en de maritieme veiligheidsberichten (MSI) in acht te nemen.

Ingevolge art. 29 van het laatstgenoemd KB (4 aug 1981) is iedere zeevarende eveneens verplicht alle informatie betreffende eventuele speciale waarnemingen in het gebied van de Belgische kust en de Schelde die de scheepvaart aanbelangen, alsook alle eventuele leemten en/of onjuistheden in de nautische publicaties, in het belang van de veiligheid op zee, langs de kortste weg, de dichtstbijzijnde ambtenaar of bediende van de overheid in te lichten, op volgend adres:

Afdeling KUST - Vlaamse Hydrografie
Administratief Centrum
Vrijhavenstraat 3
8400 OOSTENDE
Tel: 059 55 42 11 • Fax: 059 51 00 41
E-mail: kust@vlaanderen.be

Waarnemingen aangaande boeien, gevaren, incidenten, olieverontreinigingen, e.d. op het Belgische zeegebied dienen gemeld te worden aan het MRCC Oostende of aan het betreffende traffic centre; indien nodig via Oostende-Radio op de aangewezen marifoonkanalen.

NOTA:
De aandacht wordt gevestigd op:
Gewijzigde artikels:
voormalige nrs. : 1, 8B, 11A, 11C, 14C, 15, 16, 17A, 17B, 17D, 18C, 20A, 21, 24C, 25, 29, 33B, 33E, 34B, 36B, 38
respectievelijk nieuwe nrs: 1, 11, 15, 17, 26, 29, 30, 31, 32, 34, 37, 42, 44, 49, 53, 56, 61, 64, 66, 69, 71
Nieuwe artikels: 79
Geschrapte artikels: voormalige nrs. : 6B, 23, 26

**Bron: MDK - afdeling KUST - Vlaamse Hydrografie**

# 1/2 REGLEMENTERINGEN

BaZ 2019-1/2 vervalt.

Onderstaande lijst is een niet-limitatieve opsomming van reglementeringen die van toepassing zijn op de in kaart gebrachte gebieden op de nautische kaarten uitgegeven door de Vlaamse Hydrografie

1. **Voor de Belgische territoriale zee, kusthavens en stranden:**
- KB van 4 augustus 1981. Het Politie- en Scheepvaartreglement
- Het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootman, met de wijzigingsbesluiten en de bijhorende uitvoeringsbesluiten. De vaartuigen waarop de diverse besluiten van toepassing zijn, moeten een exemplaar van het desbetreffende reglement en een bijgewerkte officiële kaart van het gebied aan boord hebben
- Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
- KB van 11 april 2005 inzake maritieme grenscontrole.
- KB van 20 juni 1977 ter uitvoering van de Wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd reglement en zijn bijlagen.

2. **Voor de Schelde en Kanaal Gent-Terneuzen:**
- Het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 voor het Nederlands gedeelte van de Westerschelde
- Scheepvaartverkeerswet (1988) voor het Nederlands gedeelte van de Westerschelde
- Het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde 1992
- Het Politiereglement van de Beneden-Zeeschelde 1992
- Het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk 1935
- Algemeen Politiereglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren (KB van 24 september 2006) gebaseerd op het Europese CEVNI (Code Européen des Voies de Navigation Intérieure)
- Het decreet van 5 april 1995 houdende goedkeuring van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaamse Gewest tot herziening van het Reglement ter uitvoering van artikel IX van het tractaat van 19 april 1839 en van Hoofdstuk II Afdelingen 1 en 2 van het tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Schelderegelement) en de bijhorende uitvoeringsbesluiten
- De Scheepvaartreglementen voor het Nederlands en Belgisch gedeelte van het kanaal van "Gent naar Terneuzen"
- Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
- KB van 11 april 2005 inzake maritieme grenscontrole
- De van kracht zijnde Gezamenlijke Bekendmaking van de Gemeenschappelijke Nautisch Autoriteit (GNA) zijn terug te vinden op de website: www.vts-scheldt.net

3. **Aanvullingen voor verschillende waterwegen:**
Bijzondere Reglementen van sommige scheepvaartwegen 1950.

De meeste van deze reglementen zijn op de website van de federale overheid beschikbaar en kunnen gedownload worden via: mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart.

4. **Havenpolitieverordeningen:**
**Antwerpen:**
De Gemeentelijke Havenpolitieverordening 2018.
**Gent:**
De algemene politieverordening zoals goedgekeurd door de gemeenteraad van 23 november 2015 en van kracht sedert 1 januari 2016.
**Oostende:**
Politieverordening goedgekeurd door de Raad van Bestuur van het A.G. Haven Oostende op 4 oktober 2016 versie 17 april 2018
**Zeebrugge:**
Havenverordening voor het havengebied Brugge-Zeebrugge 2.0 (2017)

**Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding - DAB Loodswezen**

# 1/3 OFFICIELE RADIOBERICHTEN BESTEMD VOOR DE BELGISCHE KOOPVAARDIJSCHEPEN: HET BELMAR-SYSTEEM

BaZ 2019-1/3 vervalt.

**BELANGRIJK**
De gezagvoerders van de koopvaardijschepen dienen ervoor te zorgen dat een exemplaar van dit bericht aan de, voor het boordradiostation verantwoordelijke officier overhandigd wordt. Het andere exemplaar wordt in "De Algemene Onderrichtingen ten behoeve van de Gezagvoerders van Belgische Koopvaardijschepen" op hoofdstuk Verbindingen geplaatst.

## 1. Algemeen

1. Dit BaZ beschrijft het systeem dat bestemd is om de officiële orders en/of aanwijzingen aan de Belgische koopvaardijschepen in buitengewone omstandigheden, oorlogsgevaar of oorlog door te zenden.

2. Dit systeem is bekend als het "BELMAR-SYSTEEM" en wordt van kracht verklaard door het Directoraat Generaal Maritiem Vervoer in akkoord met de Staf van de Marine namens de Belgische Regering.
   Deze berichten zullen meegedeeld worden door het Commando van de Marineoperaties (operationele dienst Staf van de Marine).

3. Vanaf het ogenblik dat het BELMAR-systeem in gebruik is, zullen de gezagvoerders van alle Belgische koopvaardijschepen de volgende maatregelen nemen die in grote mate zullen bijdragen tot de veiligheid van hun bemanning en schip:
   - luisteren naar één van de, onder punt 4 vermelde radiostations, die de uitzendingen van de officiële berichten zullen verzekeren
   - hun positiemelding (TR's) niet meer verzenden
   - bij ontvangst van berichten geen reçu of acknowledge in DSC geven, tenzij de inhoud van het bericht daarom vraagt
   - tenzij anders bevolen, hun radio-uitzendingen stopzetten
   - het gebruik van de radar en van de dieptemeter tot het strikt noodzakelijke beperken.

## 2. Berichtvorm

1. De BELMAR-berichten zullen onder de volgende vorm uitgezonden worden:
   - oproep
   - identificatie en nr.
   - tekst
   - datum-tijd-groep
   - einde bericht/uitzending

2. Voor de oproep wordt één van de volgende roepnamen gebruikt:
   - De verzamelroepnaam ONXA voor alle Belgische koopvaardijschepen.
   - De verzamelnaam ONXB voor alle Belgische oorlogs- en koopvaardijschepen
   - De internationale roepnamen, (gespeld in radiotelefonie)
   - De verzamelroepnamen kunnen worden gevolgd door een getal, deze geeft aan dat het bericht bestemd is voor de schepen in de MERCAST-Area (zie ACP 149) met hetzelfde nummer. Voorbeeld: "ONXA 4" geeft aan dat het bericht van belang is voor alle Belgische koopvaardijschepen in MERCAST-Area 4 (de Noordzee)

3. - De officiële berichten aan de Belgische koopvaardijschepen worden door het woord BELMAR geïdentificeerd.
   - Ten einde de gezagvoerder van de koopvaardijschepen mogelijk te maken na te gaan of zij alle BELMAR-berichten ontvangen, zullen deze een serienummer dragen bestaande uit twee cijfers van 01 tot 99 dat het woord BELMAR volgt.

4. De tekst wordt voorafgegaan en gevolgd door het scheidingsteken BT ("BREAK") in radiotelefonie.

5. Elk bericht is voorzien van een datum-tijd-groep. Deze bestaat uit zes cijfers, gevolgd door de letter Z. De cijfers geven de datum aan en de tijd in uur en minuten. De letter Z geeft aan dat de datum-tijd-groep in middelbare tijd Greenwich is uitgedrukt.
   Voorbeeld: datum-tijd-groep 131831 Z geeft aan dat het bericht op de 13de dag van de lopende maand te 18u31 UTC is opgesteld.

6. AR en VA worden gebruikt als einde bericht/uitzending protekens.

7. De uitzendingen van de officiële berichten door de radio-omroepen worden voorafgegaan door de volgende inleidende woorden: "Uitzending van BELMAR-berichten bestemd voor alle Belgische koopvaardijschepen". Dit wordt gevolgd door berichten zoals beschreven in 1.

## 3. Procedure

1. De BELMAR-berichten worden op de uren in punt 4 uitgezonden.

2. De BELMAR-berichten worden integraal herhaald gedurende de eerste 24 u. na hun oorspronkelijke uitzending.

3. Een BELMAR-lijst van de berichten die steeds van kracht zijn, wordt uitgezonden op elke uitzending voorzien in punt 4 hieronder.
   Deze lijst bevat voor elk afzonderlijk bericht:
   - de oproep
   - de identificatie met nr.
   - de datum-tijd-groep

## 4. Radiostation, frequenties en uurroosters (UTC)

### 1. Oostende-radio

- **Radiotelefonie**

Vanaf ontvangst zal het kuststation onmiddellijk alle BELMAR-berichten versturen op alle bezette frequenties.
Vaste uitzendingen en/of herhalingen zullen gebeuren op de volgende tijden (UTC) en frequenties:

- Middengolf: 0030-0830-1130-1930-2130 op 2484 kHz en 2256 kHz.
- In de decameterband: 0030(*)-0830-1130-1530-1930 op 8761 kHz (OSU 41), 13095 kHz (OSU 51) en 17278 kHz (OSU 63).
  (*) NIET op 13095 kHz en 17278 kHz.
- In de VHF band: 0030-0830-1130-1930-2130 kanaal 27.

- **Navtex**

De BELMAR-berichten zullen onmiddellijk bij aankomst worden uitgezonden op de internationale frequentie 518kHz en op de nationale frequentie 490kHz.
Op 518kHZ: om 0310-0710-1110-1510-1910-2310 UTC.
Op 490kHz: om 0010-0410-0810-1210-1610-2010 UTC.

### 2. SafetyNET

SafetyNET voorziet schepen van navigatorische en weerkundige BaZ, shore-to-ship nood berichten, SAR informatie en andere dringende informatie in overeenstemming met de verplichtingen van de International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, en zoals verder geamendeerd. Het is van toepassing voor alle type schepen.

SafetyNET is een dienst van Inmarsat's EGC system, en werd specifiek ontworpen voor het verspreiden van MSI als onderdeel van GMDSS. Het EGC system (technisch een onderdeel van het Inmarsat-C systeem) voorziet een automatische methode voor het versturen van berichten naar zowel vaste als variabele geografische gebieden. Het is ontworpen voor een dienstverlening in gebieden die gedekt zijn door zowel geostationaire satellieten in A3-zeegebieden, als voor het versturen van MSI naar kustgebieden die niet gedekt zijn door de NAVTEX dienstverlening. Dit zou enkel gebruikt worden om officiële orders en/of aanwijzingen aan de Belgische koopvaardijschepen in buitengewone omstandigheden, crisisgevaar of crisis door te zenden.

## 5. Speciale gevallen

1. Schepen die in de haven liggen wanneer het BELMAR-systeem van kracht is, luisteren naar de radio-uitzendingen van deze officiële berichten. Ze laten hun radiostations slechts sluiten als blijkt dat ze de berichten kunnen afhalen bij de plaatselijke Belgische diplomatieke of consulaire vertegenwoordigers.

2. Buiten het luisteren naar BELMAR berichten zullen de schepen die zich overzees bevinden regelmatig lokale geallieerde uitzendingen beluisteren (kuststations, radio-omroepen), dit om zoveel mogelijk geïnformeerd te worden over lokale nucleaire gevaren of neerslag.

## 6. Bondgenootschappelijke verbindingen

1. In tijd van spanning of crisis wordt een bondgenootschappelijk netwerk van radiostations geactiveerd. Deze organisatie heet het ALLIED WORLDWIDE NAVIGATION INFORMATION SYSTEM (AWNIS).

2. AWNIS, samen met het WWNWS, zal instaan voor het verspreiden van bondgenootschappelijke verbindingen. Er verandert niets aan de procedures voor het uitluisteren van NAVWARNS.

3. Indien noodzakelijk zal aangegeven worden wanneer en hoe HYDROPAC en HYDROLANT moeten beluisterd worden.

## 7. Te nemen actie door gezagvoerders en verantwoordelijke officieren

1. Ieder Belgisch koopvaardijschip krijgt 2 exemplaren van deze BaZ. Ze worden in de Algemene Onderrichtingen ten behoeve van de Gezagvoerders van Belgische Koopvaardijschepen op hoofdstuk “Verbindingen” geplaatst. Ze vervangen alle reeds gepubliceerde verbindingsinstructies.

2. Er wordt met nadruk gevraagd dat de kapiteins van de Belgische koopvaardijschepen de nodige actie zouden nemen opdat minstens éénmaal per 24 u. contact zou worden gemaakt met het kuststation OOSTENDE-RADIO (TR). Dit radiocontact is kosteloos.

3. BELMAR-oefeningen kunnen plaats hebben zonder waarschuwing op gelijk welk ogenblik. Het eerste woord van de tekst is dan OEFENING/EXERCISE. De gezagvoerders geven per brief alle gevraagde inlichtingen aan het Commando van de Marineoperaties (COMOPSNAV).

4. Het is van groot belang dat COMOPSNAV beschikt over gegevens waaruit kan worden vastgesteld in welke gebieden geen van de hierboven vermelde uitzendingen kunnen worden opgevangen. De gezagvoerders worden daarom verzocht door tussenkomst van hun rederij aan de Commando Marineoperaties, sectie NCAGS, Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge, schriftelijk opgave te doen van ontvangst van OOSTENDE-RADIO, met datum en POSITIE, alsook eventuele vreemde kuststations die ze gebruiken om in verbinding te blijven met hun rederij.

**Oefeningen met betrekking tot controle van het zeeverkeer**
Ter gelegenheid van geallieerde of multinationale oefeningen in NAVO-verband, die betrekking hebben op de verdediging van de koopvaardij in oorlogstijd, kunnen de gezagvoerders van Belgische koopvaardijschepen het bezoek ontvangen van NAVO-officieren. De bedoeling is dat deze officieren, ter gelegenheid van een aanleggen in een NAVO-haven, een fictieve briefing zouden geven aan de kapiteins.

Tevens zouden zij een reeks vragen kunnen stellen. De gezagvoerders verlenen hun medewerking volkomen vrijwillig. Nochtans wordt er aangedrongen dat zij een ware medewerking zouden verlenen in de mate dat de opdracht van het schip niet wordt benadeeld. De betreffende briefings, die ongeveer één uur duren, zullen plaats hebben aan boord. Deze oefeningen mogen geen vertraging van de scheepsactiviteiten teweeg brengen en ze mogen geen recht geven op vergoedingen.

**Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent**

# 1/4 BELGISCH KUSTSTATION: OOSTENDE RADIO - ROEPLETTERS: OSU - FREQUENTIES, UITZENDINGEN EN LUISTERWACHT

BaZ 2019-1/4 vervalt.

## 1. Radiotelefonie - Middengolf (zendklasse J3E)

- Frequenties voor aankondiging en uitzending van veiligheidsberichten.
  - aankondiging op de noodfrequentie 2182 kHz
  - de eerste uitzending van een veiligheidsbericht wordt ook aangekondigd via MF DSC 2187,5 kHz (DSC = digital selective calling system)
  - uitzending op werkfrequentie 2761 kHz
- Luisterwacht: bestendig op 2182 kHz, 3178 kHz, 4095 kHz en 8237 kHz (HF).
  - oproepen op 3178 kHz worden beantwoord op 2484 kHz
  - oproepen op 4095 kHz worden beantwoord op 4387 kHz
  - oproepen op 8237 kHz worden beantwoord op 8761 kHz (HF)
- Reikwijdte: afhankelijk van de gekozen frequentie, tijdstip en weersomstandigheden: vanaf 400 tot meer dan 1000 zeemijlen.
- Roepletters: OSU

## 2. Radiotelefonie VHF (zendklasse F3E)

- Kanalen voor aankondiging en uitzending van veiligheidsberichten:
  - aankondiging op noodkanaal K16
  - de eerste uitzending van een veiligheidsbericht wordt ook aangekondigd via VHF DSC K70 (DSC = digital selective calling system)
  - uitzending op K27
- Luisterwacht: Bestendig op K16 en K27 (werkkanalen voor commercieel verkeer: K78 en K85). Voor het scheepvaart-verkeer op de Schelde op weg naar de Belgische zeehavens Antwerpen, Gent en Brussel is er een bestendige luisterwacht op VHF K16 en K24 (werkkanalen voor commercieel verkeer: K7, K27 en K81)
- Reikwijdte: ongeveer 35 zeemijl
- Roepletters: OSU

## 3. DSC - Digital Selective Calling

- Via het digitaal selectief oproepsysteem (DSC) kan op het VHF-kanaal 70 en op MF 2187,5 kHz een noodsignaal (distress alert) worden uitgestuurd, dat op een scherm wordt ontvangen. Oostende Radio houdt op beide frequenties een bestendige luisterwacht
- DSC-nummer van Oostende Radio voor VHF en MF is 002050480
- DSC-nummer van Oostende Radio voor VHF in Antwerpen is 002050485

## 4. Uitzendingen van maritieme veiligheids- informatie (MSI): navigational warnings, search and rescue information, Pilot and VTS service messages, AIS service messages

- RADIOTELEFONIE:
  - aankondiging:
    - op MF 2182 kHz in het Engels en het Nederlands.
    - op VHF K16 in het Engels en het Nederlands.
    - op VHF DSC K70 en MF DSC 2187,5 kHz enkel voor de eerste uitzending.

  - uitzending:
    - op 2761 kHz en op VHF K27, eerst in het Engels, dan in het Nederlands en dit onmiddellijk na ontvangst op het kuststation en vervolgens na het eerstvolgende H+03 en H+33 of H+33 en H+03.
    - verder op de vastgestelde uren: 0233-0633-1033-1433-1833-2233 UTC
    - weerberichten: op 0720 LT , 0820 UTC en 1720 UTC.
    - de uitzendingen worden steeds voorafgegaan door het veiligheidssein: 'securité'.

- NAVTEX:
  - **frequentie 518 kHz**: programmeer letter T op navtexontvanger
    - uitzending:
    - 'important': onmiddellijk na ontvangst op het kuststation en nadien zoals 'routine'.
    - 'routine': volgens het tijdschema letter T: 0310-0710-1110-1510-1910-2310 UTC.
    - weerberichten om 0710-1910 UTC.
    - uitzendingen uitsluitend in het Engels.

  - **frequentie 490 kHz**: (nationale navtex): programmeer letter B op navtexontvanger.
    - uitzendingen volgens het tijdschema letter B: 0010-0410-0810-1210-1610-2010 UTC.
    - weerberichten om 0810-1210-1610-2010 UTC.
    - uitzendingen in het Nederlands.

**Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent**

# 1/5 ISPS-REGLEMENTERING

BaZ 2019-1/5A vervalt.

**Bericht aan alle schepen waarop de ISPS-reglementering van toepassing is**

In het kader van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten is het bij toepassing van artikel 6 van de Verordening (EG) 725/2004 verplicht om de informatie gevraagd bij voorschrift 9 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag mee te delen aan de bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging.

Richtlijn 2010/65/EU legt de lidstaten de verplichting op de nodige maatregelen te treffen om de verschillende meldingsformaliteiten bij het aankomen in een haven op elektronische wijze te kunnen verrichten en in die zin een Maritime Single Window tot stand te brengen. In dit kader dienen de vereiste ISPS inlichtingen met ingang van 1 september 2015 te worden ingebracht in één of meerdere schermen met verplichte velden van de haveninformatiesystemen (PCS: APICS, ENIGMA, ZEDIS, ENSOR). Van daaruit worden ze op elektronische wijze doorgeleid naar de bevoegde autoriteit en zal er in sommige gevallen een terugmelding worden gegeven (melding van alarmering of vraag om correctie van informatie). Voor de havens gelegen in het binnenland (Luik, Brussel, bestemmingen op Albertkanaal, kanaal Brussel-Schelde of Boven-Zeeschelde) zullen de gegevens moeten worden ingebracht in APICS.

De ISPS-informatie dient 24u. voor het aanlopen van de haven te worden verschaft of bij vertrek van de vorige haven indien de reisduur minder is dan 24u. of ten laatste zodra de aanloophaven bekend wordt. De melding dient voor elke aanloop van een Belgische haven te gebeuren.

De meldingen worden systematisch 24/7 gecontroleerd. De ingebrachte gegevens kunnen aanleiding geven tot alarmering en hiermee gepaard gaande acties van verschillende toezichthoudende instanties (Havenstaatcontrole, Scheepvaartpolitie, Douane en Defensie). In de beginfase wordt aan sensibilisering gedaan van de kapitein of zijn gemachtigde. In een later stadium kunnen administratieve sancties worden geheven bij onvolledige of onjuiste gegevens.

**Message to all ships to which ISPS regulations apply**

Within the security of ships and port facilities framework, it is mandatory in application of article 6 of (EC) Regulation 725/2004 to communicate the information required in regulation 9 of chapter XI-2 of the SOLAS convention to the competent authority for maritime security.

Directive 2010/65/EU obliges the Member States to take the necessary measures to enable the carrying out of the different reporting formalities on arrival in a port electronically and in this way to establish a Maritime Single Window. In this framework the necessary ISPS information needs to be inserted from the 1st of September 2015 on in one or more screens with required fields of the port information systems (PCS: APICS, ENIGMA, ZEDIS, ENSOR). From there they will be transferred electronically to the competent authority and a feedback will be given in some cases (reporting of alarming or request of correction of information). For the ports situated in the inland (Liege, Brussels, destinations on the Albert Canal, the Brussels-Scheldt Canal and the Upper Maritime Scheldt) the data have to be inserted in APICS.

This ISPS-information has to be provided 24h before arriving in the port, or on leaving the previous port should travel time be less than 24h, or at the latest when the port of call is known. The reporting has to be carried out for every arrival in a Belgian port.

Reports are checked systematically, 24/7. The data entered can raise the alarm and initiate a procedural response from any of the supervisory authorities (Port State Control, Shipping Police, Customs and Defence). At the beginning stage the captain or his deputy will be made aware of the situation. At a later stage administrative penalties may be imposed for incomplete or incorrect data.

**Avis à tous les navires auxquels s'applique la réglementation ISPS**

Dans le cadre de la sécurisation des navires et des installations portuaires, il est obligatoire, en application de l'article 6 du Règlement (CE) 725/2004, de communiquer à l'autorité compétente en matière de sûreté maritime les renseignements demandés à la règle 9 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS.

La directive 2010/65/UE impose aux Etats membres de prendre les mesures nécessaires pour accomplir de manière électronique les différentes formalités déclaratives à l'arrivée d'un navire dans un port et, de cette manière, de mettre en place un Maritime Single Window. Dans ce cadre, les renseignements ISPS requis doivent être introduits depuis le 1er septembre 2015 dans les champs obligatoires de l'un des écrans des systèmes d'information portuaires (PCS : APICS, ENIGMA, ZEDIS, ENSOR). Ils sont ensuite transmis de manière électronique à l'autorité compétente et des commentaires seront envoyés par retour dans certains cas (notification d'alerte ou demande de correction d'information). Pour les ports intérieurs (Liège, Bruxelles, les destinations sur le Canal Albert, le Canal Bruxelles-Escaut ou l'Escaut maritime supérieur), les données devront être introduites dans APICS.

Les renseignements ISPS doivent être fournis 24 heures avant l'escale ou lors du départ du port précédent si la durée du trajet est inférieure à 24 heures ou au plus tard dès que le port d'escale est connu. La notification doit être faite à chaque escale dans un port belge.

Les notifications sont systématiquement controlées 24/7. Les données rapportées peuvent donner lieu à des alarmes et, par conséquent, générer des actions associées de la part de différentes instances (Port State Control, Police Maritime, Douane et Defense). Dans un premier stade, le capitaine ou son agent reçoivent un avertissement. Dans un stade ultérieur, des sanctions administratives peuvent être appliquées en cas d'informations incomplètes ou inexactes.

**Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer**

# 1/6 INTERNATIONAAL SANITAIR REGLEMENT

BaZ 2019-1/5B vervalt.

**Bericht aan alle schepen waarop het Internationaal sanitair reglement van de Wereldgezondheids-organisatie van toepassing is**

In overeenstemming met artikel 60 van het Koninklijk besluit van 29 oktober 1964 betreffende de gezondheidspolitie van het internationaal verkeer is elk schip verplicht een formulier van gezondheidsverklaring over te maken. De gevraagde inlichtingen moeten voldoen aan die bedoeld door de Internationale Gezondheidsregeling van 2005. Richtlijn 2010/65/EU legt de lidstaten de verplichting op de nodige maatregelen te treffen om de verschillende meldingsformaliteiten bij het aankomen in een haven op elektronische wijze te kunnen verrichten en in die zin een Maritime Single Window tot stand te brengen. In dit kader dienen de vereiste gezondheidsinlichtingen met ingang van 7 januari 2016 te worden ingebracht in één of meerdere schermen met verplichte velden van de haveninformatiesystemen (APICS, ENIGMA, ZEDIS, ENSOR). Van daaruit worden ze op elektronische wijze doorgeleid naar de bevoegde autoriteit. Voor de havens gelegen in het binnenland (Luik, Brussel, bestemmingen op Albertkanaal, kanaal Brussel-Schelde of Boven Zeeschelde) zullen de gegevens moeten worden ingebracht in APICS. De gezondheidsinlichtingen dienen voor het aanlopen van de haven te worden verschaft.

**Message to all ships to which International Health Regulations from the World Health Organization apply**

According to the article 60 of the Royal Decree of 29 October 1964 on the sanitary policing of the international traffic, it is mandatory to communicate a sanitary declaration. The requested information has to comply with that meant in the International Health Regulation (2005). Directive 2010/65/EU obliges the Member States to take the necessary measures to enable the carrying out of the different reporting formalities on arrival in a port electronically and in this way to establish a Maritime Single Window. In this framework the necessary sanitary information needs to be entered from the 7th January 2016 in one or more screens with required fields of the port information systems (APICS, ENIGMA, ZEDIS, ENSOR). From there they will be transmitted electronically to the competent authority. For the inland ports (Liège, Brussels, terminals on the Albert Canal, the Brussels Scheldt Canal and the Upper Maritime Scheldt) the data have to be entered in APICS. This sanitary information has to be provided before calling at the port.

**Avis à tous les navires auxquels le Règlement sanitaire international de l'Organisation mondiale de la Santé s'applique**

En conformité avec l'article 60 de l'Arrêté royal du 29 octobre 1964 relatif à la police sanitaire du trafic international, chaque navire est tenu de communiquer à l'autorité compétente une déclaration de santé. Les renseignements demandés doivent satisfaire à ceux visés par le Règlement sanitaire international de 2005. La directive 2010/65/UE impose aux Etats membres de prendre les mesures nécessaires pour accomplir de manière électronique les différentes formalités déclaratives à l'arrivée d'un navire dans un port et, de cette manière, de mettre en place un Maritime Single Window. Dans ce cadre, les renseignements sanitaires requis doivent être introduits depuis le 7 janvier 2016 dans les champs obligatoires de l'un des écrans des systèmes d'information portuaires (APICS, ENIGMA, ZEDIS, ENSOR). Ils sont ensuite transmis de manière électronique à l'autorité compétente. Pour les ports intérieurs (Liège, Bruxelles, les destinations sur le Canal Albert, le Canal Bruxelles-Escaut ou l'Escaut maritime supérieur), les données devront être introduites dans APICS. Les renseignements sanitaires doivent être fournis avant l'escale dans le port.

**Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer**

# 1/7 NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS)

BaZ 2019-1/6A vervalt.

## 1. Algemeen

Dit BaZ beschrijft de "Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)", zoals het is opgenomen in ATP-02.1 (zie bijlage op het einde van dit bericht).

## 2. Toepassing

Gelet op het belang van de maritieme trafiek voor de economie is het van belang dat er een goede samenwerking is tussen de koopvaardij en de marines van de NAVO.

Naval Coordination and Guidance for Shipping (NCAGS) promoot deze samenwerking door het organiseren van een informatieknooppunt ten behoeve van de koopvaardij en de proactief contacteren van de koopvaardij.

Via dit knooppunt kan relevante informatie en/of advies m.b.t. een dreiging in een bepaald gebied overgemaakt worden. Tevens kan dit knooppunt ook dienen om informatie die van belang kan zijn voor de veiligheid van de scheepvaart, op te vragen. Tweerichtingsverkeer dus.

Dankzij deze samenwerking kunnen interferenties tussen koopvaardijschepen en militaire operaties vermeden worden in het belang van een vlot maritiem verkeer, kunnen militaire schepen zich dan concentreren op koopvaardijschepen die bijzonder aandacht of ondersteuning noodzaken in een bepaald gebied, kan advies gegeven worden i.v.m. te nemen veiligheidsmaatregelen en kan een gecoördineerde doorvaart van een gevoelig gebied georganiseerd worden.

Koopvaardijschepen kunnen de NCAGS organisatie ook zelf proactief contacteren, dit in overleg met hun reder.

De NCAGS organisatie bestaat uit een permanent informatieknooppunt in Northwood (het Nato Shipping Center of NSC) en wanneer nodig, ontplooide eenheden in een bepaald gebied.

## 3. Mogelijke communicatieprocedures bij NCAGS

NCAGS kan via volgende procedures in contact treden met een koopvaardijschip:

**a.** Format Alfa bij het binnekomen van een bepaald gebied
**b.** Ship's Position Report: een dagelijkse positie wanneer gevraagd door de militaire overheid
**c.** Sailing Information (SI): een informatiebriefing ten behoeve van de koopvaardij.
**d.** Websites: steeds www.shipping.nato.int maar mogelijks ook een speciaal opgezette website voor een bepaald gebied.
**e.** Face-to-Face Briefings: een briefing door een verbindingsofficier.
**f.** Telephone Briefings: idem maar telefonisch.
**g.** E-mail.
**h.** International Code of Signals (INTERCO).
**i.** New Media (vb. een specifiek opgezette chatroom).

Meer informatie over de procedures en hun "formats" vindt u in bijlage op het einde van dit bericht.

## 4. Meer info is te verkrijgen op de site van de nato shipping centre:

www.shipping.nato.int
e-mail: info@shipping.nato.int
Tel.: +44 (0) 1923 95 65 74

**Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent**

**BIJLAGE**

## NCAGS INFORMATION FORMATS

## SECTION I – FORMAT ALFA

### 1. Format Alfa

A voyage/passage report designed for merchant shipping to provide the minimum data provision to military forces to match the operational need in a simplistic format.

The basic information that will be requested in a Format Alfa (which will be adjusted to meet specific requirements) can be found in Figure 2B-1 and should be returned to the military authority in accordance with the initiating navigation warning.

| FORMAT ALFA | | |
|---|---|---|
| 1. | Vessel's Name | |
| 2. | Flag | |
| 3. | IMO Number | |
| 4. | MMSI | |
| 5. | INMARSAT Telephone Number | |
| 6. | Email Address/FAX Number | |
| 7. | Current Position (at time UTC)<br>Course and Planned Passage Speed | |
| 8. | Next Port of Call and ETA (UTC) | |
| 9. | Name and Address of Ship Owner and Operator/Charterer/Company Security Officer | |
| 10. | Crew Numbers and Nationalities | |
| 11. | Cargo | |
| 12. | Security Measures Implemented Onboard | |
| *Note: Different information may be requested, dependant on the maritime operation.* | | |

Figure 2B-1. Format Alfa

## SECTION II – SHIP'S POSITION REPORT

### 2. Ship's Position Report.

A daily position report that should be sent once every 24 hours after Format Alfa has been submitted. It should also be submitted to report any changes to the ship's passage and when requested by military authorities. The format can be found in Figure 2B-2.

| SHIP'S POSITION REPORT | | |
|---|---|---|
| 1. | Vessel's Name | |
| 2. | IMO Number | |
| 3. | Current Position (UTC) | |
| 4. | Any Change to Itinerary | |

Figure 2B-2. Ship's Position Report

## SECTION III – SAILING INFORMATION

### 3. Sailing Information.

An SI outline is issued to all merchant ships transiting a military Area of Operations (AOO) and any other ships requiring specific guidance within the AOO.

The issue of SI outline indicates that a mutual understanding has been achieved; the Master has agreed to follow the routeing direction and NCAGS will monitor the ship's passage and divert if necessary. The SI outline is an important tool for the Military Commander in mitigating risk to merchant shipping transiting the AOO and a diversion can be signalled to a merchant vessel in transit if a danger develops on the planned track (See Section IV). Figure 2B-3 is provided as guidance to illustrate the possible content of a SI outline used in NCAGS.

| **SAILING INFORMATION** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Ship's Details** | | | | |
| | | | | |
| Vessel's Name | | International Radio Call Sign (IRCS) | | |
| Flag | | Speed | | |
| Area or Route Covered | | Final Destination | | |
| *Note: An area or route covered describes the part of the voyage where the SI applies.:* | | | | |
| | | | | |
| **General Situation:** | | | | |
| *Note: Threat/risk to merchant ships, incidents, military presence, etc.:* | | | | |
| | | | | |
| **Route:** | | | | |
| During the passage you are advised to pass through the following positions: | | | | |
| **Position Designator/Waypoint** | **Latitude/Longitude** | | **Remarks** | |
| 1. | | | | |
| 2. | | | | |
| 3. etc. | | | | |
| | | | | |
| **Special Advice/Procedures:** | | | | |
| | | | | |
| Communications | | | | |
| Emission Control Policy (EMCON) | | | | |
| Suspicious Sighting Procedures | | | | |
| Special Reporting Procedures (e.g. Emergencies) | | | | |
| Procedures for Notification of Changes to Route or Destination | | | | |
| Summary of NAVWARNs | | | | |
| Self-Protection Measures | | | | |
| *Note: To be used as applicable.* | | | | |

Figure 2B-3. Sailing Information

## SECTION IV – DIVERSION AND AMENDMENTS TO PASSAGES

**4. Notification of Diversion.**

A message from the military authorities to a merchant vessel notifying a diversion from the planned track. Any diversion after sailing will make clear the entire route to be followed to the immediate destination. The Diversion Message will give a new position, or positions, through which the vessel is requested to pass. The format to be used can be found in Figure 2B-4.

| DIVERSION MESSAGE | | |
|---|---|---|
| 1. | Name of Vessel/IMO Numbers/IRCS | |
| 2. | Reason for Diversion | |
| 3. | Position or Time at which the Diversion is to take place | |
| 4. | New Positions through which to pass | |
| 5. | Immediate or New Destination and Amended ETA | |

Figure 2B-4. Diversion Message

**5. Notification of Passage Amendment.**

This message is sent by a merchant vessel to report amendments to a passage that has previously been reported to the military authorities by Format Alfa. Instructions for the notification of passage amendments will be given by the military authorities in the SI issued to the merchant vessel and will be adjusted to be applicable to the type and scale of the military operations taking place. Figure 2B-5 is provided as guidance to illustrate the possible content of a Passage Amendment message.

| FORMAT ALFA PASSAGE AMENDMENT MESSAGE | | |
|---|---|---|
| 1. | Name of Vessel/IMO Numbers/IRCS | |
| 2. | Position or Time at which the Diversion is to take place | |
| 3. | New Track and Speed | |
| 4. | New Positions through which to pass | |
| 5. | Immediate or New Destination and Amended ETA | |

Figure 2B-5. Format Alfa Passage Amendment Message

# 1/8 RADIONAVIGATIEBERICHTEN

BaZ 2019-1/7A vervalt.

De aandacht van zeevarenden wordt gevestigd op de “World-Wide Navigational Warning Service”. Deze dienst omvat 16 geografische zones verspreid over de gehele wereld en NAVAREAS (I tem XVI) genoemd.

De limieten van deze gebieden en de aanduiding van de zone-coördinator en van de zendstations zijn in kaart gebracht. De gegevens betreffende zendtijden en frequenties zijn opgenomen in “Admiralty List of Radio Signals - Volume 5 (NP 285) and Diagram A5 (NP 285 a)”.

SOLAS-voorschrift IV / 12.2 stelt dat ”elk schip, terwijl dat ze op zee is, een radiowacht moet onderhouden voor uitzendingen van maritieme veiligheidsinformatie op de juiste frequentie of frequenties waarop dergelijke informatie wordt uitgezonden voor het gebied waarin het schip navigeert ”.

**Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding**

# 1/9 RIVER INFORMATION SERVICES

BaZ 2019-1/7B vervalt.

Bij het River Information Services-centrum in Evergem kan men 24/24 en 7/7 terecht voor verschillende scheepvaart- en waterweggebonden vragen. Inlichtingen over bedieningstijden, informatie over waterwegen en hun karakteristieken, brughoogtes, waterstanden, debieten, mogelijke trajecten, scheepvaartrechten, recreatievaart, werkzaamheden op de waterwegen, melden van calamiteiten,... kunnen te allen tijde bekomen worden via het nummer 0800 30 440 (alleen vanaf nationale nummers) of +32 (0)9 253 94 71, via mail op ris.evergem@vlaamsewaterweg.be of via VisuRIS.be.

**Bron: De Vlaamse Waterweg nv**

# 1/10 WWW.KUSTWEERBERICHT.BE

BaZ 2019-1/8A vervalt.

Het Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS van afdeling KUST) maakt dagelijks meerdere mariene weerberichten op met de hydrometeoverwachtingen voor de volgende uren tot vijf dagen vooruit. De getijvoorspellingen die de hydrometeorologen van het OMS opmaken zijn van cruciaal belang voor het operationeel stormvloedwaarschuwingssysteem.

Alle voorspellingen kunnen geraadpleegd worden op de website:
www.kustweerbericht.be

**Bron: MDK - afdeling KUST - Vlaamse Hydrografie**

# 1/11 WEERBERICHTEN EN AANKONDIGINGEN VAN STORMWEER EN HARDE WIND

BaZ 2019-1/8B vervalt.

## 1. Algemeenheden

1. Ten behoeve van de scheepvaart langs de Belgische kust wordt door het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België (KMI) naast de gebruikelijke weer- en stormberichten ook harde wind aangekondigd.
   Al deze berichten hebben betrekking op de twee volgende maritieme zones:
   - **Dover en Belgisch kustgebied**
     Gebied begrensd in het Engels Kanaal door de denkbeeldige rechte gaande van Beachy Head tot aan de monding van de rivier Somme, enerzijds, en door de parallel van 51°24,95'N in de Noordzee, anderzijds.
   - **Thames**
     Zone begrepen tussen de parallellen van 51°24,95'N en 51°47,95'N in de Noordzee.

2. De kracht van de wind wordt uitgedrukt in eenheden van de schaal Beaufort.

3. De bekendmakingen per radio zullen gebeuren door het kuststation Oostende-Radio in het Nederlands en in het Engels.

## 2. Weerberichten

Uitzendingen door Oostende-Radio:

- **in telefonie:**
  op 2761 kHz en VHF kanaal 27, in het Engels en het Nederlands, na voorafgaande aankondiging op 2182 kHz en VHF kanaal 16.
  Op vaste uren: 0720 LT en 0820 UTC en 1720 UTC.

- **op navtex:**
  Internationale frequentie 518 kHz in het Engels om 0710 en 1910 UTC. Nationale frequentie 490 kHZ in het Nederlands om 0810 - 1210 - 1610 en 2010 UTC.

## 3. Stormberichten

1. De aankondiging gebeurt wanneer windkracht 8 of hoger verwacht wordt, maar niet meer dan 18 uur vóór de storm de betreffende zone zal bereiken.

2. Windveranderingen gedurende de storm worden in principe bekendgemaakt minstens 3 uur maar niet vroeger dan 6 uur van tevoren.

3. Een bericht wordt eveneens gegeven wanneer het stormgevaar geweken is.

4. Uitzendingen over Oostende-Radio:
   In de tekst van de radioberichten wordt de richting en de kracht van de wind, de betrokken zone, en de verwachte evolutie van de storm, zo mogelijk, opgegeven.

De uitzendingen gebeuren:

- **in telefonie:**
  Op dezelfde frequenties als voor de weerberichten:
  - onmiddellijk na ontvangst op het kuststation
  - op het einde van de twee eerstvolgende stilteperiodes

  De eerste uitzending wordt ook aangekondigd via DSC (Digital Selective Call) op VHF K 70 en op middengolf 2187.5 kHz.

- **via NAVTEX**
  Op 518 kHz en 490 kHz onmiddellijk na ontvangst op het kuststation en nadien volgens het vaste uitzendschema:
  - op 518 kHz: 0310 - 0710 - 1110 - 1510 - 1910 - 2310 UTC
  - op 490 kHz: 0010 - 0410 - 0810 - 1210 - 1610 - 2010 UTC

  Dit zolang de storm duurt.

## 4. Waarschuwingen voor harde wind

1. De aankondiging gebeurt wanneer verwacht wordt dat de wind gedurende minstens 3 uur met een kracht 6 of 7 zal waaien, maar niet vroeger dan 12 uur van tevoren.

2. Een bericht wordt gegeven wanneer het gevaar voor harde wind geweken is.

3. Uitzendingen door Oostende-Radio:
   De uitzendingen gebeuren in telefonie en via NAVTEX op dezelfde frequenties en tijden vermeld in punt 4 van de stormberichten hierboven.
   De eerste uitzending wordt ook aangekondigd via DSC op VHF-kanaal 70 en MF 2187,5 kHz.

## 5. Speciale stormwaarschuwing voor de kustvisserij in verband met plots opkomende storm

Deze speciale berichten uitgaande van de afdeling Scheepvaartbegeleiding worden uitgezonden op de frequentie 2761 kHz en VHF kanaal 27 (na aankondiging op de frequenties 2182 kHz en VHF K16), en op de nationale navtex 490 kHz, dadelijk na ontvangst.

**Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent**

# 1/12 GNB BEHEERSGEBIED: PROCEDURE BIJ EXTREEM WEER

BaZ 2019-1/8C vervalt.

**Artikel 1**

1. Met een extreme weersituatie wordt bedoeld: een weersituatie die van zodanige invloed is op de veiligheid van de scheepvaart in het GNB beheersgebied dat aanvullende maatregelen naar het oordeel van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) noodzakelijk zijn voor de veilige en vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer.
2. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) kan bij een door een erkende (meteorologische) dienst verwachte extreme weerssituatie als bedoeld in lid 1 preventief optreden.

**Artikel 2**

De GNA-adviseur en Nautisch Dienstchef GNA zullen bij een verwachte extreme weerssituatie, na overleg met de loodswezen, bepalen wat de meest gunstige maatregelen zijn in het kader van de veiligheid. Mogelijke maatregelen kunnen zijn:

- selectief of algemeen op- en afvaartverbod;
- selectieve of volledige stremming per havengebied;
- additionele assistentie per schip opgelegd;
- andere maatregelen die naar het oordeel van de GNA noodzakelijk zijn.

**Artikel 3**

1. De GNA zal tijdig, voor het van kracht worden van de in artikel 2 bedoelde maatregelen, contact opnemen met de havenautoriteiten van de respectievelijke havens in het Scheldegebied om deze te informeren over de te nemen maatregelen.
   Tijdens dit contact zullen tenminste de volgende zaken besproken worden:
   - De vaart die zich nog op de rivier bevindt;
   - Tijdstip van ingang van de te nemen maatregelen.
2. De havenautoriteiten dienen, mede in het licht van de ketenbenadering, vanaf de afgesproken ingangstijd, dus gedurende het van kracht zijn van de in artikel 2 bedoelde maatregelen en indien deze maatregelen dit noodzakelijk maken, voor elk schip waarvoor de maatregelen gelden dat vertrekt uit de haven en voor alle inkomende schepen waarvoor de maatregelen gelden contact op te nemen met de GNA.

**Artikel 4**

De GNA beëindigt de genomen maatregelen zodra de hydro-meteorologische situatie dit mogelijk maakt.

**Artikel 5**

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van 1 augustus 2016.
De Gezamenlijke Bekendmaking 02/2007 komt bij inwerkingtreding van deze voorschriften te vervallen.

**Bron: GNA Bass 074-2016 - GB 06-2016**

# 1/13 MAATREGELEN TE NEMEN BIJ EEN ONDERZEEBOOTONGEVAL (DISSUB - DISTRESSED SUBMARINE)

BaZ 2019-1/9 vervalt.

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

- submarine indicator beacons (SEPIRB/ Submarine Emergency Position Indicator Radio beacon), die de onderzeeboot zelf heeft doen opdrijven;
- rode rookkaarsen of lichtkogels, met geregelde tussenpozen afgevuurd vanuit de onderzeeboot;
- olievlekken;
- luchtbellen.

Elke onderzeeboot heeft een aantal ontsnappingscompartimenten, waarin zich SMER (Submarine Escape and Rescue) materiaal bevindt.

SMER materiaal kan bestaan uit de volgende onderdelen:

- loslaatinrichting t.b.v. indicator beacon, life raft of messengerbuoy
- witte rookkaarsen met boodschapper
- pyrotechnische middelen
- nood onderwater telefoon
- Personal Locator Beacons (PLB)
- Submarine Emergency Position Indicator Radio Beacon (SEPIRB)

De indicator beacon is oranje van kleur, maar door de vorm in combinatie met drijfvermogen lastig te zien bij zeegang. De beacon kan voorzien zijn van een reddingsvlot. Meestal zijn ze verbonden aan de onderzeeboot. Activering heeft uitzending van noodsignalen op de internationale noodfrequenties (121.50, 243.00 of 406 MHZ) tot gevolg. Het noodsignaal dat uitgezonden wordt bevat het MMSI nummer van de DISSUB aangevuld met een unieke code welke aangeeft vanuit welk compartiment de indicator beacon is losgelaten. Voor Nederlandse onderzeeboten wordt het verzonden noodsignaal ontvangen bij het Kustwachtcentrum Nederland, die i.s.m. de Koninklijke marine een reddingsoperatie zal coördineren en uitvoeren.

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 (m.u.v. rood gekleurde pyrotechnische middelen) ook gedurende onderzeebootoefeningen gebruikt worden, is de enige zekere aanduiding van een gezonken onderzeeboot het ontvangen van een noodsignaal afkomstig van een indicator beacon. Omdat 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, b.v. aan kuststations om door te geven aan marineautoriteiten. Vermelding van exacte tijd en positie van de gevonden boei is van het grootste belang.

De meeste marines met onderzeeboten hebben een organisatie gereed om in te kunnen grijpen bij onderzeeboot-ongevallen. 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 overlevenden;
- een duikerdecompressiekamer ter plaatse brengen om 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.

In aanvulling op nationale organisaties is het ISMERLO (International Submarine Escape and Rescue Liaison Office, www.ismerlo.org/www.subrescue.org), gesitueerd in Norfolk VA (USA), opgericht. Deze organisatie voorziet in een wereldwijde coördinatie en monitort de beschikbaarheid van ontsnapping- en reddingsmiddelen welke beschikbaar gemaakt kunnen worden voor een eventuele DISSUB.

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. Deze geluiden zijn hoorbaar in de onderzeeboot.

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 en eventuele reddingsvlotten is dus noodzakelijk. 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.

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.

**Bron: Nederlandse Hydrografie**

# 1/14 BEHANDELING VAN IN ZEE OPGEVISTE MIJNEN EN EXPLOSIEVEN

BaZ 2019-1/10 vervalt.

1. Mijnen, torpedo's, dieptebommen en/of andere explosieve oorlogstuigen komen soms in het treilnetvistuig terecht of geraken erin verstrengeld. Dit is dikwijls het geval wanneer de treilnetvisserij beoefend wordt in gebieden die relatief veraf gelegen zijn van de Belgische kust. Ondanks het feit dat deze explosieven gedurende vele jaren in het water hebben gelegen, blijven er niettemin vele gevaren aan verbonden. Hieronder volgen enige richtlijnen die nageleefd dienen te worden bij het oppikken van dergelijke tuigen.

2. Wanneer in een korre die nog buitenboords uitstaat een verdacht explosief waargenomen wordt, zal dit NIET aan boord worden gehesen. Het kappen van de korre is altijd de veiligste maatregel. Indien mogelijk dient dit te geschieden na het treilnet uitgevierd te hebben en het vrij van de gewone visgronden gesleept te hebben maar altijd naar ondieper water.

3. In geval het verdacht explosief tuig pas ontdekt wordt als de inhoud van de korre op het dek ligt dienen volgende acties genomen te worden:
   - het tuig in kwestie vrijwaren voor stoten
   - het tuig derwijze op dek stuwen dat het vrij is van de invloed van elke hitte en trillingsbron
   - het tuig deugdelijk opkeggen en vastsjouwen om elke beweging ervan te beletten
   - het tuig afdekken en van de buitenlucht afsluiten (Dit is belangrijk omdat elk explosief dat aan de atmosfeer is blootgesteld zeer gevoelig aan schokken kan worden, wanneer het uitgedroogd is)
   - een explosief wapen mag nooit tot zinken gebracht worden in dieper water dan die van de vindplaats

4. Voor de veiligheid van de scheepvaart en de vissersvaartuigen dient de positie van het gezonken explosief of van de korre (bebakend of niet bebakend) steeds te worden gemeld aan het MRCC-KUSTWACHT OOSTENDE te Oostende (Maritime Rescue and Coordination Centre) welke op zijn beurt het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK), Graaf Jansdijk 1, 8380 ZEEBRUGGE zal inlichten.

5. Wanneer een verdacht explosief wapen opgevist wordt in een positie gelegen op een tweetal uren vaart van de Belgische kustlijn, wordt dit feit per radio gemeld aan het MRCC - KUSTWACHT OOSTENDE te Oostende. Dit bericht zal ook de vermoedelijke plaats en uur van aankomst van het schip op de rede vermelden.
   In het zicht van de haven zullen de duikers-ontmijners via een vaartuig van de Marine zich aan boord van het vissersvaartuig begeven. De ontmijners zullen per radio hun advies over de mogelijkheid van binnenlopen in de haven meedelen: wat de haven van Oostende betreft aan de verkeersleiding, wat de haven van Zeebrugge betreft aan Port-Control. In dit geval moet het vissersvaartuig op de voorbehouden plaats meren.
   Oordeelt de ontmijner dat de risico's te groot zijn en dat het onschadelijk maken moet geschieden tenzij in volle zee, tenzij na stranding van het schip, dan zullen de ontmijners in overleg met het MRCC-KUSTWACHT OOSTENDE daartoe het bevel geven.

6. Een schip met een explosief wapen aan boord of in zijn vistuig zal in zijn omgeving varende schepen daarvan verwittigen. Wanneer de korre gekapt wordt of het explosief tot zinken gebracht werd, zal deze positie insgelijks aan de omliggende scheepvaart en het MRCC-KUSTWACHT OOSTENDE medegedeeld worden, welke op zijn beurt het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) zal inlichten.

7. In geen enkel geval zal getracht worden op eigen initiatief een mijn op te pikken en daarmee een haven binnen te lopen.

**Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent**

# EXPLOSIEVEN - ACTIEDIAGRAM

**Explosief gevonden?**

- opgevist
- opgezogen



**Op dek**

- a/b houden
- op dek stuwen (vrij van hitte- en trillingsbron)
- beweging beletten
- afdekken
- op 4000 m van de kust komen (indien mogelijk)

**Buiten boord**

- overboord zetten (naar ondieper water) en **bebakenen**

kust › 4000 m
pijplijnen › 2000 m
kabels › 2000 m
meetpalen › 1000 m
wrakken › 1000 m
boeien › 200 m

**Melden MRCC & in omgeving varende schepen verwittigen**

- **positie**
- **type (explosievenkaart)**
- **afmetingen**

# 1/15 LOODSDIENST IN DE SCHELDEMONDEN EN OP DE BELGISCHE KUSTHAVENS

BaZ 2019-1/11A vervalt.

## 1. Algemeenheden

1. In de monden van de Westerschelde, in volle zee, naar de Belgische havens gelegen aan de Schelde en aan het kanaal Gent-Terneuzen en vice-versa, wordt de loodsdienst in gemeenschap tussen Vlaanderen en Nederland verzekerd. Zeeschepen die deze wateren bevaren zijn loodsplichtig, behalve deze vermeld in het Besluit vrijstelling loodsplicht Schelderegleement (zie rubriek 1/16). Alleen de Vlaamse loodsen en de Nederlandse Registerloodsen zijn bevoegd om deze assistentie te verlenen.

2. De loodsdienst op de kusthavens Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, wordt uitsluitend door Vlaamse loodsen uitgeoefend. Het beroep op loodsassistentie is verplichtend in de vaarwaters tussen de kruisstations van de loodsboten en die kusthavens, in die kusthavens en tussen die kusthavens en de aanpalende reden, behalve voor schepen die vrijgesteld zijn van loodsplicht vermeld in het uitvoeringsbesluit “verscherpte loodsplicht” van het Vlaams Loodsdecreet (zie rubriek 1/17).

## 2. Loodsvaartuigen en hun kruisstations in zee

1. Benoorden de lichtboei KB (Kwintebank) in de omgeving van de positie 51°22’,20 N - 002°42’,92 E, is een Vlaams loodsvaartuig gestationeerd met Vlaamse en Nederlandse loodsen aan boord; de eersten voor het beloodsen van schepen naar de Belgische kusthavens en de Belgische havens aan de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen; de laatsten voor het beloodsen van schepen naar Nederlandse en Belgische havens aan de Westerschelde en aan het kanaal van Gent naar Terneuzen. Dit Vlaams loodsvaartuig van het SWATH type heeft een rode romp, met op de scheepszijde in witte letters de naam “WANDELAAR” en het woord “PILOT”. Overdag wordt een rode vlag met witte letter P gevoerd. ‘s Nachts worden de lichten gevoerd en getoond voorgeschreven door het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee. Het is uitgerust met VHF-radiotelefonie en luistert uit op kanalen 65 en 6.

2. In de Schouwenbank Junction zijn Nederlandse loodsvaartuigen gestationeerd. Het grote loodsvaartuig van de P-klasse heeft een zwarte romp met vier gele strepen en op de scheepszijde in witte letters het woord PILOTS. Het kleinere vaartuig van het SWATH type heeft een volledig gele romp. De vaartuigen luisteren op VHF-kanalen 64 (Traffic Centre Steenbank) en 79 (Pilot Steenbank).

   Vanaf deze loodsvaartuigen bedienen zowel Vlaamse als Nederlandse loodsen de schepen met bestemming Antwerpen en Gent. Schepen bestemd voor Nederlandse havens aan de Westerschelde worden geloodst door Nederlandse loodsen.

   Overdag wordt door het loodsvaartuig op dit station in top een blauwe vlag met witte letter L gevoerd.

   ‘s Nachts voert dit vaartuig de lichten als voor loodsvaartuigen voorgeschreven in het Internationaal Reglement ter voorkoming van Aanvaringen op Zee. Bovendien toont het vaartuig met tussenpozen van hoogstens 10 minuten een wit stakellicht.

   De operationele uitvoering van de beloodsingen wordt op VHF kanaal 79 gecoördineerd door de Pilot Steenbank vanaf het Schelde Coördinatie Centrum te Vlissingen.

   Inkomende onbeloodste schepen krijgen hiertoe de nodige instructies via VHF kanaal 64 en 79.

3. Tijdens verminderde zichtbaarheid geven deze loodsvaartuigen (zowel Vlaamse als Nederlandse) op hun kruisstation dezelfde mistseinen als deze die voor mechanisch voortbewogen vaartuigen door het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee zijn voorgeschreven. Ze mogen bovendien een herkenningssein bestaande uit 4 korte stoten geven.

**Bron: MDK - DAB loodswezen**

# 1/16 BESLUIT VRIJSTELLING LOODSPLICHT SCHELDEREGLEMENT

BaZ 2019-1/11B vervalt.

Besluit van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, zoals gewijzigd;
Gelet op artikel 9, tweede lid, onderdeel a, van het Scheldereglement;

**Artikel 1**
In dit besluit wordt verstaan onder:
1° lengte over alles: de lengte over alles volgens Lloyd's Register of Ships;
2° Vlissingen-Rede: het gedeelte van de Westerschelde dat in het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 als redegebied Vlissingen is omschreven;
3° Rijnschip, Denemarkenvaarder, binnen-/buitenschip, register: hetgeen daaronder wordt verstaan in het Nederlandse Loodsplichtbesluit 1995;
4° Gross Tonnage: Gross Tonnage volgens Lloyd's Register of Ships.

**Artikel 2**
Onverminderd de bepalingen van of krachtens artikel 11 van het Scheldereglement, zijn de gezagvoerders van de volgende categorieën schepen vrijgesteld van de verplichting, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van het Scheldereglement:
1° binnenschepen, als ze zich niet zeewaarts Vlissingen-Rede bevinden;
2° estuaire vaart: binnenschepen, die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de Belgische kust varen, en als zodanig door de Belgische overheid zijn geregistreerd;
3° fluviomaritieme vaart: binnenschepen, die over een zeebrief beschikken, die uitsluitend in een beperkt gebied op zee mogen varen en als zodanig door de Belgische of de Nederlandse overheid zijn geregistreerd;
4° zeeschepen die ten anker liggen, met uitzondering van zeeschepen met een Gross Tonnage van 60.000 of meer of met een diepgang van 130 decimeter of meer als zij zich niet zeewaarts Vlissingen-Rede bevinden;
5° Rijnschepen, Denemarkenvaarders en binnen-/buitenschepen die bij of krachtens de in Nederland geldende wettelijke voorschriften zijn vrijgesteld van de loodsplicht en die als zodanig zijn ingeschreven in het register, als zij zich niet zeewaarts Vlissingen-Rede bevinden;
6° vaartuigen, gebouwd voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind, tenzij ze tijdens de vaart voor een ander doel worden ingezet;
7° zeeschepen in eigendom van of in beheer bij de Vlaamse of Nederlandse loodsdienst;
8° schepen in eigendom van of in beheer bij de Belgische, Vlaamse of Nederlandse overheid;
9° oorlogsschepen die behoren tot de Koninklijke Marine, de Belgische Zeemacht of een bondgenootschappelijke zeemacht;
10° schepen die een loodstraject in de territoriale zee bevaren, zonder dat dit geschiedt ten behoeve van het aanlopen of verlaten van een Scheldehaven;
11° schepen die een loodstraject in de territoriale zee bevaren van of naar de plaats waar het loodsen eindigt of aanvangt;
12° schepen die een verplaatsing maken langs dezelfde kade, dan wel een soortgelijke korte verplaatsing maken binnen een scheepvaartweg.

De vrijstelling geldt niet voor zeeschepen, gebouwd of geschikt gemaakt en gebezigd voor het vervoer van minerale olie, gas of chemicaliën in bulk, en geheel of gedeeltelijk daarmee geladen, dan wel leeg maar nog niet ontgast of ontdaan van hun gevaarlijke residuen, met uitzondering van:
a. schepen die ten anker liggen zeewaarts Vlissingen-Rede;
b. schepen met een Gross Tonnage van minder dan 60.000 of met een diepgang van minder dan 130 decimeter die ten anker liggen op of opwaarts Vlissingen-Rede.

**Artikel 2bis**
Onverminderd het bepaalde bij of krachtens artikel 11 van het Scheldereglement zijn voorts vrijgesteld van de verplichting, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van het Scheldereglement:
1° zeeschepen met een lengte over alles tot en met 80 meter en een diepgang tot en met 5,5 meter, indien zij de monden van de Schelde vanaf de Magneboei, via het Oostgat, de Galgeput, de Sardijngeul en Vlissingen-Rede tot aan de havens van Vlissingen Oost bevaren;
2° zeeschepen met een lengte over alles tot en met 80 meter, indien zij de monden van de Schelde via een andere dan de onder 1° bedoelde scheepvaartweg bevaren.

De vrijstelling geldt niet voor zeeschepen, gebouwd of geschikt gemaakt en gebezigd voor het vervoer van minerale olie, gas of chemicaliën in bulk, en geheel of gedeeltelijk daarmee geladen, dan wel leeg maar nog niet ontgast of ontdaan van hun gevaarlijke residuen, met uitzondering van:
a. schepen die ten anker liggen zeewaarts Vlissingen-Rede;
b. schepen met een Gross Tonnage van minder dan 60.000 of met een diepgang van minder dan 130 decimeter die ten anker liggen op of opwaarts Vlissingen-Rede.

N.B. De ontheffingen van loodsplicht in de Scheldemonden worden verleend zoals bepaald in:
- het Besluit ontheffing loodsplicht Scheldereglement 2003 (Belgisch Staatsblad van 17.07.2003, blz. 38348), gewijzigd bij het besluit van 18 september 2008 (Belgisch Staatsblad van 29.09.2008, blz. 50451);
- de Nadere eisen ontheffingverlening loodsplicht Scheldereglement (Belgisch Staatsblad van 17.07.2003, blz. 38350), gewijzigd bij het besluit van 16 juni 2005 (Belgisch Staatsblad van 28.06.2005, blz. 29852), het besluit van 18 september 2008 (Belgisch Staatsblad van 29.09.2008, blz. 50429) en het besluit van 23 september 2009 (Belgisch Staatsblad van 8 oktober 2009, blz. 66357).

**Bron: Stafdienst MDK**

# 1/17 VERSCHERPTE LOODSPLICHT VOOR VAARTUIGEN IN DE BELGISCHE TERRITORIALE ZEE EN VAARWATEREN ONDER DE BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST

BaZ 2019-1/11C vervalt.

**Besluit van de Vlaamse regering van 15 juli 2002 betreffende de verscherpte loodsplicht voor vaartuigen in de Belgische territoriale zee en vaarwateren onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest**

## Hoofdstuk I. Algemene bepalingen

**Artikel 1**
Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:
1° decreet: het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende het brevet van havenloods;
2° minister: de Vlaamse minister die de loodsdienst onder zijn bevoegdheid heeft;
3° bevoegde instantie: de afdeling Scheepvaartbegeleiding van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust;
4° lengte: de lengte over alles;
5° binnenvaartuig: vaartuig als zodanig geregistreerd in het land van zijn nationaliteit of een vaartuig dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is, overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische Kust;
6° estuaire vaart: binnenvaartuigen, die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de Belgische kust varen, en

als zodanig in het land van hun nationaliteit geregistreerd zijn;
7° fluvio-maritieme vaart: binnenvaartuigen die uitsluitend in een beperkt gebied op zee mogen varen en als zodanig in het land van hun nationaliteit geregistreerd zijn;
8° loodsplicht: de verplichting daadwerkelijk een loods te nemen of gebruik te maken van loodsen op afstand zoals bedoeld in artikel 7, § 1, en § 3, van het decreet;
9° verklaring van vrijstelling: een algemene vrijstelling van de loodsplicht zoals bedoeld in artikel 7, § 2, 3° van het decreet;
10° IMDG-Code: de internationale code voor het vervoer van gevaarlijke goederen over zee opgemaakt door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO);
11° IBC-Code: de internationale IMO-code voor de bouw en de uitrusting van vaartuigen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren;
12° IGC-Code: de internationale IMO-code voor de bouw en de uitrusting van vaartuigen die vloeibaar gas in bulk vervoeren;
13° INF-Code: de internationale IMO-code van veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoogradioactieve afvalstoffen in vaten aan boord van een vaartuig;
14° MARPOL-verdrag: het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met bijlagen, opgemaakt in Londen op 2 november 1973, en het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met bijlage, opgemaakt in Londen op 17 februari 1978;
15° Gevaarlijke of verontreinigde goederen: de goederen die worden opgesomd of omschreven in de volgende teksten:
    a) de IMDG-Code;
    b) de omschrijving van de radioactieve stoffen in de INF-code;
    c) hoofdstuk 17 van de IBC-Code;
    d) hoofdstuk 19 van de IGC-Code;
    e) de bijlagen 1, 2 en 3 van het MARPOL-Verdrag.
16° gecommitteerde: een ambtenaar met nautische ervaring van de afdeling Scheepvaartbegeleiding, belast met het toezicht op het afnemen van de bekwaamheidsproef;
17° LNG: liquid natural gas;
18° LNG-bunkerschip: vaartuig gebouwd voor het vervoeren van LNG, gebruikt om andere vaartuigen van LNG als scheepsbrandstof te voorzien met een maximale lengte over alles van 150 meter;
19° Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust: het agentschap, opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust;
20° bekwaamheidsproef: het onderzoek naar de kennis en vaardigheid;
21° bijzonder transport: een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat er een ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of schade aan de werken veroorzaakt, dan wel zinkt of lading verliest;
22° buitennormaal transport: een transport waarvan de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid en de snelheid niet verenigbaar zijn met de karakteristieken en de afmetingen van de vaarweg of van de kunstwerken die gepasseerd moeten worden;
23° referentievaartuig: vaartuig waarvoor een algemene verklaring van vrijstelling of een verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen werd verleend en op basis waarvan andere vaartuigen door de bevoegde autoriteit al dan niet als vergelijkbaar zullen worden beschouwd.

## Hoofdstuk II. Loodsplicht

### Artikel 2

De vaartuigen, bedoeld in artikel 2, 1° van het decreet zijn verplicht een loods aan boord te nemen op de volgende wateren:
1. op de Belgische territoriale zee tussen de kruisstations van de loodsboten in zee en de Vlaamse kusthavens;
2. op de Schelde vanaf de Belgisch/Nederlandse grens tot Temse;
3. op het Belgische gedeelte van het zeekanaal van Gent naar Terneuzen, de Moervaart, en de dokken die op die wateren aansluiten;
4. de tijhavens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort en de wateren tussen deze havens en de aanpalende reden;
5. de toegangsgeulen van de sluizen die op de voormelde wateren aansluiten.

In afwijking van het eerste lid kan de bevoegde instantie loodsen op afstand opleggen. Tijdens het loodsen op afstand bevestigt de gezagvoerder de ontvangst van elk advies en herhaalt daarbij de koers- en vaartadviezen. Als de gezagvoerder afwijkt van een advies, meldt hij dat onmiddellijk.

## Hoofdstuk III. Van loodsplicht vrijgestelde vaartuigen

### Artikel 3

Vaartuigen die onder één van de onderstaande categorieën vallen, zijn vrijgesteld van de verplichting, genoemd in artikel 2 van dit besluit:

1° binnenvaartuigen;
2° estuaire vaart;
3° fluvio-maritieme vaart;
4° vaartuigen met een lengte tot en met tachtig meter;
5° vaartuigen die voor anker liggen, tenzij de 0bevoegde instantie er anders over beslist;
6° vaartuigen, gebouwd voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind, tenzij ze tijdens de vaart voor een ander doel worden ingezet;
7° vaartuigen die eigendom zijn van of beheerd worden door de Vlaamse of Nederlandse loodsdienst;
8° vaartuigen die eigendom zijn van of beheerd worden door de Belgische, Vlaamse of Nederlandse overheid;
9° oorlogsvaartuigen die behoren tot de Marinecomponent van de Belgische Strijdkrachten, de Koninklijke Marine of een bondgenootschappelijke zeemacht;
10° vaartuigen die een loodstraject in de territoriale zee bevaren, zonder dat dit geschiedt ten behoeve van het aanlopen of het verlaten van een Vlaamse haven, Scheldehaven of ankerplaats.

### Artikel 4

In afwijking van artikel 3 moeten vaartuigen, binnenvaartuigen uitgezonderd, wel een loods aan boord nemen in de volgende gevallen:

1° indien het geheel of gedeeltelijk geladen is met gevaarlijke of verontreinigende goederen in bulk of leeg maar nog niet ontgast is of ontdaan van gevaarlijke residuen, met uitzondering van vaartuigen die ten anker liggen;
2° als het vaartuig deel uitmaakt van een duwkonvooi, tenzij de bevoegde instantie een vrijstelling verleent;
3° als het vaartuig gesleept wordt, tenzij de bevoegde instantie een vrijstelling verleent.

## Hoofdstuk IV. Van loodsplicht vrijgestelde personen

### Artikel 5

§ 1 De algemene verklaring van vrijstelling wordt aan de gezagvoerder van een vaartuig uitgereikt als die slaagt voor een bekwaamheidsproef.

§ 2 De minister bepaalt:

1° de voorwaarden waaraan de gezagvoerder, namelijk de kapitein of de bevoegde officier die de navigatie leidt, die kandidaat-verklaringhouder is, moet voldoen om aan de bekwaamheidsproef te mogen deelnemen;
2° welke instantie bevoegd is om een algemene verklaring van vrijstelling uit te reiken en om die eventueel aan te vullen;
3° de procedure voor de aanvraag van de algemene verklaring van vrijstelling;
4° de procedure voor de verdere afhandeling van de aanvraag van de algemene verklaring van vrijstelling;
5° de inhoud, zowel theoretisch als praktisch, de organisatie, de procedure en de verdere afhandeling van de bekwaamheidsproef;
6° de regels voor de herkansing;
7° wat begrepen wordt onder het traject in het kader van een algemene verklaring van vrijstelling;
8° de geldigheidsduur en de vorm van de algemene verklaring van vrijstelling;
9° de verplichtingen van de verklaringhouder, alsook de controle op de naleving ervan;
10° de voorwaarden, de procedure, de praktische afhandeling en de geldigheidsduur van de verlenging van de algemene verklaring van vrijstelling;
11° de voorwaarden waaronder een algemene verklaring van vrijstelling kan worden ingetrokken;
12° de voorwaarden waaronder, na intrekking, een nieuwe aanvraag kan worden ingediend om een algemene verklaring van vrijstelling te verkrijgen.

§ 3 De examencommissie, die belast is met de organisatie en het afnemen van de bekwaamheidsproef om een algemene verklaring van vrijstelling te verkrijgen, bestaat uit de volgende drie leden:

1° een voorzitter die loods is met de functie chef-loods bij de loodsdienst;
2° twee leden die bevoegd zijn om te loodsen op het te examineren traject.
Er wordt een gecommitteerde aangewezen, die belast is met het toezicht op het afnemen van de bekwaamheidsproef. De plaatsvervangers van de gecommitteerde moeten eveneens ambtenaren van de afdeling Scheepvaartbegeleiding zijn met nautische ervaring.
De leden van de examencommissie en de gecommitteerde geven ieder een afzonderlijke beoordeling van

de bekwaamheidsproef. Er wordt bij meerderheid beslist. Bij staking van de stemmen is de beslissing van de voorzitter doorslaggevend.
De minister benoemt de voorzitter en een plaatsvervangende voorzitter van de examencommissie voor een termijn van vijf jaar. Het mandaat kan verlengd worden. De plaatsvervanger van de voorzitter moet aan dezelfde voorwaarden voldoen als de voorzitter.
De minister benoemt de gecommitteerde en de plaatsvervangers van de gecommitteerde voor een termijn van vijf jaar. Het mandaat kan verlengd worden.
De overige leden van de examencommissie worden ad hoc aangesteld door de voorzitter van de examencommissie of door zijn plaatsvervanger.

§ 4 Een algemene verklaring van vrijstelling wordt aangevraagd voor het referentievaartuig. Om voor een of meerdere vaartuigen van hetzelfde type voor hetzelfde traject een algemene verklaring van vrijstelling aan te vragen, bepaalt de minister de voorwaarden en de procedure tot aanvraag en de praktische afhandeling ervan. De minister bepaalt ook de inhoud, de organisatie en de praktische afhandeling van eventuele bijkomende onderdelen van de bekwaamheidsproef voor die vaartuigen.

**Artikel 5/1**

§ 1 De verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen wordt aan de gezagvoerder van een vaartuig uitgereikt als die slaagt voor een bekwaamheidsproef. De verklaring van vrijstelling is geldig onder voorwaarde dat het schip het havengebied niet verlaat.

§ 2 De minister bepaalt:
1° de voorwaarden waaraan de gezagvoerder, namelijk de kapitein of de bevoegde officier die de navigatie leidt, die kandidaat-verklaringhouder is, moet voldoen om aan de bekwaamheidsproef te mogen deelnemen;
2° welke instantie bevoegd is om de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen uit te reiken en om die eventueel aan te vullen;
3° de procedure voor de aanvraag van de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen;
4° de procedure voor de verdere afhandeling van de aanvraag van de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen;
5° de inhoud, zowel theoretisch als praktisch, de organisatie, de procedure en de verdere afhandeling van de bekwaamheidsproef;
6° de regels voor de herkansing;
7° wat begrepen wordt onder het traject in het kader van de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen;
8° de geldigheidsduur en de vorm van de verklaring van vrijstelling voor LNG- bunkerschepen;
9° de verplichtingen van de verklaringhouder, alsook de controle op de naleving ervan;
10° de voorwaarden, de procedure, de praktische afhandeling en de geldigheidsduur van de verlenging van de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen;
11° de voorwaarden waaronder de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen kan worden ingetrokken;
12° de voorwaarden waaronder, na intrekking, een nieuwe aanvraag kan worden ingediend om de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen te verkrijgen.

§ 3 De examencommissie die belast is met de organisatie en het afnemen van de bekwaamheidsproef om de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen te verkrijgen bestaat minstens uit drie leden:
1° een voorzitter die loods is met de functie chef-loods bij de loodsdienst;
2° twee loodsen van de loodsdienst die bevoegd zijn om te loodsen op het te examineren traject.
De havenkapitein van de betrokken haven wordt uitgenodigd om deel uit te maken van de examencommissie.
Er wordt een gecommitteerde aangewezen, die belast is met het toezicht op het afnemen van de bekwaamheidsproef. De plaatsvervangers van de gecommitteerde moeten eveneens ambtenaren van de afdeling Scheepvaartbegeleiding zijn met nautische ervaring.
De leden van de examencommissie en de gecommitteerde geven ieder een afzonderlijke beoordeling van de bekwaamheidsproef. Er wordt bij meerderheid beslist.
De havenkapitein van de betrokken haven wordt door de betrokken haven aangewezen.
De minister benoemt de voorzitter en een plaatsvervangende voorzitter van de examencommissie voor een termijn van vijf jaar. Het mandaat kan verlengd worden. De plaatsvervanger van de voorzitter moet aan dezelfde voorwaarden voldoen als de voorzitter.
De minister benoemt de gecommitteerde en de plaatsvervangers van de gecommitteerde voor een termijn van vijf jaar. Het mandaat kan verlengd worden.
De overige leden van de examencommissie worden ad hoc aangesteld door de voorzitter van de examencommissie of door zijn plaatsvervanger.

§ 4 De verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen wordt aangevraagd voor het referentievaartuig. Om voor een of meerdere vaartuigen van hetzelfde type voor hetzelfde traject de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen aan te vragen, bepaalt de minister de voorwaarden en de procedure tot aanvraag en de praktische afhandeling ervan. De minister bepaalt ook de inhoud, de organisatie en de praktische

afhandeling van eventuele bijkomende onderdelen van de bekwaamheidsproef voor die vaartuigen.

**Artikel 6**
Een vaartuig waarvan de gezagvoerder houder is van een algemene verklaring van vrijstelling, moet wel een loods aan boord nemen in de volgende gevallen:
1° indien het geheel of gedeeltelijk geladen is met gevaarlijke of verontreinigende goederen in bulk of leeg maar nog niet ontgast is of ontdaan van gevaarlijke residuen, met uitzondering van vaartuigen die ten anker liggen;
2° indien het deel uitmaakt van een duwkonvooi, tenzij de bevoegde instantie er anders over beslist;
3° indien het gesleept wordt, tenzij de bevoegde instantie er anders over beslist.
Een vaartuig moet geen loods aan boord nemen, indien het een LNG-bunkerschip is waarbij de gezagvoerder over een verklaring van vrijstelling voor deze schepen beschikt.

## Hoofdstuk V. Uitzonderingsmaatregelen

**Artikel 7**
Als er sprake is van een situatie waarbij de weersomstandigheden of de omstandigheden van het vaartuig, de scheepvaart, de scheepvaartweg of een bijzonder of buitennormaal transport dat vereisen, kan de bevoegde instantie, in overleg met de loodsdienst:
1° de gezagvoerder die van de loodsplicht is vrijgesteld, loodsplicht opleggen;
2° de vaartuigen die vrijgesteld zijn van de loodsplicht, loodsplicht opleggen;
3° het vaartuig de verplichting opleggen om van meer dan één loods gebruik te maken.

**Artikel 8**
In het belang van de scheepvaart en voor zover de veiligheid van de vaarweg niet in het gedrang komt, kan door de bevoegde instantie een vaartuig vrijgesteld worden van loodsplicht in de volgende gevallen:
1° indien er sprake is van een noodsituatie;
2° indien het niet daadwerkelijk binnen een redelijke termijn van een loods kan worden voorzien. De gezagvoerder vult in dat geval een door de bevoegde instantie opgestelde vragenlijst in. Op basis van de ingevulde vragenlijst beslist de bevoegde instantie of aan het vaartuig een eenmalige vrijstelling van loodsplicht wordt verleend;
3° als het een verplaatsing maakt langs dezelfde kade, of een soortgelijke korte verplaatsing maakt binnen een scheepvaartweg.

## Hoofdstuk VI. Slotbepalingen

**Artikel 9**
De kapiteins van de vaartuigen die op de dag van de bekendmaking van dit besluit in het Belgisch Staatsblad de feitelijke navigatie leiden aan boord van de vaartuigen als bedoeld in artikel 4, § 1, 12° van het koninklijk besluit van 8 juni 1971 houdende uitvoering van het artikel 4 van de wet van 3 november 1967 houdende het loodsen van zeevaartuigen, zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 24 oktober 1980, ontvangen van rechtswege een verklaring van vrijstelling.

**Artikel 9/1**
De verklaringen van vrijstelling die werden afgeleverd op basis van het ministerieel besluit van 20 juni 2005 betreffende de toekenning van een verklaring van vrijstelling voor het nemen van een loods of het gebruikmaken van loodsen op afstand, gewijzigd bij het ministerieel besluit van 12 april 2017, blijven geldig voor de duur waarvoor zij werden afgegeven. Deze verklaringen van vrijstelling worden beschouwd als een algemene verklaring van vrijstelling.

**Bron: Stafdienst MDK**

# 1/18 BESTELREGELING LOODSEN VOOR SCHEPEN MET ALS BESTEMMING EEN VLAAMSE HAVEN GELEGEN AAN DE SCHELDE OF HET KANAAL GENT-TERNEUZEN

**Loodsbestelregeling Schelderegelement 2013**

BaZ 2019-1/12A vervalt.

## Hoofdstuk I. Definities

### Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

1° **loodsbesteldiensten**: de operationele contactpunten van de Vlaamse en de Nederlandse loodsdienst, zoals vermeld in bijlage 1 van dit besluit, die belast zijn met het toewijzen van loodsen;

2° **loodskruispost**: inschepingspunt van de loods op zee;

3° **elektronisch systeem voor de loodsbestelling**: de informatiesystemen APICS2 van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, ENIGMA+ van het Havenbedrijf Gent agh en Zeeland Seaports, ENSOR van het AG Haven Oostende, ZEDIS van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen n.v. en LIS21 van de Vlaamse en Nederlandse loodsdienst;

4° **ETD**: Estimated Time of Departure, verwachte tijdstip van vertrek opgegeven door de agent;

5° **ETA**: Estimated Time of Arrival, verwachte tijdstip van aankomst aan de loodskruispost opgegeven door de agent. Het schip zal opvaren en eventueel van een loods voorzien worden bij aankomst aan de loodskruispost. Deze tijd kan door de gezagvoerder gewijzigd worden;

6° **"loods gewenst"**: de door de agent opgegeven keuze of het schip met of zonder loods, of gedeeltelijk met een loods vaart;

7° **opvaarttype**: de door de agent opgegeven informatie over het gewenste verloop van de reis bij inkomende vaart van zee en een reis tussen twee havens binnen het werkingsgebied;

8° **GTO**: het gewenste tijdstip van opvaart opgegeven door de agent. Het schip zal op dit tijdstip opvaren en eventueel van een loods voorzien worden. Dit tijdstip kan door de gezagvoerder niet gewijzigd worden;

9° **GTA**: het gewenste tijdstip van aankomst in de haven opgegeven door de agent. Dit tijdstip kan door de gezagvoerder niet gewijzigd worden;

10° **BTV**: Bezwaar Tot Vervolg, melding van de agent dat een schip niet gepland mag worden voor opvaart. De eventuele loodsbestelling vervalt. De BTV kan door de gezagvoerder niet opgeheven worden;

11° **loodsbesteltijd**: de tijd dat een loods gewenst is aan boord gerelateerd aan het opvaarttype voor opvaart vanuit zee en ETD of sluisplanning voor uitgaande vaart en verhalingen;

12° **loodsbestelling**: een reeks van handelingen gesteld door de agent in een elektronisch havensysteem of in het LIS21 naargelang de havenvoorschriften;

13° **ketenwerking**: de geïntegreerde samenwerking tussen alle bij de scheepvaartafwikkeling betrokken actoren, waarbij de vaartrajecten vanaf zee tot aan de ligplaats, en omgekeerd, worden beschouwd als onderdeel van één aaneengesloten keten, teneinde een optimale scheepvaartplanning en -afwikkeling te bekomen;

14° **werkingsgebied**: het werkingsgebied van VTS-Scheldegebied;

15° **communicatiemiddelen**: elektronisch systeem evenals fax, vaste en mobiele telefoon (exclusief SMS), e-mail (enkel voor gezagvoerders) van de loodsbesteldiensten, zoals vermeld in bijlage 1 van dit besluit;

16° **havenkapiteinsdiensten**: de diensten, zoals vermeld in bijlage 2 van dit besluit.

## Hoofdstuk II. Loodsbestelling voor een inkomend schip komende van zee

### Artikel 2

Er zijn vier opvaarttypes geldend voor inkomende vaart van zee:

1° opvaarttype ETA: het schip mag opvaren bij aankomst aan de loodskruispost. De loodsbesteltijd is de opgegeven ETA;

2° opvaarttype GTO: het schip mag opvaren vanaf het gewenste tijdstip aan de loodskruispost. De loodsbesteltijd is de gevraagde GTO;

3° opvaarttype GTA: het schip heeft een gewenst tijdstip van aankomst in de haven. De loodsbesteltijd is de door het Loodswezen bepaalde tijd, om het schip overeenkomstig het gewenste tijdstip van aankomst te laten opvaren;

4° opvaarttype BTV: het schip mag niet opvaren.

**Artikel 3**

1. De agent van een Scheldevaarder, evenals de agent van een zeeschip dat geen Scheldevaarder is, moet de ETA voor één der loodskruisposten ten laatste zes uur voor de loodsbesteltijd melden via het elektronische systeem van de haven van bestemming of via LIS21.
2. Binnen dezelfde tijdspanne als vermeld in het eerste lid, geeft de agent met de "loods gewenst" status aan of het schip met of zonder loods, of gedeeltelijk met een loods opvaart.
3. Daarnaast geeft de agent het opvaarttype op en het bijhorend tijdstip in geval van GTO of GTA, zowel voor geloodste als ongeloodste vaart. Hierbij heeft de agent de keuze tussen de vier opvaarttypes vermeld in artikel 2, waarvan er altijd maar één kan actief zijn.
4. Een loodsbestelling is pas geldig indien zowel de ETA, de status "loods gewenst" als het opvaarttype met bijhorend tijdstip is opgegeven. Indien aan deze drie voorwaarden niet voldaan wordt, kan het schip vertraging oplopen. Elke wijziging van deze drie voorwaarden resulteert in een aangepaste loodsbestelling.
5. Dit artikel is eveneens van toepassing als de gezagvoerder onverplicht gebruik wenst te maken van de diensten van een loods.
6. Dit artikel is eveneens van toepassing op schepen die een loods wensen in te schepen op een ander punt dan de loodskruispost.

**Artikel 4**

1. Een loodsbestelling voor een Scheldevaarder, evenals voor een zeeschip dat geen Scheldevaarder is, die meer dan vierentwintig uur vooraf werd gemeld, moet door de agent herbevestigd worden vanaf twaalf uur tot ten laatste zes uur voor de loodsbesteltijd.
2. Indien de agent niet voldoet aan het eerste lid, vervalt. de loodsbestelling en moet opnieuw een loodsbestelling geplaatst worden.

**Artikel 5**

Elke loodsbestelling wordt actief zes uur voor de loodsbesteltijd of de tijd waarop de loods aan boord zal gaan in functie van het opvaarttype. Vanaf dit moment neemt de loodsdienst de nodige acties om de loods op het gewenste tijdstip en de gewenste plaats aan boord van het schip te brengen.

**Artikel 6**

1. Wanneer de loodsbesteltijd met meer dan één uur verlaat, moet de agent deze tijd via de communicatiemiddelen wijzigen ten laatste voordat de loodsbestelling actief wordt.
2. Een wijziging van een loodsbestelling kan uitsluitend via de communicatiemiddelen aan de loodsbesteldienst gemeld worden.
3. Wanneer de loodsbesteltijd vervroegt, moet, afhankelijk van het opvaarttype, de agent of de gezagvoerder dit ten laatste zes uur voor de nieuwe loodsbesteltijd of tijd waarop de loods aan boord zal gaan als gevolg van het opvaarttype melden via de communicatiemiddelen.
4. Wanneer bij het opvaarttype GTA, een vervroeging van het gewenste tijdstip van aankomst in de haven door stroom, getij en scheepssnelheid niet mogelijk is, wordt de best haalbare en indien nodig de oorspronkelijke loodsbesteltijd aangehouden.
5. Het niet voldoen aan dit artikel kan een vertraging of verwerking als afbestelling inclusief nieuwe loodsbestelling tot gevolg hebben.

**Artikel 7**

Wanneer bij aankomst aan de loodskruispost de tijd dat de loods aan boord dient te gaan wegens congestie of toelatingsbeleid alsnog wordt uitgesteld, dan wordt het schip van een loods voorzien uiterlijk zes uur na de ontvangst van de toelating tot opvaart.

**Artikel 8**

Een afbestelling moet onmiddellijk door de agent aan de loodsbesteldienst worden gemeld via de communicatiemiddelen.

**Artikel 9**

Wanneer de loodsdienst één uur na de loodsbesteltijd nog geen VHF-radiocontact heeft met het schip, dan wordt de loodsbesteltijd geannuleerd en moet er een nieuwe loodsbestelling worden gedaan.

**Artikel 10**

1. De agent moet erop toezien dat de loodsbestelling ten minste volgende gegevens bevat:
   1° naam van het schip en IMO-nummer;
   2° roepletters;
   3° vlag;
   4° haven van bestemming;
   5° ligplaats;
   6° gewenste meerzijde;
   7° de verwachte ETA (datum en tijdstip) en de betreffende loodskruispost;
   8° niet loodsplichtige schepen: opgave van de gewenste loodstrajecten;
   9° opvaarttype eventueel met opgave van de relevante tijd voor het opvaarttype;
   10° naam van de agent;
   11° lengte over alles;
   12° breedte over alles;
   13° actuele maximum diepgang in decimeter zoet water (fresh water);
   14° maximum manoeuvreersnelheid;
   15° actueel vrijboord in decimeter of de vrijboordhoogte van de loodsdeur;
   16° speciale opmerkingen ingeval van beperkte manoeuvreerbaarheid, gebreken aan het schip, oponthoud aan loodsstation.

2. De agent moet erop toezien dat een wijziging van de loodsbestelling ten minste volgende gegevens bevat:
   1° naam van het schip en IMO-nummer;
   2° haven van bestemming;
   3° ligplaats;
   4° loodskruispost;
   5° opvaarttype eventueel met opgave van de relevante tijd voor het opvaarttype;
   6° aangepaste loodsbesteltijd;
   7° opmerkingen (facultatief).

3. De agent moet erop toezien dat een afbestelling van de loodsbestelling ten minste volgende gegevens bevat:
   1° naam van het schip en IMO-nummer;
   2° haven van bestemming;
   3° ligplaats;
   4° loodskruispost;
   5° te annuleren ETA;
   6° opmerkingen (facultatief).

## Hoofdstuk III. Loodsbestelling voor een uitgaand schip en verhalingen inclusief een reis tussen twee havens in het werkingsgebied

**Artikel 11**

1. De agent van een Scheldevaarder, evenals de agent van een zeeschip dat geen Scheldevaarder is, moet de loodsbestelling ten laatste drie uur voor de loodsbesteltijd melden via het elektronische systeem van de haven van vertrek of via LIS21.
2. Binnen dezelfde tijdspanne als vermeld in het eerste lid, geeft de agent met de “loods gewenst” status aan of het schip met of zonder loods, of gedeeltelijk met een loods opvaart.
3. Bij een reis tussen twee havens binnen het werkingsgebied geeft de agent van de vertrekhaven altijd de ETD-ligplaats op, maar pas nadat met de agent van de aankomsthaven werd afgestemd dat de reis tussen de twee havens zonder vertraging kan plaatsvinden.
4. Indien in havens met getijdeligplaatsen, de havenkapiteinsdienst minstens drie uur vooraf de RTD-ligplaats meedeelt aan de loodsbesteldienst via het elektronische systeem, zal deze RTD-ligplaats gelden als loodsbesteltijd.
5. Voor een schip met een ligplaats achter de sluis te Antwerpen, Zeebrugge en Oostende deelt de havenkapiteinsdienst drie uur vooraf de RTD-sluis mee aan de loodsbesteldienst via het elektronische systeem. Deze RTD-sluis geldt als loodsbesteltijd.
6. In Gent en Terneuzen moet de agent voor een schip met een ligplaats achter de sluizen tijdig zijn ETD-ligplaats doorgeven aan de havenkapiteinsdienst. De havenkapiteinsdienst kan deze ETD-ligplaats in functie van de sluisplanning omzetten in een RTD-ligplaats en deelt deze via de communicatiemiddelen mee. Deze RTD-ligplaats geldt in dat geval als loodsbesteltijd en dient gemeld te worden via de communicatiemiddelen.
7. Het niet voldoen aan dit artikel, kan een vertraging of verwerking als afbestelling inclusief nieuwe loodsbestelling tot gevolg hebben.

8. Dit artikel is eveneens van toepassing als de gezagvoerder onverplicht gebruik wenst te maken van de diensten van een loods.

**Artikel 12**

1. De loodsbestelling wordt actief drie uur voor de loodsbesteltijd. Vanaf dit moment neemt de loodsdienst de nodige acties om de loods op het gewenste tijdstip en de gewenste plaats aan boord van het schip te brengen.
2. Vanaf dit moment moet elke wijziging en/of afbestelling via de communicatiemiddelen door de agent aan de loodsbesteldienst opgegeven worden.

**Artikel 13**

1. Wanneer de loodsbesteltijd of ETD-ligplaats met meer dan één uur verlaat moet de agent deze via de communicatiemiddelen wijzigen ten laatste voordat de loodsbestelling actief wordt.
2. Een wijziging van een actieve besteltijd kan uitsluitend via de communicatiemiddelen aan de loodsbesteldienst gemeld worden.
3. Wanneer de loodsbesteltijd vervroegt, moet de agent ten laatste drie uur voor het nieuwe tijdstip van vertrek de loodsbesteltijd aanpassen.
4. Het niet voldoen aan dit artikel kan een vertraging of verwerking als afbestelling inclusief nieuwe loodsbestelling tot gevolg hebben.

**Artikel 14**

1. Er zijn drie opvaarttypes geldend voor een reis tussen twee havens binnen het werkingsgebied, waarvan er één opgegeven moet worden door de agent van de aankomsthaven. De genoemde opvaarttypes kunnen invloed hebben op het verloop van de reis na de loodsbestelling door de agent van de uitgaande haven op basis van ETD of sluisplanning:
   1° opvaarttype ETA: het schip mag opvaren bij vertrek uit de andere haven;
   2° opvaarttype GTA: het schip heeft een gewenst tijdstip van aankomst in de haven;
   3° opvaarttype BTV: het schip mag niet opvaren.
2. Daarnaast geeft de agent van de aankomsthaven het opvaarttype op, zowel voor geloodste als ongeloodste vaart. Hierbij heeft de agent de keuze tussen de drie opvaarttypes vermeld in het eerste lid, waarvan er altijd maar één kan actief zijn.
3. Als de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit het schip naar zee stuurt, dan treedt voor de agent van de aankomsthaven de procedure voor een inkomend schip van zee in werking.

**Artikel 15**

1. Een afbestelling moet onmiddellijk door de agent aan de loodsbesteldienst gemeld worden via de communicatiemiddelen.
2. Wanneer de loods aan boord op de loodsbesteltijd vaststelt dat het schip wegens welke reden dan ook binnen één uur niet kan vertrekken, dan kan de loodsdienst de loodsbesteltijd annuleren en moet de agent een nieuwe loodsbesteltijd opgeven.

**Artikel 16**

1. De agent moet erop toezien dat de loodsbestelling ten minste volgende gegevens bevat:
   1° naam van het schip en IMO-nummer;
   2° roepletters;
   3° vlag;
   4° huidige ligplaats;
   5° bestemming: naam loodskruispost, bestemmingshaven binnen werkingsgebied of nieuwe ligplaats bij verhaling;
   6° datum, loodsbesteltijd of ETD-ligplaats (achter de sluizen);
   7° niet loodsplichtige schepen: opgave van de gewenste loodstrajecten;
   8° naam van de agent;
   9° lengte over alles;
   10° breedte over alles;
   11° actuele maximum diepgang in decimeter zoet water (fresh water);
   12° maximum manoeuvreersnelheid;
   13° actueel vrijboord in decimeter of als aanwezig de vrijboordhoogte van de loodsdeur;
   14° speciale opmerkingen ingeval van beperkte manoeuvreerbaarheid, gebreken aan het schip of oponthoud.

2. Bij iedere wijziging van de RTD-sluis of RTD-ligplaats meldt de agent ten minste de volgende gegevens via het elektronische systeem:
   1° naam van het schip en IMO-nummer;
   2° aangepaste RTD-sluis of RTD-ligplaats (loodsbesteltijd);
   3° opmerkingen.

3. Bij een afbestelling meldt de agent ten minste volgende gegevens aan de loodsbesteldienst:
   1° naam van het schip en IMO-nummer;
   2° te annuleren loodsbestelling;
   3° opmerkingen.

## Hoofdstuk IV. Volgorde van beloodsen

### Artikel 17

1. Een schip wordt van een loods voorzien of neemt deel aan loodsen op afstand in volgorde van de loodsbesteltijd, tenzij er een specifieke regeling bestaat in functie van de ketenwerking.
2. Indien een schip de loods vroeger dan de loodsbesteltijd wenst, wordt dit schip niet eerder van een loods voorzien dan de loodsbesteltijd, tenzij eerder een loods beschikbaar is of het schip eerder in het loodsen op afstand systeem kan worden opgenomen.

### Artikel 18

Volgende schepen worden altijd bij voorrang van een loods voorzien, zelfs indien hierdoor schepen met een geldige besteltijd later van een loods worden voorzien:
   1° een schip in nood;
   2° een tij- en/of stroomgebonden schip;
   3° een schip waarvoor een afwijking op de loodsbesteltijd geldt in opdracht van een bevoegde instantie.

## Hoofdstuk V. Bijkomende formaliteiten

### Artikel 19

Als het schip voor de eerste maal een Vlaamse of Nederlandse haven aanloopt en/of bij wijziging van de scheepsgegevens moeten volgende documenten, bij voorkeur elektronisch, vooraf aan de Vlaamse loodsdienst, Boulevard de Ruyter 2, 4381 KA Vlissingen, info@loodswezen.be, fax: +31 (0)118 42 45 27, bezorgd worden:
   1° kopie van de Wheelhouse Poster (IMO-resolutie 601(15));
   2° kopie van de Pilot Card indien Wheelhouse Poster niet beschikbaar.

### Artikel 20

Agenten kunnen aan de Vlaamse of Nederlandse loodsdienst een toegangscode tot LIS21 aanvragen. Dergelijke aanvraag dient schriftelijk, per fax of per e-mail te gebeuren en vermeldt de contactgegevens van de betrokken agent, ook na de kantooruren.

## Hoofdstuk VI. Noodprocedures

### Artikel 21

Ingeval een elektronisch systeem niet beschikbaar is waardoor de initiële loodsbestelling niet elektronisch kan gebeuren, dan moet de agent of de gezagvoerder de initiële loodsbestelling via de andere communicatiemiddelen aan de loodsbesteldienst melden.

### Artikel 22

De havenkapiteinsdienst of de loodsbesteldienst zal de agent of de gezagvoerder verwittigen wanneer de noodprocedure start of eindigt.

## BIJLAGE 1

### COÖRDINATEN LOODSBESTELDIENSTEN

**Loodsbesteldienst voor Antwerpen**
Maritieme Dienstverlening en Kust
Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen
Thonetlaan 102 bus 1
2050 Antwerpen

| | |
|---|---|
| Tel. 24/24 | +32 (0)3 232 02 29 |
| | +32 (0)3 231 89 52 |
| GSM 24/24 | +32 (0)476 58 01 49 |
| Fax 24/24 | +32 (0)3 232 20 85 |
| Administratie | +32 (0)3 222 40 06 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | APICS2 en LIS21 |
| E-mail | alleen voor gezagvoerders |
| via Wandelaar | orderpilot@loodswezen.be |
| via Steenbank | scheldepilot@loodswezen.nl |

**Loodsbesteldienst voor Gent**
Maritieme Dienstverlening en Kust
Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen
Motorstraat 109
9000 Gent

| | |
|---|---|
| Tel. 24/24 | +32 (0)9 250 57 11 (centrale) |
| | +32 (0)9 250 57 12 |
| | +32 (0)9 250 57 13 |
| | +32 (0)9 250 57 14 |
| GSM 24/24 | +32 (0)478 58 14 80 |
| Fax 24/24 | +32 (0)9 251 63 21 |
| Administratie | +32 (0)9 250 57 30 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | ENIGMA+ en LIS21 |
| E-mail | alleen voor gezagvoerders |
| via Wandelaar | orderpilot@loodswezen.be |
| via Steenbank | scheldepilot@loodswezen.nl |

**Loodsbesteldienst voor de kusthavens**
Maritieme Dienstverlening en Kust
Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen
Car Ferry-gebouw
Doverlaan, 7 bus 2
8380 Zeebrugge

| | |
|---|---|
| Tel. 24/24 | +32 (0)50 35 52 39 |
| GSM 24/24 | +32 (0)478 58 21 10 |
| Administratie | +32 (0)50 55 77 30 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | ZEDIS-ENSOR-LIS21 |
| E-mail | alleen voor gezagvoerders |
| | orderpilot@loodswezen.be |

**Vlaamse loodsbesteldienst te Vlissingen**
Maritieme Dienstverlening en Kust
Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen
Boulevard de Ruyter 2
4381 KA Vlissingen.

| | |
|---|---|
| Tel. 24/24 | +31 (0)118 42 45 40 |
| GSM 24/24 | +32 (0)473 89 70 02 |
| Fax 24/24 | +31 (0)118 43 15 37 |
| Administratie | +31(0)118 42 45 04 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | APICS2, ENIGMA+ en LIS21 |
| E-mail | alleen voor gezagvoerders |
| via Wandelaar | orderpilot@loodswezen.be |
| via Steenbank | scheldepilot@loodswezen.nl |

**Loodsbesteldienst voor de Nederlandse Scheldehavens**
Nederlands Loodswezen
Boulevard de Ruyter 8
4381 KA Vlissingen

| | |
|---|---|
| Tel. 24/24 | +31 (0)118 48 95 09 |
| GSM 24/24 | +31 (0)118 41 23 21 |
| Fax 24/24 | +31 (0)118 48 95 00 |
| Administratie | www.loodswezen.nl |
| Website | ENIGMA+ en LIS21 |
| Elektronisch systeem | alleen voor gezagvoerders |
| E-mail | scheldepilot@loodswezen.nl |

## BIJLAGE 2

## COÖRDINATEN HAVENKAPITEINDIENSTEN

**Havenkapiteindienst ANTWERPEN**

| | |
|---|---|
| Adres | Zandvlietsluis blok A, derde verdieping, 2040 Zandvliet |
| Telefoon havenkapitein | +32 (0)3 205 21 82 - 83 - 84 - 85 |
| Fax | +32 (0)3 205 20 25 |
| E-mail | HAV_HKD/HVL/ACC@haven.antwerpen.be |
| Website | www.portofantwerp.com |

**Havenkapiteindienst GENT**

| | |
|---|---|
| Adres | J. Kennedylaan 32, 9042 Gent |
| Telefoon havenkapitein | +32 (0)9 251 04 57 |
| Fax | +32 (0)9 251 60 62 |
| E-mail | kd@havengent.be |
| Website | www.portofghent.be |

**Havenkapiteindienst ZEEBRUGGE**

| | |
|---|---|
| Adres | Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge |
| Telefoon havenkapitein | +32 (0)50 54 32 40 |
| Telefoon sluismeester | +32 (0)50 54 32 31 |
| Fax | +32 (0)50 54 32 49 |
| E-mail | hkd@mbz.be |
| Website | www.portofzeebrugge.be |

**Havenkapiteindienst OOSTENDE**

| | |
|---|---|
| Adres | Slijkensesteenweg 2, 8400 Oostende |
| Telefoon havenkapitein | +32 (0)59 34 07 11 |
| Fax | +32 (0)59 34 07 10 |
| E-mail | Harbour.Master@portofoostende.be |
| Website | www.portofoostende.be |

**Havenkapiteindienst ZEELAND SEAPORTS**

| | |
|---|---|
| Adres | Schelpenpad 2, 4531 PD Terneuzen |
| Telefoon havenkapitein | +31 (0) 115 64 74 44 |
| Fax | +31 (0) 115 64 74 45 |
| E-mail | hd.zeelandseaports.com |
| Website | www.zeelandseaports.com |

**Bron: DAB Loodswezen**

# 1/19 BESTELREGELING VOOR SCHEPEN MET EEN VLAAMSE KUSTHAVEN ALS BESTEMMING EN VOOR EEN REIS TUSSEN TWEE VLAAMSE HAVENS

**Loodsbestelregeling Loodsdecreet**

BaZ 2019-1/12B vervalt.

## Hoofdstuk I. Definities

### Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder :

1° **loodsbesteldiensten**: de operationele contactpunten van de Vlaamse loodsdienst, die belast zijn met het toewijzen van loodsen, zoals vermeld in bijlage 1, die bij dit besluit is gevoegd;

2° **loodskruispost**: inschepingspunt van de loods op zee;

3° **elektronisch systeem voor de loodsbestelling**: de informatiesystemen APICS2 van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, ENIGMA+ van het Havenbedrijf Gent NV, ENSOR van het AG Haven Oostende, ZEDIS van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen NV en LIS21 van de Vlaamse en Nederlandse loodsdienst;

4° **ETD**: Estimated Time of Departure, verwachte tijdstip van vertrek opgegeven door de agent;

5° **ETA**: Estimated Time of Arrival, verwachte tijdstip van aankomst aan de loodskruispost opgegeven door de agent. Het vaartuig zal opvaren en eventueel van een loods voorzien worden bij aankomst aan de loodskruispost. Deze tijd kan door de kapitein gewijzigd worden;

6° **"loods gewenst"**: de door de agent opgegeven keuze of het vaartuig met of zonder loods, of gedeeltelijk met een loods vaart;

7° **opvaarttype**: de door de agent opgegeven informatie over het gewenste verloop van de reis bij inkomende vaart van zee en een reis tussen twee Vlaamse havens;

8° **GTO**: het gewenste tijdstip van opvaart opgegeven door de agent. Het vaartuig zal op dit tijdstip opvaren en eventueel van een loods voorzien worden. Dit tijdstip kan door de kapitein niet gewijzigd worden;

9° **GTA**: het gewenste tijdstip van aankomst in de haven opgegeven door de agent. Dit tijdstip kan door de kapitein niet gewijzigd worden;

10° **BTV**: Bezwaar Tot Vervolg, melding van de agent dat een vaartuig niet gepland mag worden voor opvaart. De eventuele loodsbestelling vervalt. De BTV kan door de kapitein niet opgeheven worden;

11° **loodsbesteltijd**: de tijd dat een loods gewenst is aan boord gerelateerd aan het opvaarttype voor opvaart vanuit zee en ETD of sluisplanning voor uitgaande vaart en verhalingen;

12° **loodsbestelling**: een reeks van handelingen gesteld door de agent in een elektronisch havensysteem of in het LIS21 naargelang de havenvoorschriften;

13° **ketenwerking**: de geïntegreerde samenwerking tussen alle bij de scheepvaartafwikkeling betrokken actoren, waarbij de vaartrajecten vanaf zee tot aan de ligplaats, en omgekeerd, worden beschouwd als onderdeel van één aaneengesloten keten, teneinde een optimale scheepvaartplanning en -afwikkeling te bekomen;

14° **communicatiemiddelen**: elektronisch systeem evenals fax, vaste en mobiele telefoon (exclusief sms), e-mail (enkel voor kapiteins) van de loodsbesteldiensten, zoals vermeld in bijlage 1, die bij dit besluit is gevoegd;

15° **havenkapiteinsdiensten**: de diensten, zoals vermeld in bijlage 2, die bij dit besluit is gevoegd;

16° **bevoegde instantie**: de afdeling Scheepvaartbegeleiding van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust;

17° **RTD**: Requested Time of Departure. Dit is het tijdstip waarop een schip gepland is om te vertrekken van een gegeven punt.

## Hoofdstuk II. Loodsbestelling voor een inkomend vaartuig komende van zee

### Artikel 2

Er zijn vier opvaarttypes geldend voor inkomende vaart van zee :

1° opvaarttype ETA: het vaartuig mag opvaren bij aankomst aan de loodskruispost. De loodsbesteltijd is de opgegeven ETA;

2° opvaarttype GTO: het vaartuig mag opvaren vanaf het gewenste tijdstip aan de loodskruispost. De loodsbesteltijd is de gevraagde GTO;

3° opvaarttype GTA: het vaartuig heeft een gewenst tijdstip van aankomst in de haven. De loodsbesteltijd is de door het Loodswezen bepaalde tijd, om het vaartuig overeenkomstig het gewenste tijdstip van aankomst te laten opvaren;
4° opvaarttype BTV: het vaartuig mag niet opvaren.

**Artikel 3**

1. De agent van een vaartuig moet de ETA voor de loodskruispost Wandelaar ten laatste zes uur voor de loodsbesteltijd melden via het elektronische systeem van de haven van bestemming of via LIS21.
2. Binnen dezelfde tijdspanne als vermeld in het eerste lid, geeft de agent met de "loods gewenst" status aan of het vaartuig met of zonder loods, of gedeeltelijk met een loods opvaart.
3. Daarnaast geeft de agent het opvaarttype op en het bijhorend tijdstip in geval van GTO of GTA, zowel voor geloodste als ongeloodste vaart. Hierbij heeft de agent de keuze tussen de vier opvaarttypes vermeld in artikel 2, waarvan er altijd maar één kan actief zijn.
4. Een loodsbestelling is pas geldig indien zowel de ETA, de status "loods gewenst" als het opvaarttype met bijhorend tijdstip is opgegeven. Indien aan deze drie voorwaarden niet voldaan wordt, kan het vaartuig vertraging oplopen. Elke wijziging van deze drie voorwaarden resulteert in een aangepaste loodsbestelling.
5. Dit artikel is eveneens van toepassing als de kapitein onverplicht gebruik wenst te maken van de diensten van een loods.
6. Dit artikel is eveneens van toepassing op vaartuigen die een loods wensen in te schepen op een ander punt dan de loodskruispost.

**Artikel 4**

1. Een loodsbestelling die meer dan vierentwintig uur vooraf werd gemeld, moet door de agent herbevestigd worden vanaf twaalf uur tot ten laatste zes uur voor de loodsbesteltijd.
2. Indien de agent niet voldoet aan het eerste lid, vervalt. de loodsbestelling en moet opnieuw een loodsbestelling geplaatst worden.

**Artikel 5**

Elke loodsbestelling wordt actief zes uur voor de loodsbesteltijd of de tijd waarop de loods aan boord zal gaan in functie van het opvaarttype. Vanaf dit moment neemt de loodsdienst de nodige acties om de loods op het gewenste tijdstip en de gewenste plaats aan boord van het vaartuig te brengen.

**Artikel 6**

1. Wanneer de loodsbesteltijd met meer dan één uur verlaat, moet de agent deze tijd via de communicatiemiddelen wijzigen ten laatste voordat de loodsbestelling actief wordt.
2. Een wijziging van een loodsbestelling kan uitsluitend via de communicatiemiddelen aan de loodsbesteldienst gemeld worden.
3. Wanneer de loodsbesteltijd vervroegt, moet, afhankelijk van het opvaarttype, de agent of de kapitein dit ten laatste zes uur voor de nieuwe loodsbesteltijd of tijd waarop de loods aan boord zal gaan als gevolg van het opvaarttype melden via de communicatiemiddelen.
4. Wanneer bij het opvaarttype GTA, een vervroeging van het gewenste tijdstip van aankomst in de haven door stroom, getij en scheepssnelheid niet mogelijk is, wordt de best haalbare en indien nodig de oorspronkelijke loodsbesteltijd aangehouden.
5. Het niet voldoen aan dit artikel kan een vertraging of verwerking als afbestelling inclusief nieuwe loodsbestelling tot gevolg hebben.

**Artikel 7**

Wanneer bij aankomst aan de loodskruispost de tijd dat de loods aan boord dient te gaan wegens congestie of toelatingsbeleid alsnog wordt uitgesteld, dan wordt het vaartuig van een loods voorzien uiterlijk zes uur na de ontvangst van de toelating tot opvaart.

**Artikel 8**

Een afbestelling moet onmiddellijk door de agent aan de loodsbesteldienst worden gemeld via de communicatiemiddelen.

**Artikel 9**

Wanneer de loodsdienst één uur na de loodsbesteltijd nog geen VHF-radiocontact heeft met het vaartuig, dan wordt de loodsbesteltijd geannuleerd en moet er een nieuwe loodsbestelling worden gedaan.

**Artikel 10**

1. De agent moet erop toezien dat de loodsbestelling ten minste volgende gegevens bevat :
   1° naam van het vaartuig en IMO-nummer;
   2° roepletters;
   3° vlag;
   4° haven van bestemming;
   5° ligplaats;
   6° gewenste meerzijde;
   7° de verwachte ETA (datum en tijdstip) en de loodskruispost;
   8° niet loodsplichtige vaartuigen: opgave van de gewenste loodstrajecten;
   9° opvaarttype eventueel met opgave van de relevante tijd voor het opvaarttype;
   10° naam van de agent;
   11° lengte over alles;
   12° breedte over alles;
   13° actuele maximum diepgang in decimeter zoet water (fresh water);
   14° maximum manoeuvreersnelheid;
   15° actueel vrijboord in decimeter of de vrijboordhoogte van de loodsdeur;
   16° speciale opmerkingen ingeval van beperkte manoeuvreerbaarheid, gebreken aan het vaartuig, oponthoud aan loodsstation.

2. De agent moet erop toezien dat een wijziging van de loodsbestelling ten minste volgende gegevens bevat :
   1° naam van het vaartuig en IMO-nummer;
   2° haven van bestemming;
   3° ligplaats;
   4° loodskruispost;
   5° opvaarttype eventueel met opgave van de relevante tijd voor het opvaarttype;
   6° aangepaste loodsbesteltijd;
   7° opmerkingen (facultatief).

3. De agent moet erop toezien dat een afbestelling van de loodsbestelling ten minste volgende gegevens bevat :
   1° naam van het vaartuig en IMO-nummer;
   2° haven van bestemming;
   3° ligplaats;
   4° loodskruispost;
   5° te annuleren ETA;
   6° opmerkingen (facultatief).

## Hoofdstuk III. Loodsbestelling voor een uitgaand vaartuig en verhalingen inclusief een reis tussen twee Vlaamse havens

**Artikel 11**

1. De agent moet de loodsbestelling ten laatste drie uur voor de loodsbesteltijd melden via het elektronische systeem van de haven van vertrek of via LIS21.
2. Binnen dezelfde tijdspanne als vermeld in het eerste lid, geeft de agent met de “loods gewenst” status aan of het vaartuig met of zonder loods, of gedeeltelijk met een loods opvaart.
3. Bij een reis tussen twee Vlaamse havens geeft de agent van de vertrekhaven altijd de ETD-ligplaats op, maar pas nadat met de agent van de aankomsthaven werd afgestemd dat de reis tussen de twee havens zonder vertraging kan plaatsvinden.
4. Indien in havens met getijdeligplaatsen, de havenkapiteinsdienst minstens drie uur vooraf de RTD-ligplaats meedeelt aan de loodsbesteldienst via het elektronische systeem, zal deze RTD-ligplaats gelden als loodsbesteltijd.
5. Voor een vaartuig met een ligplaats achter de sluis te Zeebrugge en Oostende deelt de havenkapiteinsdienst drie uur vooraf de RTD-sluis mee aan de loodsbesteldienst via het elektronische systeem. Deze RTD-sluis geldt als loodsbesteltijd.
6. Het niet voldoen aan dit artikel, kan een vertraging of verwerking als afbestelling inclusief nieuwe loodsbestelling tot gevolg hebben.
7. Dit artikel is eveneens van toepassing als de kapitein onverplicht gebruik wenst te maken van de diensten van een loods.

**Artikel 12**

1. De loodsbestelling wordt actief drie uur voor de loodsbesteltijd. Vanaf dit moment neemt de loodsdienst de nodige acties om de loods op het gewenste tijdstip en de gewenste plaats aan boord van het vaartuig te brengen.

2. Vanaf dit moment moet elke wijziging en/of afbestelling via de communicatiemiddelen door de agent aan de loodsbesteldienst opgegeven worden.

**Artikel 13**

**1.** Wanneer de loodsbesteltijd of ETD-ligplaats met meer dan één uur verlaat moet de agent deze via de communicatiemiddelen wijzigen ten laatste voordat de loodsbestelling actief wordt.
**2.** Een wijziging van een actieve besteltijd kan uitsluitend via de communicatiemiddelen aan de loodsbesteldienst gemeld worden.
**3.** Wanneer de loodsbesteltijd vervroegt, moet de agent ten laatste drie uur voor het nieuwe tijdstip van vertrek de loodsbesteltijd aanpassen.
**4.** Het niet voldoen aan dit artikel kan een vertraging of verwerking als afbestelling inclusief nieuwe loodsbestelling tot gevolg hebben.

**Artikel 14**

**1.** Er zijn drie opvaarttypes geldend voor een reis tussen twee Vlaamse havens, waarvan er één opgegeven moet worden door de agent van de aankomsthaven. De genoemde opvaarttypes kunnen invloed hebben op het verloop van de reis na de loodsbestelling door de agent van de uitgaande haven op basis van ETD of sluisplanning :
   1° opvaarttype ETA: het vaartuig mag opvaren bij vertrek uit de andere haven;
   2° opvaarttype GTA het vaartuig heeft een gewenst tijdstip van aankomst in de haven;
   3° opvaarttype BTV: het vaartuig mag niet opvaren.
**2.** De agent van de aankomsthaven geeft het opvaarttype op, zowel voor geloodste als ongeloodste vaart. Hierbij heeft de agent de keuze tussen de drie opvaarttypes vermeld in het eerste lid, waarvan er altijd maar één kan actief zijn.
**3.** Als de bevoegde instantie het vaartuig naar zee stuurt, dan treedt voor de agent van de aankomsthaven de procedure voor een inkomend vaartuig van zee in werking.

**Artikel 15**

**1.** Een afbestelling moet onmiddellijk door de agent aan de loodsbesteldienst gemeld worden via de communicatiemiddelen.
**2.** Wanneer de loods aan boord op de loodsbesteltijd vaststelt dat het vaartuig wegens welke reden dan ook binnen één uur niet kan vertrekken, dan kan de loodsdienst de loodsbesteltijd annuleren en moet de agent een nieuwe loodsbesteltijd opgeven.

**Artikel 16**

**1.** De agent moet erop toezien dat de loodsbestelling ten minste volgende gegevens bevat:
   1° naam van het vaartuig en IMO-nummer;
   2° roepletters;
   3° vlag;
   4° huidige ligplaats;
   5° bestemming: loodskruispost, bestemmingshaven of nieuwe ligplaats bij verhaling;
   6° datum, loodsbesteltijd of ETD-ligplaats (achter de sluizen);
   7° niet loodsplichtige vaartuigen: opgave van de gewenste loodstrajecten;
   8° opvaarttype eventueel met opgave van de relevante tijd voor het opvaarttype;
   9° naam van de agent;
   10° lengte over alles;
   11° breedte over alles;
   12° actuele maximum diepgang in decimeter zoet water (fresh water);
   13° maximum manoeuvreersnelheid;
   14° actueel vrijboord in decimeter of als aanwezig de vrijboordhoogte van de loodsdeur;
   15° speciale opmerkingen ingeval van beperkte manoeuvreerbaarheid, gebreken aan het vaartuig of op-onthoud.

**2.** Bij iedere wijziging van de RTD-sluis of RTD-ligplaats meldt de agent ten minste de volgende gegevens via het elektronische systeem:
   1° naam van het vaartuig en IMO-nummer;
   2° aangepaste RTD-sluis of RTD-ligplaats (loodsbesteltijd);
   3° opmerkingen.

3. Bij een afbestelling meldt de agent ten minste volgende gegevens aan de loodsbesteldienst:
   1° naam van het vaartuig en IMO-nummer;
   2° te annuleren loodsbestelling;
   3° opmerkingen.

## Hoofdstuk IV. Volgorde van beloodsen

### Artikel 17

1. Een vaartuig wordt van een loods voorzien of neemt deel aan loodsen op afstand in volgorde van de loodsbesteltijd, tenzij er een specifieke regeling bestaat in functie van de ketenwerking.
2. Indien een vaartuig de loods vroeger dan de loodsbesteltijd wenst, wordt dit vaartuig niet eerder van een loods voorzien dan de loodsbesteltijd, tenzij eerder een loods beschikbaar is of het vaartuig eerder in het loodsen op afstand systeem kan worden opgenomen.

### Artikel 18

Volgende vaartuigen worden altijd bij voorrang van een loods voorzien, zelfs indien hierdoor vaartuigen met een geldige besteltijd later van een loods worden voorzien:
   1° een vaartuig in nood;
   2° een tij- en/of stroomgebonden vaartuig;
   3° een vaartuig waarvoor een afwijking op de loodsbesteltijd geldt in opdracht van de bevoegde instantie.

## Hoofdstuk V. Bijkomende formaliteiten

### Artikel 19

Als het vaartuig voor de eerste maal een Vlaamse haven aanloopt en/of bij wijziging van de scheepsgegevens moeten volgende documenten, bij voorkeur elektronisch, vooraf aan de Vlaamse loodsdienst, Boulevard de Ruyter 2, 4381 KA Vlissingen, mailadres : info@loodswezen.be, fax : +31 (0)118 42 45 27, bezorgd worden:
   1° kopie van de Wheelhouse Poster (IMO-resolutie 601(15));
   2° kopie van de Pilot Card indien Wheelhouse Poster niet beschikbaar;

### Artikel 20

Agenten kunnen aan de Vlaamse loodsdienst een toegangscode tot LIS21 aanvragen. Dergelijke aanvraag dient schriftelijk, per fax of per e-mail te gebeuren en vermeldt de contactgegevens van de betrokken agent, ook na de kantooruren.

## Hoofdstuk VI. Noodprocedures

### Artikel 21

Ingeval een elektronisch systeem niet beschikbaar is waardoor de initiële loodsbestelling niet elektronisch kan gebeuren, dan moet de agent of de kapitein de initiële loodsbestelling via de andere communicatiemiddelen aan de loodsbesteldienst melden.

### Artikel 22

De havenkapiteinsdienst of de loodsbesteldienst zal de agent of de kapitein verwittigen wanneer de noodprocedure start of eindigt.

**Bijlage 1**

## COÖRDINATEN LOODSBESTELDIENSTEN

**Loodsbesteldienst voor Antwerpen**
Maritieme Dienstverlening en Kust
Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen
Thonetlaan 102 bus 1
2050 Antwerpen

| | |
|---|---|
| Tel. 24/24 | +32 (0)3 232 02 29 |
| | +32 (0)3 231 89 52 |
| GSM 24/24 | +32 (0)476 58 01 49 |
| Fax 24/24 | +32 (0)3 232 20 85 |
| Administratie | +32 (0)3 222 40 06 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | APICS2 en LIS21 |
| E-mail | alleen voor kapiteins |
| | orderpilot@loodswezen.be |
| | secretariaat-SVM@portofantwerp.com |

**Loodsbesteldienst voor Gent**
Maritieme Dienstverlening en Kust
Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen
Motorstraat 109
9000 Gent

| | |
|---|---|
| Tel. 24/24 | +32 (0)9 250 57 11 (centrale) |
| | +32 (0)9 250 57 12 |
| | +32 (0)9 250 57 13 |
| | +32 (0)9 250 57 14 |
| GSM 24/24 | +32 (0)478 58 14 80 |
| Fax 24/24 | +32 (0)9 251 63 21 |
| Administratie | +32 (0)9 250 57 30 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | ENIGMA+ en LIS21 |
| E-mail | alleen voor kapiteins |
| | orderpilot@loodswezen.be |

**Loodsbesteldienst voor de kusthavens**
Maritieme Dienstverlening en Kust
Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen
Car Ferry-gebouw
Doverlaan, 7 bus 2
8380 Zeebrugge

| | |
|---|---|
| Tel. 24/24 | +32 (0)50 35 52 39 |
| GSM 24/24 | +32 (0)478 58 21 10 |
| Administratie | +32 (0)50 55 77 30 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | ZEDIS-ENSOR-LIS21 |
| E-mail | alleen voor kapiteins |
| | orderpilot@loodswezen.be |

## Bijlage 2

## COÖRDINATEN HAVENKAPITEINSDIENSTEN

**Havenkapiteinsdienst ANTWERPEN**

| | |
|---|---|
| Adres | Zandvlietsluis blok A, derde verdieping, 2040 Zandvliet |
| Telefoon havenkapitein | +32 (0)3 205 21 82 - 83 - 85 |
| Fax | +32 (0)3 205 20 25 |
| E-mail | secretariaat-SVM@portofantwerp.com |
| Website | www.portofantwerp.com |

**Havenkapiteinsdienst GENT**

| | |
|---|---|
| Adres | J. Kennedylaan 32, 9042 Gent |
| Telefoon havenkapitein | +32 (0)9 251 04 57 |
| Fax | +32 (0)9 251 60 62 |
| E-mail | kd@havengent.be |
| Website | www.portofghent.be |

**Havenkapiteinsdienst ZEEBRUGGE**

| | |
|---|---|
| Adres | Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge |
| Telefoon havenkapitein | +32 (0)50 54 32 40 |
| Telefoon sluismeester | +32 (0)50 54 32 31 |
| Fax | +32 (0)50 54 32 49 |
| E-mail | hkd@mbz.be |
| Website | www.portofzeebrugge.be |

**Havenkapiteinsdienst OOSTENDE**

| | |
|---|---|
| Adres | Slijkensesteenweg 2, 8400 Oostende |
| Telefoon havenkapitein | +32 (0)59 34 07 11 |
| Fax | +32 (0)59 34 07 10 |
| E-mail | Harbour.Master@portofoostende.be |
| Website | www.portofoostende.be |

**Bron: DAB Loodswezen**

# 1/20 HET GEBRUIK VAN DE PILOT PLUG GEDURENDE LOODSREIZEN

BaZ 2019-1/12C vervalt.

De Vlaamse en Nederlandse loodsen gebruiken hun PPU-laptop met QASTOR software bij inkomende en uitgaande loodsreizen.

De gebruikte elektronische kaarten worden door de Vlaamse en Nederlandse Hydrografische kantoren voor het Loodswezen gemaakt en op dagelijkse basis up to date gehouden.

De output naar de laptop hangt in hoge mate af van de input die naar de AIS Pilot Plug wordt gestuurd.

Het Loodswezen dringt dan ook aan op een correcte en up to date input van de statische en dynamische gegevens.

Defecten dienen op de loodsinformatiekaart (pilot card) vermeld te worden en de loods dient hiervan geïnformeerd te worden.

Verwijzing naar:
GUIDELINES ON THE DESIGN AND USE OF PORTABLE PILOT UNITS IMPA 2016

GUIDELINES FOR THE INSTALLATION OF A SHIPBORNE AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM (AIS) IMO circ 227 jan 2003.

Bovendien dienen de instellingen voor het afvlakken in het GPS toestel gelimiteerd te worden tot maximum 10 seconden.

Afvlakken kan toegepast worden op positie, snelheid en koersen.

Hoe hoger de afvlak instelling hoe vloeiender het resultaat maar met meer  na-ijlen in de tijd.

Bij een lage afvlakinstelling worden meerdere veranderingen meegenomen met minder na-ijlen. Bijgevolg is het van belang om de optimale instelling volgens de omgeving te kiezen.

Afvlakinstellingen kunnen tussen 0 en 99 seconden ingesteld worden voor positie, snelheid en koers.

Hoge afvlakinstellingen resulteren in een trage reactie bij snelle bochten en plotse snelheidsveranderingen.

Een  instelling van minder dan 10 seconden is ideaal bij normale omstandigheden. Hogere instellingen dienen met voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd.

**Bron: DAB Loodswezen**

# 1/21 WESTERSCHELDE - REDE VAN VLISSINGEN: BIJZONDERE SEINEN T.B.V. DE LOODSDIENST

BaZ 2019-1/13A vervalt.

Door nieuwe beloodsingsvormen is het noodzakelijk om aan de seinen die getoond worden op de seinra van het gebouw van het Schelde Coördinatie Centrum bij gestaakte loodsdiensten (stormbeloodsing) andere betekenissen toe te kennen.

Indien de dienstverlening door de loodswezens aan de loodskruispost Wandelaar, Steenbank of op de Rede van Vlissingen, i.v.m. (weers) omstandigheden wijzigt, dan worden de volgende seinen d.m.v. dag- en nachtverlichting vertoond.

## 1. Stormbeloodsing loodsdiensten

**Stormbeloodsing Westpost** | **Stormbeloodsing Noordpost**

**Voor alle schepen**



één groen licht



één rood licht

De beloodsing op de aangeduide loodskruispost is op geen enkele wijze mogelijk.

**Enkel voor niet-SWATH-operabele schepen**



twee groene lichten
naast elkaar



twee rode lichten
naast elkaar

De beloodsing op de aangeduide loodskruispost is enkel mogelijk voor Swath-operabele schepen. De loods van het beloodst afvarende schip dient zich er dan van te vergewissen of het schip waar hij/zij op dat moment aan boord is, Swath-operabel is.

## 2. Rededienst niet beschikbaar

**Voor alle schepen**

één rood licht boven één groen licht



**Voor ankerliggers**

één groen licht boven één rood licht



**Bron: GNA: Bass 022-2013**

# 1/22 LOODSEN OP AFSTAND (LOA) BIJ STORMBELOODSING

BaZ 2019-1/13B vervalt.

## Hoofdstuk 1 Algemene verplichtingen en alternatieven tijdens LOA omstandigheden

### Artikel 1. Algemeen

1. De gezagvoerder/verkeersdeelnemer van een loodsplichtig schip wordt bij de melding voorafgaand aan het binnenvaren van het VTS-werkingsgebied gewezen op de mogelijkheden bij het gestaakt "normaal in gebruik zijnde beloodsingplatform".
   De volgende opties kunnen aan het schip worden voorgelegd voor zover het daarvoor in aanmerking komt:
   a. beloodsing met een Swath-vaartuig;
   b. loodsen op afstand;
   c. buitengaats wachten (gaande houden of ankeren).
2. Aan de gezagvoerder/verkeersdeelnemer wordt via de marifoon een aantal vragen gesteld met betrekking tot de manoeuvreereigenschappen, de uitrusting, de communicatie en eventuele bijzonderheden voor de loodstechnische beoordeling van de aanvraag.
3. Voor de communicatie tussen de gezagvoerder aan boord en de LOA-loods tijdens het LOA wordt gebruik gemaakt van de Nederlandse of de Engelse taal, conform de IMO Guidelines VTS (IMO Standard Marine Communication Phrases), waar dit praktisch is.
4. De gezagvoerder van een niet-loodsplichtig schip kan op eigen verzoek van LOA gebruik maken indien dit schip binnen het toelatingsbeleid valt en na aanvaarding door de LOA-loods.
5. LOA wordt gegeven totdat de loods aan boord is en de navigatie advisering heeft overgenomen.
6. Het accepteren van LOA door de kapitein wordt beschouwd als het voldoen aan de eisen van de loodsplicht.
7. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) beoordeelt of schepen voldoen aan de criteria zoals gesteld in deze voorschriften en is verantwoordelijk voor het toelatingsbeleid voor schepen onder LOA

### Artikel 2. Verplichtingen van de gezagvoerder bij LOA

1. De gezagvoerder/verkeersdeelnemer bevestigt en herhaalt onmiddellijk de ontvangst van elk advies zoals verwoord in artikel 6 van het Besluit loodsen op afstand Scheldereglement.
2. Conform artikel 6 van het Besluit Loodsen op afstand Scheldereglement meldt de gezagvoerder/verkeersdeelnemer de LOA-loods onmiddellijk wanneer en op welke wijze hij afwijkt van een door de LOA-loods gegeven advies.

### Artikel 3. Schepen waarop geen ontheffing kan worden verleend en daarom zijn uitgesloten van het varen onder LOA

1. Die schepen die niet voldoen aan de criteria zoals gesteld in art. 7, lid 2 en voor het Oostgat art. 10, lid 2 van deze Gezamenlijke Bekendmaking.
2. Schepen beladen met stoffen zoals omschreven in bijlage 1 lid 1, 2 en 3 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (SRW).
3. Gastankers die zijn aangemerkt als een "Gezamenlijke Bekendmaking 01-2018 Artikel 1, onderdeel f"-schip (Vaarplan IMO2 gastanker).
4. Schepen die door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) als zodanig worden aangemerkt.

### Artikel 4. Zeeschepen die in principe zijn uitgesloten van het varen onder LOA, maar waarvoor ontheffing kan worden aangevraagd bij de GNA

1. Schepen beladen of leeg van stoffen zoals bedoeld in bijlage 1, lid 4 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 met uitzondering van tankers leeg van CO2, deze CO2 tankers vallen derhalve onder de normale LOA criteria zoals genoemd in hoofdstuk 2 en 3.
2. Schepen beladen met – dus niet leeg van (gaat dus enkel om beladen schepen) – andere stoffen dan bedoeld in lid 1 in bulk die wel Marine Pollutant zijn.
3. Ontheffing van de in lid 1 en 2 bedoelde schepen kan worden verleend indien er voldaan wordt aan de criteria van de bijlage bij deze Gezamenlijke Bekendmaking.

### Artikel 5. Vaarwaters uitgesloten van Loodsen op afstand

1. Bovenwaarts Rede van Vlissingen, incl. het kanaal van Gent naar Terneuzen, wordt geen LOA verstrekt. Er wordt ook niet "voorgestoomd – voorgeloodst" vanaf een geloodst schip.
2. Op de route Westrond (Schouwenbank Junction tot omgeving boeien WP1/WP2) wordt geen LOA verstrekt.

### Artikel 6. Loodsen op afstand Westrond (Vaargeul Westpit) vanaf omgeving NE Akkaert

1. Aan de gezagvoerders van schepen die via Schouwenbank Junction / Westpit / NE Akkaert / Scheur / Wielingen naar binnen wensen te komen en aan de lengte-/diepgangcriteria als bedoeld in artikel 7, tweede lid voldoen, worden door de Radar Pilot Steenbank bij binnenkomst Schouwenbank Junction de vragen gesteld zoals genoemd in artikel 1, tweede lid, waarna laatstgenoemde beslist of het schip wordt aanvaard.
2. Na aanvaarding door de Radar Pilot Steenbank zal Traffic Centre Steenbank het inkomende schip doorverwijzen naar de omgeving van de NE Akkaert boei via de vaargeul Westpit, waarna Radar Pilot Zeebrugge het schip niet eerder dan de boeien WP1/WP2 LOA geeft.
3. Indien het inkomende schip vanuit loodstechnisch oogpunt niet aanvaard wordt door de Radar Pilot Steenbank, zal het schip door Traffic Centre Steenbank naar het ankergebied Schouwenbank, dan wel naar een andere plaats direct buiten Schouwenbank Junction worden begeleid.
4. De GNA blijft te allen tijde verantwoordelijk voor het toelatingsbeleid.

## Hoofdstuk 2 Het vaarwater Scheur/Wielingen, criteria en de Verkeerscentrales van waaruit LOA gegeven wordt.

### Artikel 7. Inkomend

1. LOA wordt voor de daarvoor in aanmerking komende scheepvaart gegeven op de volgende trajecten: boei A Zuid/A Noord – Rede van Vlissingen en boeien WP3/WP4 – Rede van Vlissingen.
2. De criteria voor het LOA-schip zijn:
   - Lengte over alles niet groter dan 175 m.
   - Maximale diepgang niet meer dan 80 dm.

### Artikel 8. Uitgaand

1. Wanneer de rededienst gestaakt is, kan de loods niet gewisseld worden. Indien de loods aan boord in dat geval niet bevoegd is voor het zeetraject, kan onder voorwaarden LOA worden gegeven op het traject zoals vermeld in art. 7, lid 1 vanaf de boei W6/W7.
2. De GNA bepaalt per geval de voorwaarden voor de situatie genoemd in lid 1.

### Artikel 9. Verkeerscentrales

1. Komende van zee naar de Rede van Vlissingen wordt vanuit de Verkeerscentrale Zeebrugge LOA gegeven in de volgende VTS gebieden:

**Wandelaar**

| | |
|---|---|
| Roepnaam | Radar Pilot Wandelaar |
| Begrenzing | Het gebied omsloten door de boeien Middelkerkebank / A Noord / A Zuid/ NE Akkaert / A1-bis |
| VHF | K 65 |

**Zeebrugge**

| | |
|---|---|
| Roepnaam | Radar Pilot Zeebrugge |
| Begrenzing | Het gebied omsloten door de boeien A1-bis/ NE Akkaert / WP3-WP4 / W4-W5 |
| VHF | K 69 |

2. Vanuit de Verkeerscentrale Vlissingen wordt LOA gegeven in het VTS gebied:

**Vlissingen**

| | |
|---|---|
| Roepnaam | Radar Pilot Vlissingen |
| Begrenzing | Het gebied omsloten door de boeien W4-W5/OG 17/ Rede van Vlissingen of tot loods aan boord |
| VHF | K 14 |

## Hoofdstuk 3 Het vaarwater Steenbank – aanloop Oostgat, criteria en de Verkeerscentrales van waaruit LOA gegeven wordt.

### Artikel 10. Inkomend

1. LOA wordt voor de daarvoor in aanmerking komende scheepvaart gegeven op het traject Schouwenbank Junction – Westkapelle. Het loodsvaartuig zal zich in de directe nabijheid van het te loodsen schip bevinden voordat het te loodsen schip de boei OG9 passeert.
2. De criteria voor het LOA-schip zijn:
   - lengte over alles niet groter dan 125 m.;
   - maximale diepgang niet meer dan 64 dm.
3. Er wordt LOA gegeven op het traject Schouwenbank Junction tot aan de positie waar het loodsvaartuig de loods veilig aan boord kan zetten en deze de navigatie advisering overneemt.
4. "Voorstomen - voorloodsen": indien het loodsvaartuig de loods niet veilig aan boord van het schip (dat voldoet aan de LOA criteria van deze Gezamenlijke Bekendmaking) kan zetten, kan het schip loodsadvies krijgen van een loods op een ander schip, tot op Rede van Vlissingen. Het geven van adviezen vanaf een ander schip, is alleen toegestaan als het te loodsen schip in de directe nabijheid vaart, goede communicatie mogelijk is en er visueel contact is. Bij voorkeur zal dit een loodsvaartuig zijn.
5. In afwijking tot hetgeen gesteld is in art. 12 vindt communicatie door de LOA-loods ten behoeve van de beloodsingsprocedure SWATH-operabele schepen plaats op het marifoonkanaal 79 om het verkeerskanaal te ontlasten. Traffic Center Steenbank licht het schip in wanneer kanaal 79 stand-by moet staan.

### Artikel 11. Uitgaand

Voor het Oostgat wordt geen LOA uitgaand gegeven.

### Artikel 12. Verkeerscentrale

Op het traject Schouwenbank - Westkapelle wordt vanuit Verkeerscentrale Vlissingen LOA gegeven in het VTS-gebied

**Steenbank**

| | |
|---|---|
| Roepnaam | Radar Pilot Steenbank |
| Begrenzing | Schouwenbank Junction- Noordelijke aanloop Oostgat |
| VHF | K 64 |

### Artikel 13. Loodsadvies vanaf een ander schip

Loodsadviezen vanaf een ander schip worden op de volgende VHF-kanalen gegeven:

| | |
|---|---|
| 1. In het VTS gebied Steenbank | VHF 64 |
| 2. In het VTS gebied Vlissingen | VHF 14 |

## Hoofdstuk 4 Slotbepalingen

### Artikel 14.Bijzondere omstandigheden en uitzonderingen

Afhankelijk van de omstandigheden, technische mogelijkheden, scheepstypen, soort lading of verkeerssituatie kan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit extra voorschriften vaststellen dan wel afwijken en/of uitzonderingen maken van/op deze voorschriften.
Deze besluiten worden aangemerkt als operationele beslissingen in de zin van het Besluit beslissingsprocedures van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

### Artikel 15. Evaluatie

De Permanente Commissie zal deze bekendmaking jaarlijks evalueren.

### Artikel 16. Ingangsdatum

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van 1 november 2018.
De BaZ 2019-01/13B (Gezamenlijke Bekendmaking nr. 06-2017) komt bij inwerkingtreding van deze voorschriften te vervallen.
Deze voorschriften zullen worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.

**Bron: GNA: Bass 088-2018: Gezamenlijke Bekendmaking 03-2018**

## BIJLAGE BIJ DE GEZAMENLIJKE BEKENDMAKING NR. 03-2018

## SCHEPEN WELKE IN AANMERKING KOMEN VOOR LOODSEN OP AFSTAND ZOALS BEDOELD IN ARTIKEL 4.

**Zeeschepen uitgesloten van het varen onder LOA:**
Zeeschepen zoals omschreven in artikel 4, lid 1 en 2 van deze bekendmaking, tenzij zij voldoen aan de volgende voorwaarden:

### Voorwaarden:

1. **LOA-IMO-schepenlijst**
   Het schip moet vermeld staan op de lijst met LOA-IMO-schepen, waarvan door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) is vastgesteld dat ze in principe voor 'Loodsen op afstand' in aanmerking komen mede op grond van de plaatselijke bekendheid van de gezagvoerder/verkeersdeelnemer.

2. **Er moet een aanvraag ingediend zijn.**
   Aanvragen om op de LOA-IMO-schepenlijst te komen of te blijven worden schriftelijk gericht aan de
   Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) VTS-Scheldegebied
   Commandoweg 50
   4381 BH Vlissingen.
   Fax. +31 (0)118 46 77 00
   E-mail: gna-scc@vts-scheldt.net

   De navolgende gegevens dienen te worden voorgelegd:
   - naam agentschap
   - naam schip met IMO-nummer (Lloydsnummer)
   - naam van de gezagvoerder(s) / verkeersdeelnemer(s) met voldoende plaatselijke ervaring
   - lengte over alles
   - Gross Tonnage (GT)
   - tankinhoud van de grootste tank in $m^3$, de maximum ladingcapaciteit in $m^3$, en het aantal tanks van de Gas-tanker welke niet volgens een vaarplan moet varen (geen Vaarplan IMO 2 gastanker is).
   - overzicht van de frequentie van het aanlopen van de Westerschelde in de voorafgaande twaalf maanden met de naam van de aan boord dienstdoende gezagvoerder(s)/verkeersdeelnemer(s).

   De GNA beoordeelt of het schip al dan niet voor 'loodsen op afstand' in aanmerking komt. De aanvraag onder 2 genoemd wordt schriftelijk door de GNA beantwoord. De betrokken rederijen (agentschappen) dienen mutaties onverwijld door te geven.
   De GNA kan weigeren om aanvragen die korter dan 24 uur voorafgaand aan de ETA Steenbank of Wandelaar worden ingediend in behandeling te nemen voor betreffende aanloop.
   De GNA kan steekproefsgewijs bewijzen vragen van aangeleverde gegevens zoals de frequentie van de aanlopen met betreffende kapitein/verkeersdeelnemer.

3. **Er moet een positieve beoordeling zijn.**
   Bij de beoordeling worden de volgende criteria gehanteerd:
   - Gas-tanker welke niet volgens een vaarplan moet varen (geen Vaarplan IMO 2 Gastanker is).
   - Lengte over alles niet groter dan voor:

| | |
|---|---|
| Scheur / Wielingen | 140 m |
| Steenbank / aanloop Oostgat | 110 m |

   - Maximale diepgang niet meer dan voor:

| | |
|---|---|
| Scheur / Wielingen | 60 dm |
| Steenbank / aanloop Oostgat | 50 dm |

- Aantal reizen:
  **a.** In de voorgaande 4 maanden heeft de gezagvoerder/verkeersdeelnemer tenminste 6 reizen afgelegd op één van de hierna vermelde trajecten, in of uit of een combinatie van beide

  OF:

  **b.** In de voorgaande 12 maanden heeft de gezagvoerder/verkeersdeelnemer tenminste 12 reizen afgelegd op een van de hierna te noemen trajecten in of uit of een combinatie van beide.

  **c.** De trajecten zijn:
  - Wandelaar – Rede van Vlissingen
  - Steenbank – Rede van Vlissingen

**Let wel: één reis in of uit geldt als één telling.**

### 4. Administratieve procedures

De GNA draagt zorg voor het bijhouden, en het aan de Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten doen toekomen, van de actuele LOA-IMO schepen lijsten.

# 1/23 AANWIJZING LOCATIES LOODSEN OP AFSTAND

BaZ 2019-1/13C vervalt.

Overwegende dat het Nederlandse Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren en de Regeling opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren bepalen dat Loodsen op Afstand vanaf de wal slechts mag geschieden vanaf door de bevoegde autoriteit vast te stellen locaties;

Overwegende dat er een vorm van Loodsen op Afstand t.b.v het beloodsingsproces in de beloodsingsgebieden Steenbank en Wandelaar ook wordt gegeven buiten de stormbeloodsing, zoals bedoeld in de gezamenlijke Bekendmaking handelend over dat onderwerp, om;

Overwegende dat het de duidelijkheid ten goede komt om voor het gehele GNB beheersgebied de locaties vast te stellen van waaruit Loodsen op Afstand vanaf de wal gegeven mag worden;

Gelet op artikel 2.7, lid 2 van het Nederlandse Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren;

alsdan worden de volgende bijkomende voorschriften vastgesteld:

**Artikel 1.**
Loodsen op afstand vanaf de wal voor het beheersgebied van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer wordt uitgevoerd vanaf de volgende locaties:

- de verkeerscentrale Vlissingen
- de verkeerscentrale Zeebrugge

**Artikel 2. Inwerkingtreding**
Deze voorschriften treden in werking op 1 februari 2015 en worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad

**Bron: GNA: Bass 004-2015 - Gezamenlijke Bekendmaking 01-2015**

# 1/24 VAARGEULEN, HOOFDVAARGEULEN EN NEVENVAARGEULEN IN HET BEHEERSGEBIED VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER

BaZ 2019-1/14A vervalt.

Gelet op artikel 10 paragraaf 1 van het politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee kusthavens en stranden;
Gelet op artikel 2, tweede lid, onder d en e, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990;
Gelet op artikel 2, § 2, onder c en d, van het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde;

Zijn de vaargeulen in het beheersgebied van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer als volgt ingedeeld in vaargeulen, hoofdvaargeulen en nevenvaargeulen:

**Artikel 1. Vaargeulen**
De door middel van betonning en bebakening als vaargeulen aangeduide gedeelten van de vaarwaters in het gebied waar het politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee kusthavens en stranden geldt:
- de Vaargeul 1;
- het Scheur;
- de Pas van het Zand;
- het Belgische gedeelte van de Wielingen.

**Artikel 2. Hoofdvaargeulen**
Hoofdvaargeulen in de zin van artikel 2, tweede lid, onder e, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en van artikel 2, § 2, onder d, van het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde zijn:
- het Oostgat;
- de Sardijngeul;
- het Nederlandse gedeelte van de Wielingen;
- het als voorzorgsgebied aangeduide gedeelte van het redegebied Vlissingen;
- de Honte;
- de Drempel van Borssele;
- de Pas van Terneuzen;
- het Gat van Ossenisse;
- de Overloop van Hansweert;
- het Zuidergat;
- de Bocht van Walsoorden;
- de Overloop van Valkenisse;
- het Nauw van Bath;
- de Pas van Rilland;
- De Beneden-Zeeschelde vanaf de Belgisch - Nederlandse grens tot het Boveneinde van de Rede van Antwerpen, met uitzondering van de sluisgeulen en het Deurganckdok.

**Artikel 3. Nevenvaargeulen**
Nevenvaargeulen in de zin van artikel 2, tweede lid, onder e, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en van artikel 2, § 2, onder d, van het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde zijn:
- Alle andere vaargeulen inclusief "aanvullende routes binnenvaart/recreatievaart" niet vallend onder de in artikel 2 genoemde Hoofdvaargeulen.

**Artikel 4. Wijzigingen in de betonning en bebakening**
Wijzigingen in de betonning en bebakening van de in artikelen 1, 2 en 3 genoemde vaargeulen worden door middel van publicatie in de Bekendmakingen aan de Scheepvaart van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit bekendgemaakt.

**Artikel 5. Intrekken Bekendmaking**
De bekendmaking van de Rijkshavenmeester Westerschelde van 6 mei 1996 (Stcrt. 111 van het jaar 1996), en de externe kennisgeving 081/2005 wordt ingetrokken.

### Artikel 6. Ingangsdatum

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2011 en zal gepubliceerd worden in de Nederlandse Staatscourant en het Belgische Staatsblad.

**Bron: GNA: Bass 088-2011 - Gezamenlijke Bekendmaking 08-2011**

# 1/25 WESTERSCHELDE: BEGRENZING PARALLELLE ROUTES LANGS DE HOOFDVAARGEULEN

BaZ 2019-1/14B vervalt.

### Artikel 1. Algemeen

**a.** Parallelle routes langs de hoofdvaargeulen zijn aanvullende routes primair bedoeld voor de binnenvaart en recreatievaart en zijn vaargeulen in de zin van art. 2, lid 2, onderdeel d van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en horen bij art. 2 van BaZ 2016-1/14A (GNA Gezamenlijke Bekendmaking 08-2011).

**b.** De naam van de parallelle routes langs de hoofdvaargeulen beginnen met de letter "F"(Fietspad) gevolgd door de nummering van de meest nabij gelegen laterale markering en worden conform de IALA aanbevelingen gemarkeerd met bijzondere markering.

**c.** De aanduiding van de hoofd- en nevenvaargeulen is omschreven in BaZ 2016-1/14A (GNA Gezamenlijke Bekendmaking 08-2011) en heeft geen invloed op de voorrangsituatie.

**d.** Waar mogelijk veilig en uitvoerbaar dient de scheepvaart die zich in de parallelle routes bevindt, met inachtneming van art. 9, lid 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, meeliggend te zijn aan de scheepvaart die zich in de lateraal gemarkeerde hoofdvaargeul bevindt.

**e.** Indien goed zeemanschap dit vereist kan ter vermijding van onveilige situaties van onderdeel d afgeweken worden.

### Artikel 2. Langs de hoofdvaargeul bevinden zich de volgende parallelle routes

**a.** **T.h.v. de pas van Borssele** wordt het fietspad gemarkeerd door de F9 - F11 - F13 - FPvT.

**b.** **Tussen de Braakmanhaven en de Hoek van Ossenisse** wordt het fietspad gemarkeerd door:
   1. Aan de rode zijde van de hoofdvaargeul F14 - F16 - F18 - F20 - F 20A - F22 - F24 - F26 - F28 - F28A - F 28B - F30 - F32 - F34.
   2. Aan de groene zijde van de hoofdvaargeul F31 - F33 - F35 - F37.

**c.** **Tussen Hansweert en Perkpolder** wordt het fietspad gemarkeerd door:
   1. Aan de rode zijde van de hoofdvaargeul F42 - F42A - F44 - F46 - F48 - F48A.
   2. Aan de groene zijde van de hoofdvaargeul F47 - F49 - F51 - F53 - F53A - F55.

**d.** **T.h.v. Konijnenschor** wordt het fietspad gemarkeerd door F60 - F62 - F64A - F64B - F66.

**e.** **Van de Pas van Rilland richting Schaar van Ouden Doel** wordt het fietspad gemarkeerd door:
Aan de groene zijde van de hoofdvaargeul F81A - F81B - F83 - F83A - F83B - F85 - F85A.

### Artikel 3. Inwerkingtreding

Dit BaZ artikel treedt in werking op 1 mei 2016.
BaZ 2016-1/14B (GNA Gezamenlijke Bekendmaking 01-2013) komt bij inwerkingtreding te vervallen.
Deze regeling zal worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.

## Toelichting

De vaarweggebruiker er nogmaals op gewezen dat het principe van goed zeemanschap zoals verwoord in artikel 3 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 van groot belang is en blijft.

Hoewel de naamgeving wellicht anders zou kunnen vermoeden heeft de status van hoofd- of nevenvaargeul niets te maken met het al of niet voorrang hebben.

Parallelle routes zijn aanvullende routes, gemarkeerd met markering met bijzondere betekenis conform de IALA-A aanbevelingen, die grenzen aan en parallel lopen met de lateraal gemarkeerde hoofdvaargeul en horen bij art. 2 van BaZ 2016-1/14A (GNA Gezamenlijke Bekendmaking nr. 08-2011); Artikel 6, lid 2 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 is dan ook onverkort van toepassing.

**Bron: GNA: Bass 008-2016 - GB 01-2016**

# 1/26 ANKERPLAATSEN IN HET BEHEERSGEBIED VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER

BaZ 2019-01/14C en 2019-09/135 vervallen.

Gelet op artikel 9, lid 5, en artikel 54 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990;
gelet op artikelen 6, 8 en 33 van het Politiereglement van de Beneden-Zeeschelde;
worden de volgende ankergebieden, ankerposities, ankerzones en voorschriften vastgesteld.

## Artikel 1. Ankerplaatsen voor LNG schepen in op- of afvaart naar/vanuit de haven van Zeebrugge

Indien er een loods aan boord is wordt de ankerplaats toegewezen door de VCZB (verkeerscentrale Zeebrugge) in samenspraak met de bedienende loods.
Indien er geen loods aan boord is wijst de VCZB het ankergebied Westhinder aan.

## Artikel 2. Westerschelde en haar mondingen

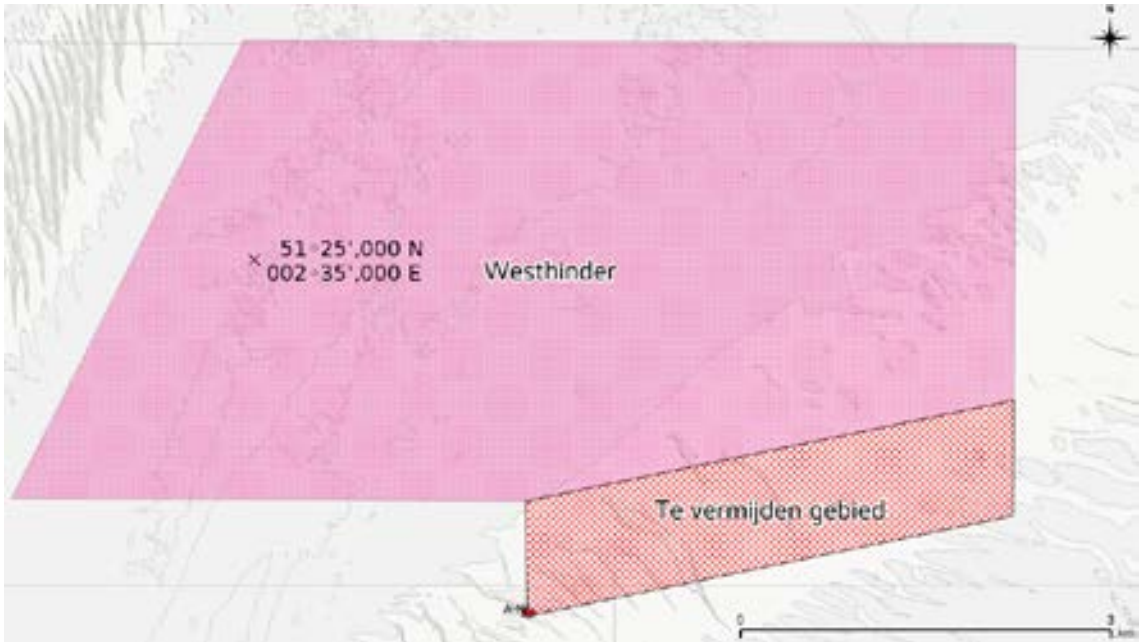
### 2.1 De volgende gebieden in de Westerschelde en haar mondingen zijn aangewezen om als ankerplaats te worden gebruikt:

N.B. In een aantal ankergebieden is ter oriëntatie een willekeurige positie in de tekening gezet.

**2.1.1. Ankergebied Westhinder**

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

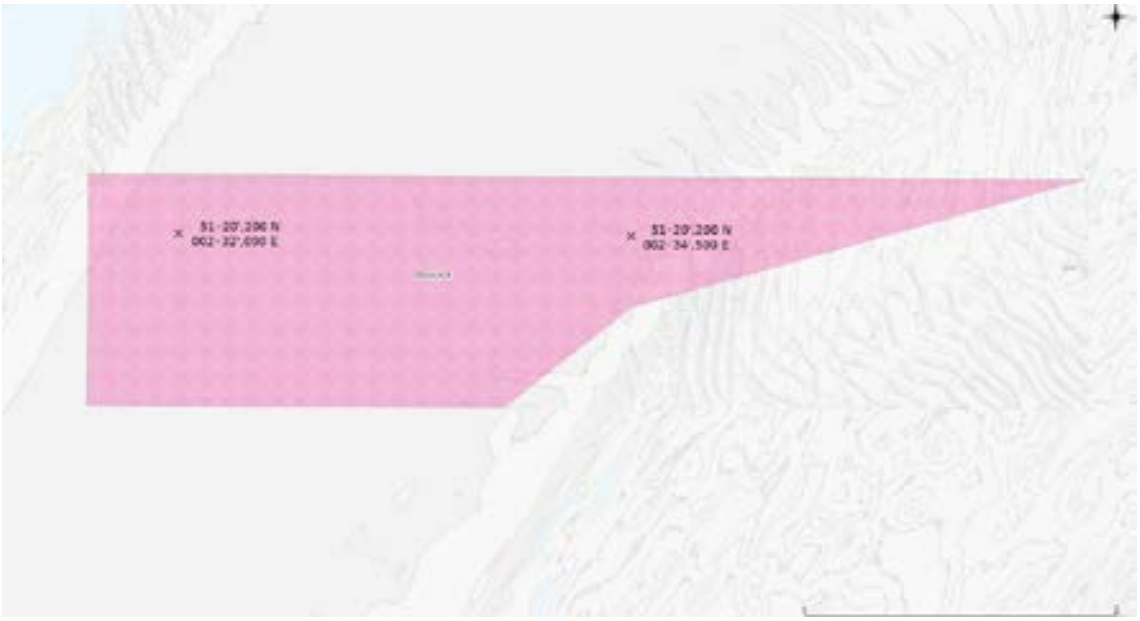
| | | |
|---|---|---|
| Vanaf de positie: | 51°25',95 N | 002°34',92 E |
| Naar: | 51°25',95 N | 002°40',30 E |
| Naar: | 51°24',40 N | 002°40',30 E |
| Naar: | 51°23',95 N | 002°36',90 E |
| Naar: | 51°23',95 N | 002°33',32 E |




Scheepvaart mag haar anker niet gooien op of in de nabijheid van het wrak "Duc de Normandie" in de positie 51°25',517 N - 002°36',339 E

### 2.1.2. Ankergebied Oostdyck

| | | |
|---|---|---|
| Vanaf de positie: | 51°20',40 N | 002°31',50 E |
| Naar: | 51°20',40 N | 002°37',00 E |
| Naar: | 51°19',95 N | 002°34',50 E |
| Naar: | 51°19',60 N | 002°33',80 E |
| Naar: | 51°19',60 N | 002°31',50 E |

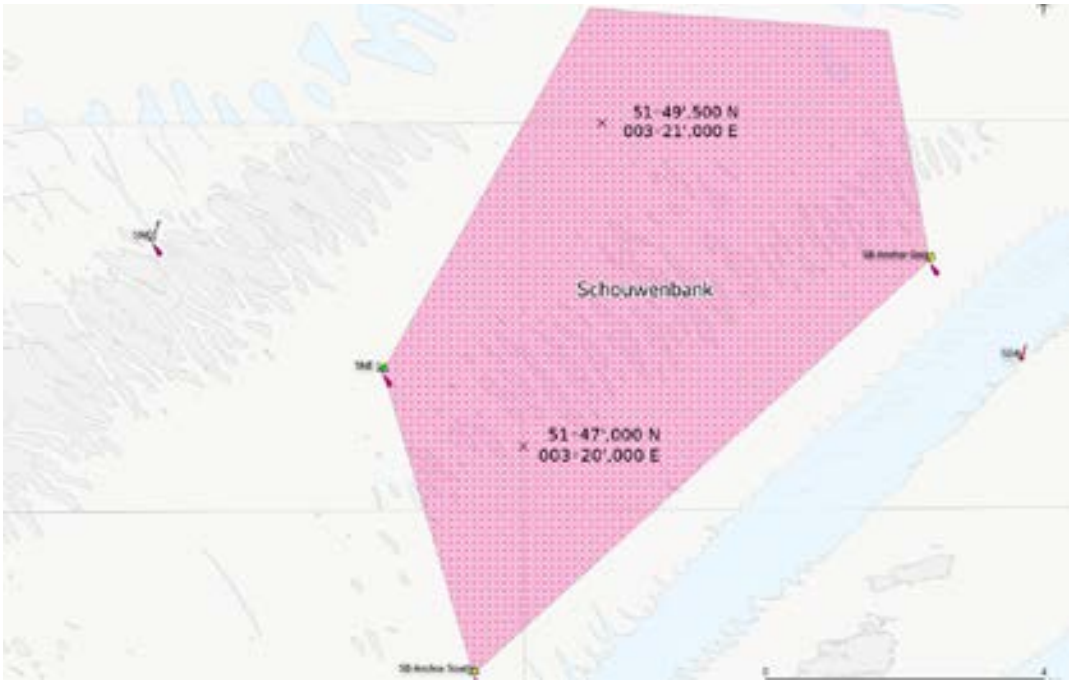


Scheepvaart wordt gewezen op de aanwezigheid van telecommunicatie- en exportkabels juist boven de noordelijke afbakening van het ankergebied Oostdyck. Bij het ankeren dient men hier voldoende rekening mee te houden om het anker binnen de grenzen van het Oostdyck ankergebied te houden.

### 2.1.3. Ankergebied Schouwenbank

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

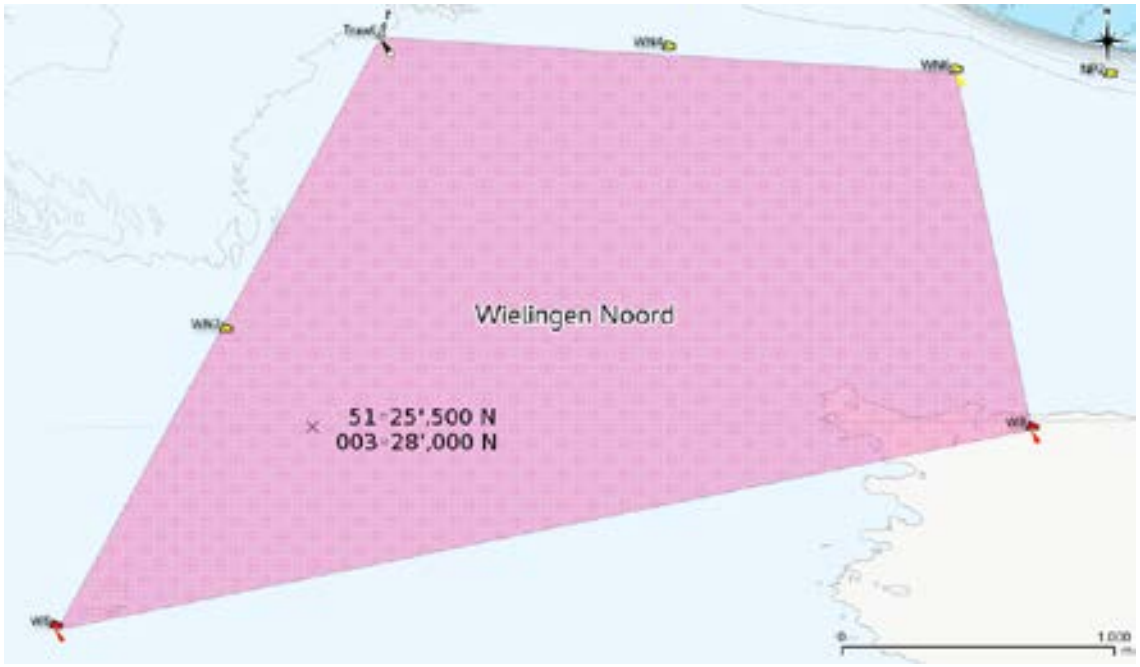
| | | |
|---|---|---|
| Vanaf de positie: | 51°47',580 N | 003°18',250 E (Boei SNE 1) |
| Naar: | 51°50',384 N | 003°20',842 E |
| Naar: | 51°50',199 N | 003°24',581 E |
| Naar: | 51°48',419 N | 003°25',091 E (Boei SB Anchor East) |
| Naar: | 51°45',236 N | 003°19',370 E (Boei SB Anchor South) |



### 2.1.4. Ankergebied Wielingen Noord

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

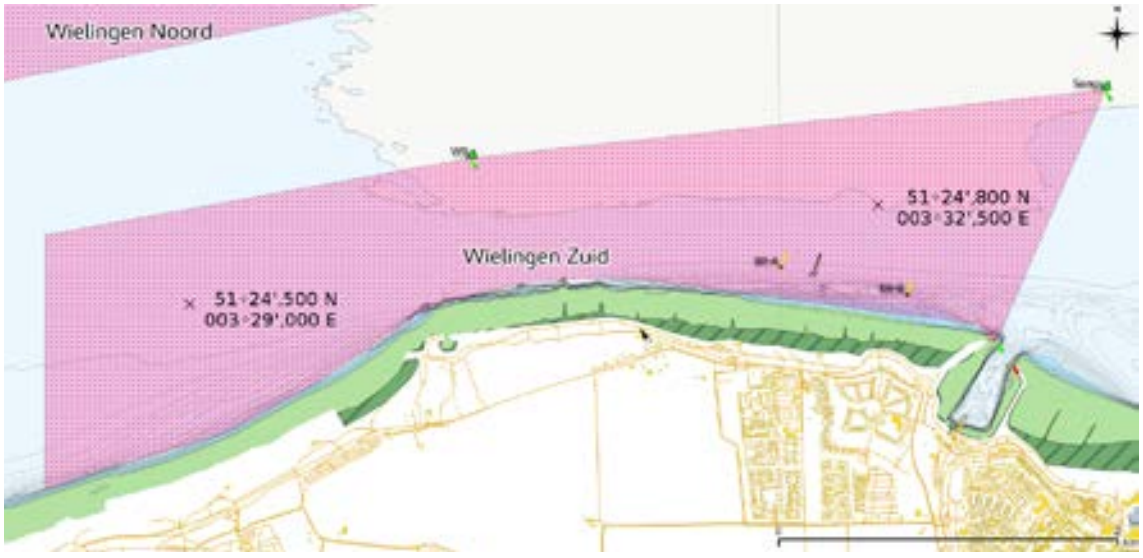
- over de boeien/tonnen: W6 - WN2 - "Trawl"
- over de boeien/tonnen: "Trawl" - WN4 - WN6
- over de boeien/tonnen: WN6 - W8
- over de boeien: W8 - W6




### 2.1.5. Ankergebied Wielingen Zuid

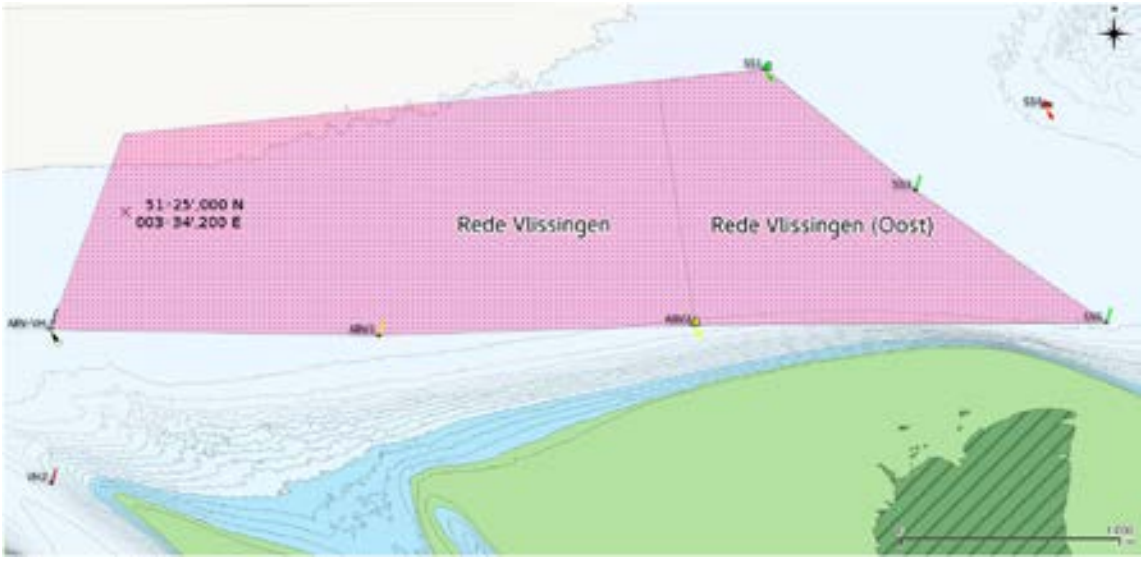
Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

- langs de meridiaan van het gedoofde oeverlicht "Kruishoofd"
- over de boeien: W7 - W9 - Songa
- over de boei "Songa" en de kop van de westelijke dam Veerhaven Breskens langs de Zeeuws-Vlaamse kust




### 2.1.6. Ankergebied Rede Vlissingen

- Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:
- over de toren van de Hervormde Kerk te Breskens en vanaf boei ARV-VH tot aan positie 51° 25',19 N 003° 34',16 E
- vanaf positie 51° 25',19 N 003° 34',16 E tot en met boei SS1
- over de boeien/tonnen: SS1 - SS3 - SS5
- over de boeien/tonnen: SS5 - ARV3 - ARV1 - ARV-VH




### 2.1.7. Oostelijk deel Rede Vlissingen

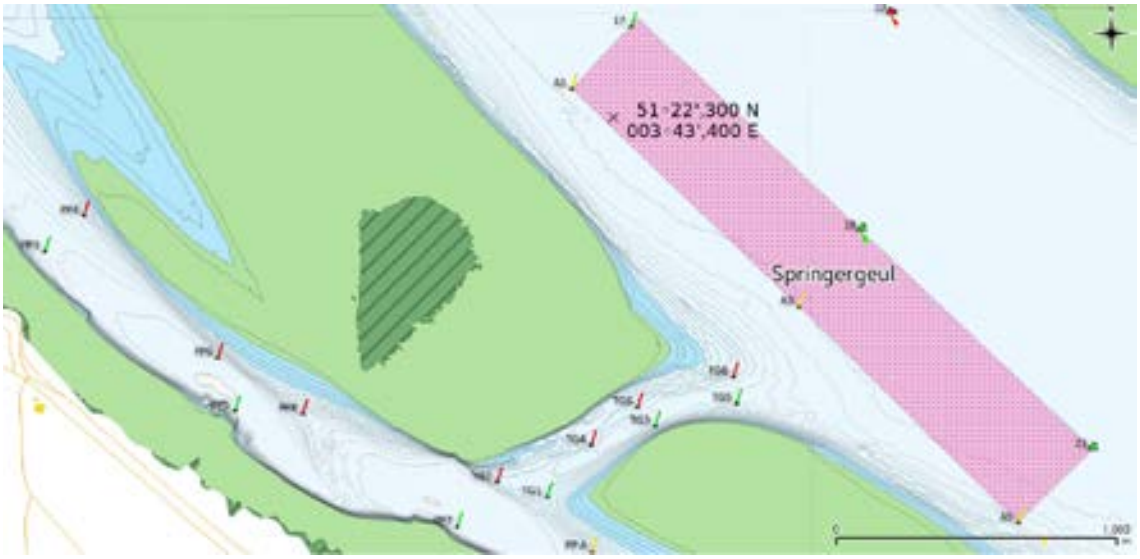
Dit gebied vormt een integraal deel van het totale ankergebied Rede Vlissingen zoals beschreven in 2.1.6. en wordt begrensd door de lijnen:

- van het westelijk havenlicht van de Buitenhaven Vlissingen over de boei ARV3 vanaf de positie 51° 25',31 N 003° 36',29 E tot en met de ARV3
- vanaf de positie 51° 25',31 N 003° 36',29 E naar de boei SS1
- over de boeien/tonnen: SS1 - SS3 - SS5
- over de boeien/tonnen: SS5 - ARV3

### 2.1.8. Ankergebied Springergeul

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

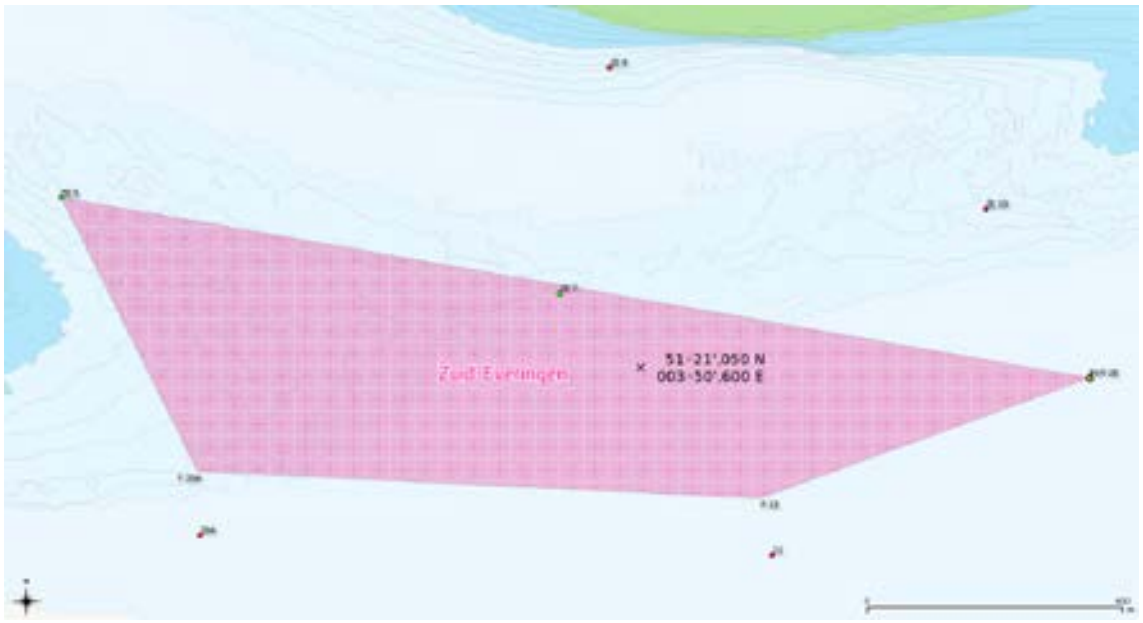
- over de boeien/tonnen: A1 - 17
- over de boeien/tonnen: 17 - 19 - 21
- over de boeien/tonnen: 21 - A5
- over de boeien/tonnen: A5 - A3 - A1




### 2.1.9. Ankergebied Zuid Everingen

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

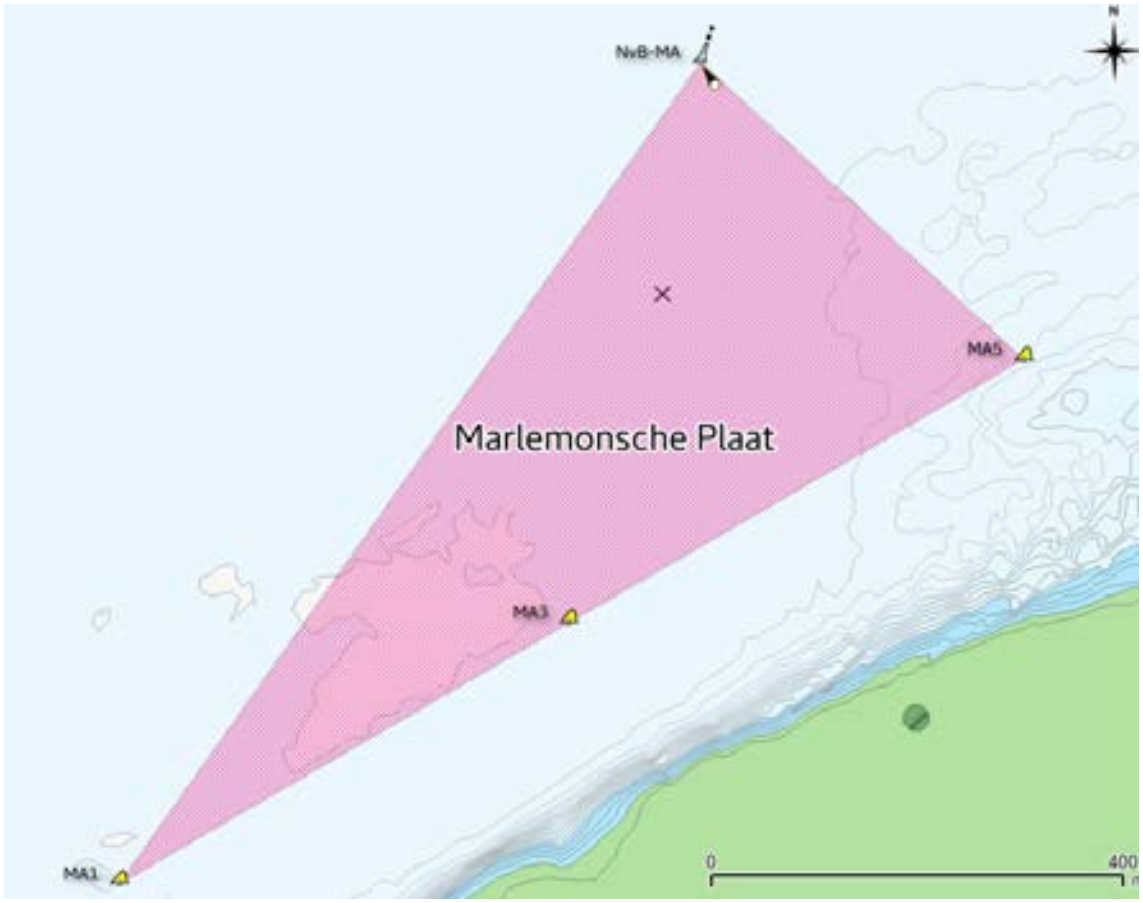
- Over de tonnen: ZE 5 - PvT/ZE
- Over de tonnen: PvT/ZE - F22
- Over de tonnen: F 22 - F20a
- Over de tonnen: F20a - ZE 5




**2.1.10. <u>Ankergebied Marlemon</u>**

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

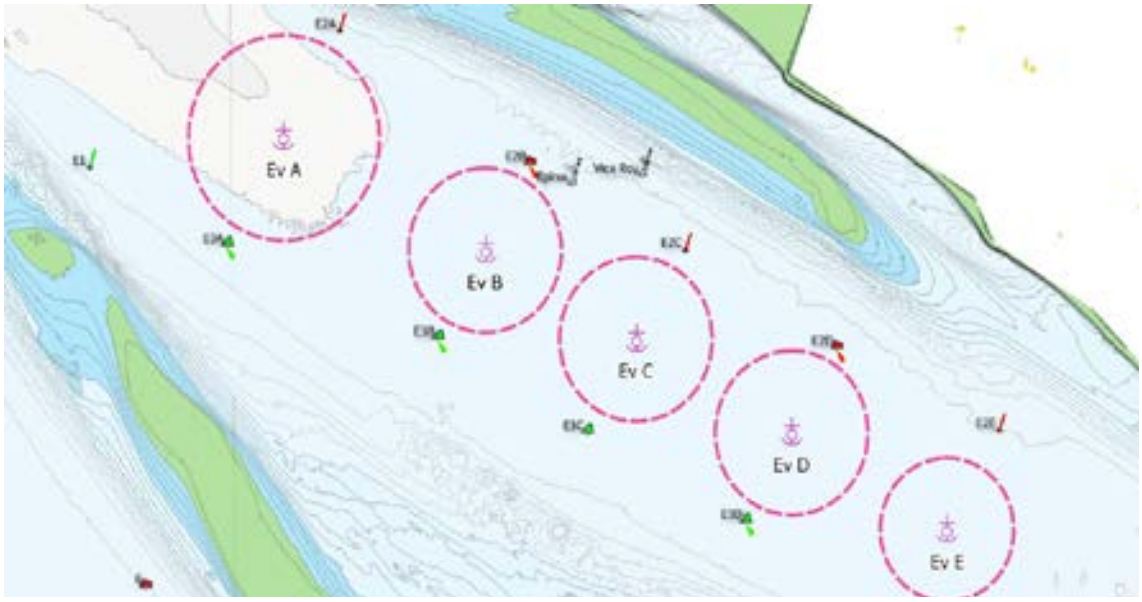
- over de boeien/tonnen: MA1 - NvB-MA
- over de boeien/tonnen: NvB-MA - MA5
- over de boeien/tonnen: MA5 - MA3 - MA1



## 2.2. De volgende posities in de Westerschelde zijn aangewezen om als ankerplaats te worden gebruikt:

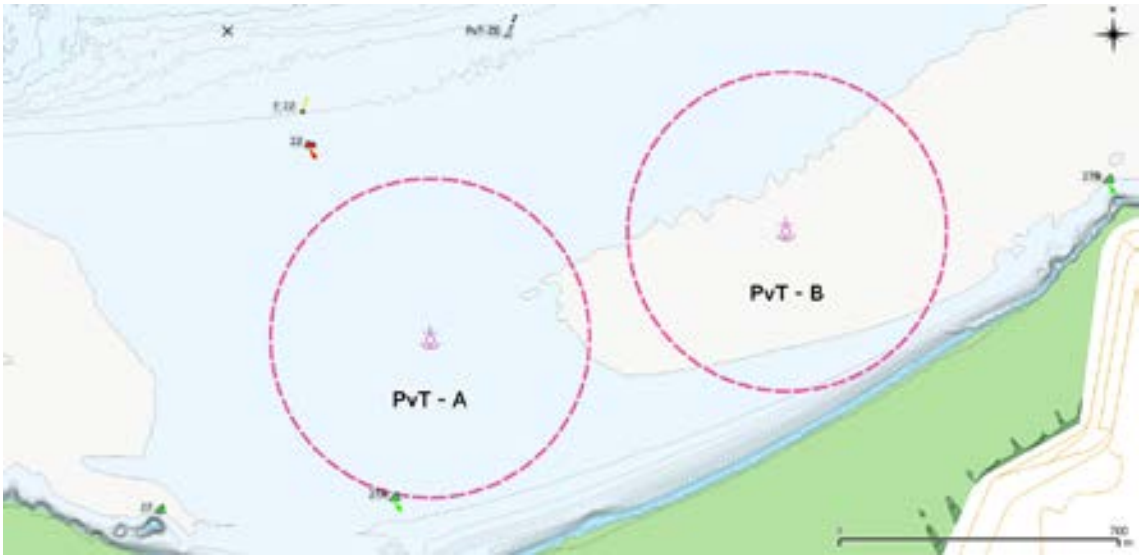
### 2.2.1. Ankerposities In de Everingen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Everingen A: | 51° 24',172 N | 003° 44',239 E | Met een straal van 500 meter. |
| Everingen B: | 51° 23',870 N | 003° 45',150 E | Met een straal van 400 meter. |
| Everingen C: | 51° 23',630 N | 003° 45',830 E | Met een straal van 400 meter. |
| Everingen D: | 51° 23',380 N | 003° 46',530 E | Met een straal van 400 meter. |
| Everingen E: | 51° 23',120 N | 003° 47',230 E | Met een straal van 350 meter. |




### 2.2.2. Ankerposities In de Put van Terneuzen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Put van Terneuzen A: | 51° 20',630 N | 003° 51',030 E | Met een straal van 400 meter. |
| Put van Terneuzen B: | 51° 20',770 N | 003° 51',800 E | Met een straal van 400 meter. |



### 2.3. Voorschriften voor het innemen van de in 2.1 en 2.2 genoemde ankerplaatse

**2.3.1** Alle vaartuigen (ook die zonder gevaarlijke lading) mogen pas ankeren na verkregen toestemming van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA). Aan deze toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.
De hier bedoelde toestemming die verleend wordt in de ankergebieden 2.1.4. t/m 2.1.10. en de ankerposities 2.2.1. t/m 2.2.2. is onder normale omstandigheden gelimiteerd tot een periode van ten hoogste 24 uur.

**2.3.2** Voor gastankers, waarop de Gezamenlijke Bekendmaking handelend over "Vervoer van gevaarlijke stoffen in gastankers binnen het GNB-werkingsgebied" van toepassing is, geldt het volgende. Indien deze (zgn. grote gasschepen) zijn toegelaten (clearance) door de GNA en als gevolg van overmacht niet kunnen voldoen aan de van kracht zijnde voorschriften, kan de GNA een positie aanwijzen waar kan worden geankerd. Deze positie zal bij voorkeur zo westelijk mogelijk liggen in het ankergebied Wielingen-Noord, of indien beschikbaar in de Everingen, positie "A".

**2.3.3** Vaartuigen, geladen met gevaarlijke stoffen, die onderworpen zijn aan de verplichting tot seinvoering, genoemd in bijlage 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, dienen, indien daartoe de noodzaak aanwezig is uitsluitend te ankeren in het ankergebied Wielingen-Noord.
Een schip geladen met stoffen, genoemd in Bijlage 1 onder punt 1 en 2 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, mag niet ankeren in het beheersgebied van het GNB, met uitzondering van de ankergebieden Schouwenbank en Westhinder. In noodgevallen kan er met toestemming van de GNA uitsluitend geankerd worden in het ankergebied Wielingen-Noord.

**2.3.4** Vaartuigen met een lengte kleiner of gelijk aan 110 m geladen met gevaarlijke stoffen, die onderworpen zijn aan de verplichting tot seinvoering, genoemd in de bijlage 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, niet vallende onder de onder 2.3.3. genoemde uitzonderingen, kunnen, indien er voor deze vaartuigen bezwaren zijn, van nautische of meteorologische aard, ankeren in de ankerplaats Oostelijk deel van de Rede van Vlissingen of een andere ankerplaats. Dit ankeren mag slechts geschieden na verkregen toestemming van de GNA.

**2.3.5** Tijgebonden vaartuigen met een diepgang die groter of gelijk is aan 140 dm die door omstandigheden hun reis door het GNB gebied niet in één keer kunnen voltooien zijn verplicht te ankeren in een door de GNA aangewezen positie welke in principe het gebied Wielingen-Zuid, beoosten het haventje van Nieuwe Sluis zal zijn.

**2.3.6** Een ankerplaats in de Everingen of in de Put van Terneuzen wordt in bijzondere gevallen toegewezen door de GNA waarbij onder normale omstandigheden een maximale duur van 24 uur geldt.

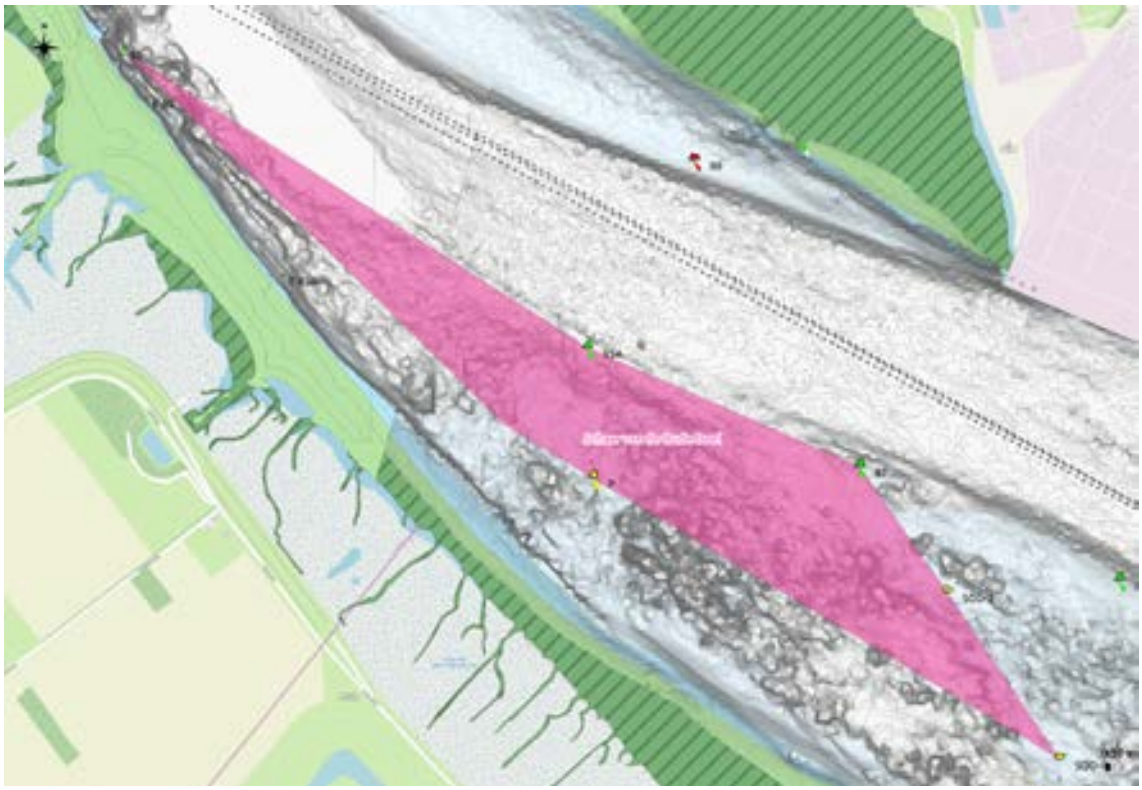
**2.3.7** Toestemming voor het ankeren in de posities genoemd in artikel 2.2 (Everingen en Put van Terneuzen) dient schriftelijk aangevraagd te worden bij de GNA. Hierbij geldt dat indien een schip vertrekkend is uit één van de Scheldehavens deze aanvraag niet eerder dan 9 uur voor vertrek ingediend kan worden.

## Artikel 3. Beneden-Zeeschelde

### 3.1. Gebieden die in de Beneden-Zeeschelde zijn aangewezen om, onder de daarbij aangegeven voorschriften, als ankerplaats te worden gebruikt

**3.1.1.** Schepen kunnen na verkregen toestemming ankeren op de volgende ankerplaatsen waarbij de specifieke ankerplaats steeds door de GNA via de verkeerscentrale Zandvliet aangewezen wordt:

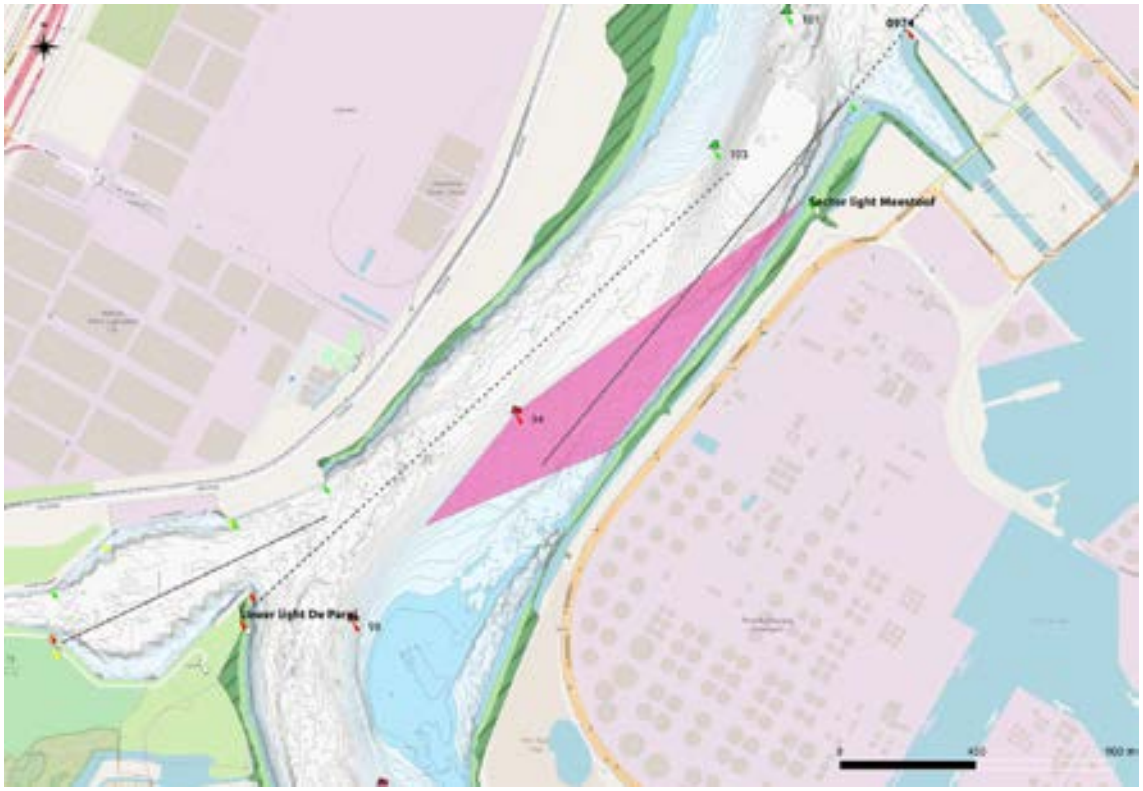
a) in de "Schaar van Ouden Doel"
   i. Tussen boeien 85, 85a en 87, even bezuiden de boeienlijn, in de witte sectoren van Zuid-Saeftinge en Noord Ballast. De groene sector van N-Ballast geeft het ondiepe deel in Schaar van Ouden Doel. Een gele ton "P" geeft de zuidelijke begrenzing aan van het ankergebied.



b) <u>onder de linkeroever, bezuiden de lichtenlijn van Liefkenshoek</u>
   i. Bezuiden de lichtenlijn van Liefkenshoek en Kruisschans, bovenwaarts steiger Halterman (Monument Chemical) tot boei 97. De lichtenlijn van Liefkenshoek (283°) en de lichtenlijn van Kruisschans (112°) geven hier geleiding.
   ii. Niet ankeren boven de Liefkenshoektunnel.



c) <u>onder de rechteroever, stroomopwaarts van het baken "Meestoof"</u>
met dien verstande dat:
1° zeeschepen in deze ankerplaats zo dicht mogelijk bij de rechteroever moeten ankeren, en
2° andere schepen in het zuidelijk deel van deze ankerplaats eveneens zo dicht mogelijk bij de rechteroever, moeten ankeren.
i. Onder de rechteroever, dwars van het baken Meestoof tot nr. 94. In de lichtenlijn "Ankerplaats Meestoof" 039°. Voor deze ankerplaats gelden diepgangsbeperkingen welke steeds voor het ankeren opgevraagd dienen te worden bij de verkeerscentrale Zandvliet.




d) <u>onder de linkeroever bezuiden de lichtenlijn van "Oosterweel"</u>
i. Bezuiden de lichtenlijn van "Oosterweel" en bovenwaarts boei 116 tot op de grens van de groene en witte sectoren in het baken van de Royerssluis. Dwars over de ankerplaats loopt een zinker, gemarkeerd door een ankerverbodsbord (pijpleiding), dat bij nacht verlicht is.



e) Onder de linker oever “Rede van Antwerpen”

i. Tussen de Staatssteiger en de voormalige Bonapartesluis, onder de linkeroever.



**3.1.2.** Onverminderd het bepaalde in de artikel 3 lid 1, onderdeel 3 t/m 5, lid 2 en lid 3, onderdeel 2 kan geankerd worden in het gedeelte van de Beneden-Zeeschelde, gelegen tussen het verlengde van de rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer 1 km stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kaden van Antwerpen, en het verlengde van de rechte lijn getrokken door de richtingspalen van het “Boomke”, met dien verstande dat:

1. zeeschepen moeten ankeren aan de rand van de vaargeul, en
2. andere schepen zo dicht mogelijk bij de oever ten anker moeten komen.

**3.1.3.** In het belang van een veilige scheepvaart mag de GNA de in de artikel 3, lid 1, onderdeel 1 en 2 vermelde ankerplaatsen bestemmen voor door de GNA aangeduide schepen.

**3.1.4.** In het in lid 1, onderdeel 2 bedoelde gedeelte van de Beneden-Zeeschelde is het in ieder geval verboden te ankeren:

1. tussen het midden van de vaargeul en de rechteroever, vanaf de zuidelijke grens van de Beneden-Zeeschelde tot aan de rechte lijn getrokken over de stroom vanuit het sectorenlicht 150 m bewesten van het westelijk hoofd van de toegangsgeul tot de Royerssluis;
2. in de zone begrensd, ten zuiden, door een rechte lijn welke op een afstand van 200 m stroomopwaarts evenwijdig loopt met de rechte lijn die de zuidereinden van de aan beide oevers gelegen pontons (oud Sint-Annaveer) verbindt, en, ten noorden, door een rechte lijn welke op een afstand van 200 m stroomafwaarts evenwijdig loopt met de rechte lijn die de noordereinden van deze pontons verbindt.



**3.1.5.** In het gedeelte van de Beneden-Zeeschelde, gelegen tussen de in lid 1, onderdeel 4, punt 2 bepaalde zone en een rechte lijn getrokken dwars over de stroom ter hoogte van de noordkant van het loodswezengebouw, mogen alleen zeeschepen met een lengte over alles tot en met 90 m ankeren mits de GNA toestemming verleent.
Zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 90 m, die bestemd zijn voor of komen van de Boven-Zeeschelde en loodsverrichtingen moeten uitvoeren of douane-, immigratie- en andere formaliteiten vervullen, moeten daartoe op de rede van Oosterweel ankeren.



**3.1.6.** Onverminderd het bepaalde in lid 1, onderdeel 1, mogen schepen in de Beneden-Zeeschelde ankeren stroomafwaarts van de richtingspalen van het "Boomke". Behalve wanneer het onmogelijk is, ankeren zij zo dicht mogelijk aan de rand van de vaargeul zodanig dat de doorgaande vaart niet wordt belemmerd. Het is echter verboden:

1. zich op te houden of te ankeren vóór of nabij havenmonden, aanlegplaatsen en dergelijke, in bochten of lichtenlijnen, of in de nabijheid van één van die plaatsen, zo dat andere schepen daarvan hinder ondervinden;
2. aan schepen met geringe diepgang in de vaargeul te ankeren.

**3.1.7.** Het is verboden te ankeren aan de zijde van het vaarwater waar het teken is geplaatst bestaande uit een vierkant wit bord met rode boord en rode diagonaal vanuit de linker bovenhoek naar de rechter benedenhoek, met daarop een zwart anker met de hals naar boven gericht.

## 3.2. Ankerzones

Stroken in de Beneden-Zeeschelde aangewezen om, onder de daarbij aangegeven voorschriften, te worden gebruikt voor het meren of ankeren van Staatsschepen, schepen voor hulp- en veiligheidsdiensten en van plezierboten:

**3.2.1.** Op de Beneden-Zeeschelde zijn drie stroken van de stroom bestemd voor het meren of ankeren van schepen van de Staat, schepen voor hulp- en veiligheidsdiensten en plezierboten.

a) De noordelijke strook is gelegen tussen de linkeroever en het verlengde, in noordelijke richting, van de oostrand van de ponton van de linkeroever (oud Sint-Annaveer) en tussen die ponton en de richtingslijn van twee bakens opgesteld op de linkeroever benoorden voormelde ponton. Deze strook is uitsluitend bestemd voor het meren of ankeren van de Staatsschepen en plezierboten.

b) De middelste strook is gelegen tussen de linkeroever en het verlengde, in zuidelijke richting, van de oostrand van de ponton van de linkeroever (oud Sint-Annaveer) en tussen die ponton en de richtingslijn van twee bakens opgesteld op de linkeroever op ongeveer 375 m stroomopwaarts van die ponton, getrokken. Deze strook is uitsluitend bestemd voor het meren of ankeren van de Staatsschepen en schepen voor hulp- en veiligheidsdiensten.

c) De zuidelijke strook is gelegen langs de linkeroever, tussen de zuidergrens van de middelste strook en de richtingslijn van twee bakens opgericht stroomopwaarts van voormelde zuidergrens. Naar de as van deze zuidelijke strook door twee of meer lichtboeien bebakend. Deze strook is bestemd voor het meren of ankeren van plezierboten.



**3.2.2.** Het is alle andere dan in lid 2, onderdeel 1 bedoelde schepen verboden zich in voornoemde stroomgedeelten te bevinden. Plezierboten mogen echter deze stroomgedeelten bevaren om de jachthaven binnen of buiten te varen.
In de zuidelijke strook mogen evenwel andere schepen meren of ankeren met toestemming van de GNA.

## 3.3. Overige voorschriften

**3.3.1.** Schepen mogen niet eerder ankeren dan na verkregen toestemming van de GNA. Aan deze toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

**3.3.2.** Zonder toestemming van de GNA gelden voor een met gevaarlijke stoffen beladen schip, of niet gasvrij verklaard tankschip, van stoffen zoals genoemd in artikel 34 van het Politiereglement Beneden-Zeeschelde, met betrekking tot het meren of ankeren de volgende beperkingen. In afwijking van het bepaalde in punt 3.2, is het niet toegestaan te ankeren of te meren in het gedeelte van de Beneden-Zeeschelde gelegen tussen het verlengde van de rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer 1 km stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kaden van Antwerpen, en de rechte lijn getrokken dwars over de stroom vanuit het sectorenlicht 150 meter bewesten het westelijk hoofd van de toegangsgeul tot de Royerssluis.

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van 15 april  2019 en wordt gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.
Bij het van kracht worden van deze Bekendmaking komt BaZ 2019-01/14C (Gezamenlijke Bekendmaking 02-2013) te vervallen.

**Bron: GNA: Bass 042-2019 - Gezamenlijke Bekendmaking 01-2019**

# 1/27 ONONDERBROKEN ELEKTRICITEITS-VOORZIENING VOOR SCHEPEN IN NAUW VAARWATER IN HET SCHELDEGEBIED

BaZ 2019-1/14D vervalt.

Gelet op de verantwoordelijkheid en het goede zeemanschap zoals o.a. verwoord in art. 3 van het Nederlandse Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, art. 3 van het Nederlandse Scheepvaartreglement voor het kanaal van Gent naar Terneuzen, art. 3 van het Belgische Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, artikel 3 van het Belgische Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde en art. 2 van de International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

De scheepvaart in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt dan ook op het volgende onderdeel van de verantwoordelijkheid en het goede zeemanschap gewezen.

Alle scheepvaart varende in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit dient te zorgen voor een ononderbroken elektriciteitsvoorziening zodat de manoeuvreerbaarheid in nauwe en Loodsmanvaarwateren is gewaarborgd.

**Bron: GNA: Bass 114-2013 - Gezamenlijke Bekendmaking 05-2013**

# 1/28 WESTERSCHELDE OOSTGAT/ SARDIJNGEUL: AANPASSEN VAARGEDRAG

BaZ 2019-1/14E vervalt.

Er wordt geconstateerd dat zeeschepen, die met een te hoge snelheid langs de stranden gelegen aan het Oostgat/ de Sardijngeul varen, een zodanige golfslag en/of oeverzuiging kunnen veroorzaken dat dit gevaar voor de op de stranden aanwezige recreanten tot gevolg heeft.
Dit is door onderzoek bevestigd. Gelet op artikel 54 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.
Alsdan worden de volgende voorschriften vastgesteld:

**Artikel 1.**

1. Als onderdeel van het vereiste van "Goed Zeemanschap" dient een schip zijn snelheid in het Oostgat/de Sardijngeul zodanig aan te passen dat geen gevaarlijke golfslag en/of oeverzuiging optreedt, als gevolg waarvan op de stranden recreanten te water kunnen geraken dan wel door de golven in nood kunnen geraken;
2. Een schip dient tijdig zijn vaart te minderen zodat de Sardijngeul met een veilige en aangepaste snelheid wordt gepasseerd;
3. Het is verboden voor zeeschepen groter of gelijk aan 80 meter lengte over alles om elkaar op te lopen in de Sardijngeul;
4. Zeeschepen groter of gelijk aan 80 meter lengte over alles met tegengestelde koersen dienen te vermijden dat zij elkaar passeren of kruisen in de Sardijngeul. Dit met inachtneming van artikel 6, lid 4 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990;
5. Zeeschepen dienen voor zover veilig en uitvoerbaar een zo groot mogelijke afstand tot het Badstrand voor de Boulevard van Vlissingen aan te houden;
6. De verkeersdeelnemer moet als argumenten bij zijn besluit om al dan niet "westrond" te varen ondermeer de relatie tussen de afmetingen van het schip, de breedte van de vaargeul en de beschikbare waterdiepte meenemen.

**Bron: GNA: Bass 058-2011 - Gezamenlijke Bekendmaking 06-2011**

# 1/29 BENEDEN- EN BOVEN-ZEESCHELDE: TOELATING TOT AANMEREN

BaZ 2019-1/15 vervalt.

De aandacht wordt erop gevestigd dat de meeste steigers/kaaien op de Beneden- en de Boven-Zeeschelde private constructies zijn waaraan alleen gemeerd mag worden mits toelating van de eigenaar/vergunninghouder. Zonder volledig te zijn betreft het alleszins de hiernavolgende constructies:

| **linkeroever** | | **rechteroever** |
|---|---|---|
| Phenolchemie | 51°17,87'N-004°16,88'E | |
| Haltermann | 51°17,67'N-004°17,51'E | |
| Bayer | 51°16,31'N-004°18,29'E | |
| Kallo Industries | 51°16,26'N-004°18,22'E | |
| BP Chemicals | 51°14,67'N-004°20,12'E | |
| Lanxess Afwaarts | 51°14,44'N-004°20,52'E | |
| Lanxess Opwaarts | 51°14,38'N-004°20,68'E | |
| | 51°12,11'N-004°21,89'E | Kaai Blue Gate Antwerpen |
| Kaai Hye | 51°12,15'N-004°21,22'E | |
| | 51°11,93'N-004°21,06'E | SPPN/SPPZ, petroleumpier (Blue Gate Antwerpen) |
| | 51°11,83'N-004°20,67'E | Lossteiger (Blue Gate Antwerpen) |
| Steiger Xella | 51°11,69'N-004°20,09'E | |
| Kaai Argex | 51°11,12'N-004°19,62'E | |
| Steigers Roegiers | 51°10,97'N-004°19,55'E | |
| | 51°10,00'N-004°19,87'E | Kaai Umicore |
| - | 51°09,02'N-004°19,87'E | Tankopslag Verbeke |

Hierbij wordt ook de aandacht erop gevestigd dat gemeerde schepen slechts één binnenschip langszij mogen laten liggen, op voorwaarde dat de Centrale Zandvliet daarvan onverwijld in kennis wordt gesteld.
De schipperij wordt ervan in kennis gesteld dat het afmeren aan de vlotsteiger Palingplaat (rechtover Royersluis), op Antwerpen linkeroever, wordt toegelaten volgens volgend reglement:

## Aanmeerreglement steiger Palingplaat:

De schipperij wordt ervan in kennis gesteld dat het afmeren aan de vlotsteiger Palingplaat (rechtover Royersluis), op Antwerpen linkeroever, wordt toegelaten volgens volgend reglement:

BEROEPSVAART:
- Aanmeren verboden

WATERBUS:
- Opwaartse zone (zie signalisatie) strikt voorbehouden voor de waterbus

PASSAGIERSVAART:
- Rivierzijde (uitgezonderd de voorbehouden zone voor de waterbus):
  - Enkel in- en ontschepen van passagiers, max. 6 uur
  - Maximale toegelaten aanmeerbreedte: 15 meter
  - Overnachten op de steiger is enkel toegelaten mits het aanvragen en het bekomen van een schriftelijke toelating van de afdeling Zeeschelde Zeekanaal

PLEZIERVAART:

- Rivierzijden (uitgezonderd de voorbehouden zone voor de waterbus):
  - Enkel als wachtplaats voor de Kattendijksluis
  - Max. 6 uur
- Oeverzijde over de gehele lengte:
  - Passantensteiger, max. 18 uur
  - Maximale toegelaten aanmeerbreedte: niet breder dan aangegeven op de loopbrug

Indien het bord “aanleggen verboden” wordt getoond, mag de steiger niet worden gebruikt. Uitzonderingen op dit reglement worden enkel toegestaan door de afdeling Zeeschelde-Zeekanaal +32 (0) 3 224 67 11 (tijdens de kantooruren); +32 (0) 9 253 94 71 (buiten de diensturen)).

**Bron: MDK – afdeling KUST – Vlaamse Hydrografie; De Vlaamse Waterweg nv (Zeeschelde)**

# 1/30 VESSEL TRAFFIC SERVICES (VTS)-SCHELDEGEBIED: MARIFOON-(WERK)PROCEDURES EN MARIFOON BLOKINDELING (MFBI)

BaZ 2019-01/16 en 2019-05/085 vervallen.

De IMO-Guidelines For Vessel Traffic Services [IMO-Resolution A 857 (20)] hebben als basis gediend voor deze leidraad.

De marifoon (werk)procedures VTS-Scheldegebied dient gelezen te worden met de folder MariFoonBlokIndeling (MFBI).
De “Marifoon-(werk)procedures VTS-Scheldegebied” en de marifoon folder kunnen digitaal verkregen worden via www.vts-scheldt.net.

# Marifoonblokindeling VTS-Scheldegebied

**VERSIE 5.4**
November 2019

## *Klare taal op ieder kanaal*




Het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer is een verdragsrechtelijke samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse overheid en staat in voor veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied.

| MELDINGSPLICHT EN BEREIKBAARHEIDSPLICHT | BEREIKBAARHEIDSPLICHT |
|---|---|
| voor ALLE BEROEPSVAART op de VERKEERSKANALEN | voor RECREATIEVAART MET VHF-INSTALLATIE AAN BOORD op de VERKEERSKANALEN |

## MELDINGEN BEROEPSVAART IN HET VTS-SCHELDEGEBIED

### *Inkomend vanuit zee:*

Afhankelijk van de richting van waar u komt, meld u 1/2 uur vóór aankomst in het VTS-gebied en dit op het verkeerskanaal van het eerste blok dat u aandoet.

***Inhoud melding:***
*scheepsnaam*
*positie*
*diepgang*
*bestemming*
*ETA loodsstation*

### *Vertrekkend uit een haven, van een steiger, kaai of ankerplaats in het VTS-Scheldegebied:*

Meld u op het daar geldende verkeerskanaal (tenzij anders aangegeven in deze folder) vooraleer deel te nemen aan de verkeersstroom.

***Inhoud melding:***
*scheepsnaam*
*positie*
*diepgang*
*geplande route*
*bestemming*
*voor kegelplichtige schepen: aantal kegels*

### *Bij passage van een blokgrens:*

Meld u steeds aan in het volgende blokgebied, altijd op het verkeerskanaal. Afmelden is overbodig.

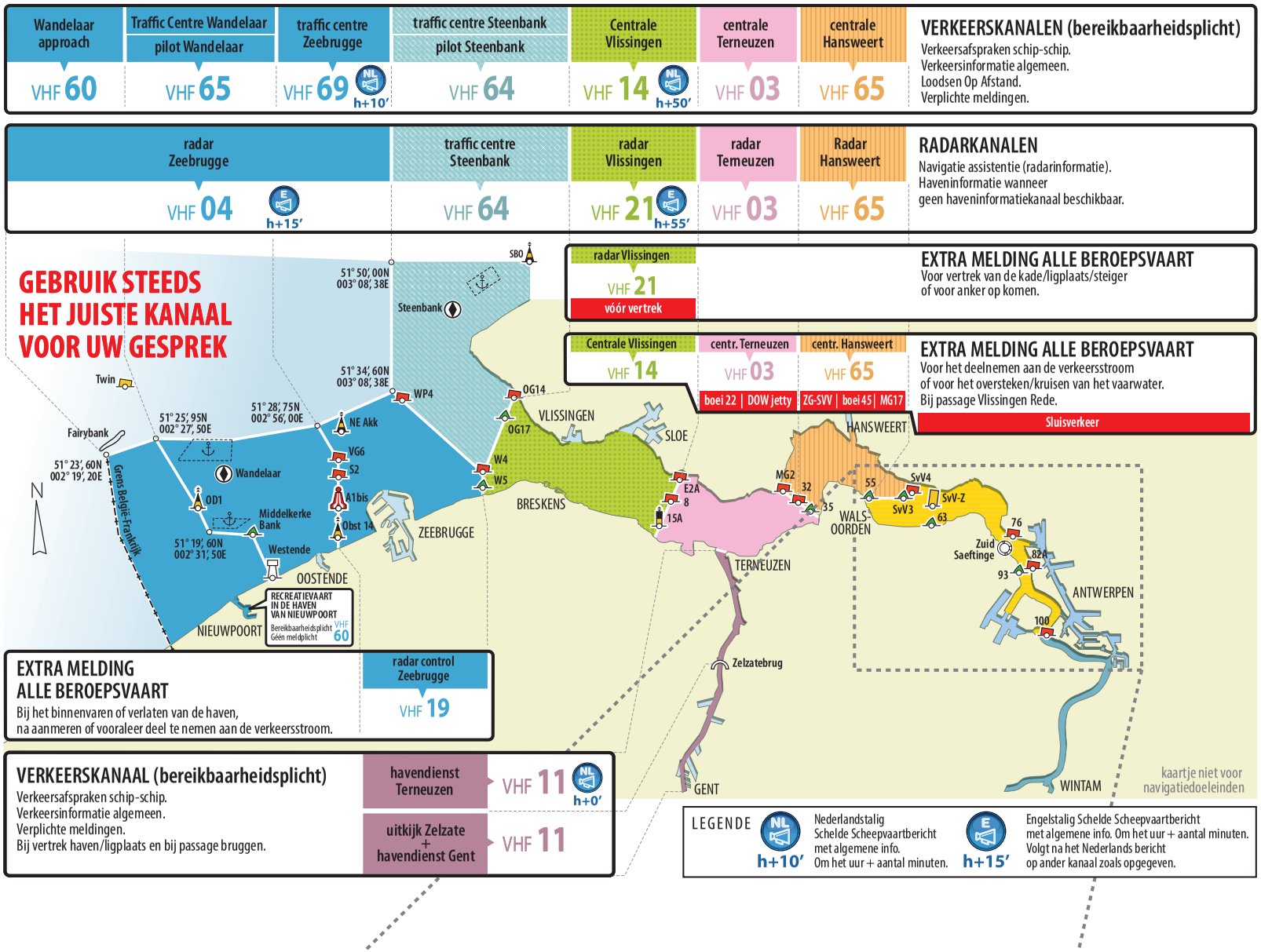
***Inhoud melding:***
*scheepsnaam*
*positie*
*geplande route*
(waar verschillende trajecten bevaren kunnen worden)

## AANDACHTSPUNTEN

De verplichte voertaal is Nederlands of Engels.

Maak duidelijke verkeersafspraken rechtstreeks met de verkeersdeelnemers.

Roep een ander schip steeds met de scheepsnaam of met de positie en/of bewegingsrichting aan.


Wandelaar approach
VHF 60
Traffic Centre Wandelaar
pilot Wandelaar
VHF 65
traffic centre Zeebrugge
VHF 69
h+10'
traffic centre Steenbank
pilot Steenbank
VHF 64
Centrale Vlissingen
VHF 14
h+50'
centrale Terneuzen
VHF 03
centrale Hansweert
VHF 65
VERKEERSKANALEN (bereikbaarheidsplicht)
Verkeersafspraken schip-schip.
Verkeersinformatie algemeen.
Loodsen Op Afstand.
Verplichte meldingen.
radar Zeebrugge
VHF 04
h+15'
traffic centre Steenbank
VHF 64
radar Vlissingen
VHF 21
h+55'
radar Terneuzen
VHF 03
Radar Hansweert
VHF 65
RADARKANALEN
Navigatie assistentie (radarinformatie).
Haveninformatie wanneer
geen haveninformatiekanaal beschikbaar.
GEBRUIK STEEDS
HET JUISTE KANAAL
VOOR UW GESPREK
radar Vlissingen
VHF 21
vóór vertrek
EXTRA MELDING ALLE BEROEPSVAART
Voor vertrek van de kade/ligplaats/steiger
of voor anker op komen.
Centrale Vlissingen
VHF 14
centr. Terneuzen
VHF 03
centr. Hansweert
VHF 65
boei 22 | DOW jetty
ZG-SVV | boei 45 | MG17
Sluisverkeer
EXTRA MELDING ALLE BEROEPSVAART
Voor het deelnemen aan de verkeersstroom
of voor het oversteken/kruisen van het vaarwater.
Bij passage Vlissingen Rede.
SBO
51° 50' 00N
003° 08' 38E
Steenbank
51° 34' 60N
003° 08' 38E
WP4
Twin
51° 25' 95N
002° 27' 50E
51° 28' 75N
002° 56' 00E
NE Akk
VG6
S2
A1bis
Obst 14
Fairybank
51° 23' 60N
002° 19' 20E
Wandelaar
OD1
Middelkerke Bank
Westende
51° 19' 60N
002° 31' 50E
Grens België-Frankrijk
N
OG14
OG17
VLISSINGEN
W4
W5
SLOE
BRESKENS
E2A
8
15A
ZEEBRUGGE
OOSTENDE
NIEUWPOORT
RECREATIEVAART
IN DE HAVEN
VAN NIEUWPOORT
Bereikbaarheidsplicht
Géén meldplicht
VHF 60
HANSWEERT
MG2
32
35
55
SvV4
SvV-Z
SvV3
63
WALS-
OORDEN
76
Zuid
Saeftinge
82A
93
ANTWERPEN
100
TERNEUZEN
Zelzatebrug
GENT
WINTAM
kaartje niet voor
navigatiedoeleinden
EXTRA MELDING
ALLE BEROEPSVAART
Bij het binnenvaren of verlaten van de haven,
na aanmeren of vooraleer deel te nemen aan de verkeersstroom.
radar control Zeebrugge
VHF 19
VERKEERSKANAAL (bereikbaarheidsplicht)
Verkeersafspraken schip-schip.
Verkeersinformatie algemeen.
Verplichte meldingen.
Bij vertrek haven/ligplaats en bij passage bruggen.
havendienst Terneuzen
VHF 11
h+0'
uitkijk Zelzate + havendienst Gent
VHF 11
LEGENDE
h+10'
Nederlandstalig
Schelde Scheepvaartbericht
met algemene info.
Om het uur + aantal minuten.
h+15'
Engelstalig Schelde Scheepvaartbericht
met algemene info. Om het uur + aantal minuten.
Volgt na het Nederlands bericht
op ander kanaal zoals opgegeven.

## Maak het onderscheid tussen:

- kanaal VHF 12
  VERKEERSKANAAL
- kanaal VHF 85
  PORT OPERATIONS KANAAL
- **kanaal VHF 81**
  kanaal voor niet-nautische informatie tussen binnenvaart
  TERMINAL KANAAL BINNENVAART




**Bovenwaarts boei 100:**
- is de bereikbaarheidsplicht op het schip-schip kanaal VHF 10.
- is er geen actieve monitoring door de verkeerscentrale.
- is er geen walradar-dekking.
- zeevaart: verplichte melding aan de scheepvaart opvarend boei 116, afvarend boei 111 op kanaal VHF 10.

schip-schip
VHF 10
**VERKEERSKANAAL (bereikbaarheidsplicht)**
Verkeersafspraken schip-schip.
Verkeersinformatie algemeen.
Verplichte meldingen.

centrale Zandvliet
VHF 12
h+30'
**VERKEERSKANALEN (bereikbaarheidsplicht)**
Verkeersafspraken schip-schip.
Verkeersinformatie algemeen.
Verplichte meldingen.
Voor het deelnemen aan de verkeersstroom of voor het oversteken/kruisen van het vaarwater.

radar Waarde — VHF 19
radar Saeftinge — VHF 21
radar Zandvliet — VHF 04
radar Kruisschans — VHF 66
**RADARKANALEN**
Navigatie assistentie (radar informatie).

SID Antwerpen
VHF 85
**PORT OPERATIONS KANAAL**
Informatie, zowel op initiatief van schip als VTS-centrale.
Sluisinformatie.
Afgemeerd aan steigers, ligplaatsen en sluizen.

terminal kanaal binnenvaart
VHF 81
**TERMINAL KANAAL BINNENVAART**
Niet-nautische informatie tussen binnenschepen onderling betreffende laad/los volgorde, ligplaats, etc.
Dit kanaal wordt niet gemonitord door de VTS-centrale.

### EXTRA MELDINGEN ZEEVAART

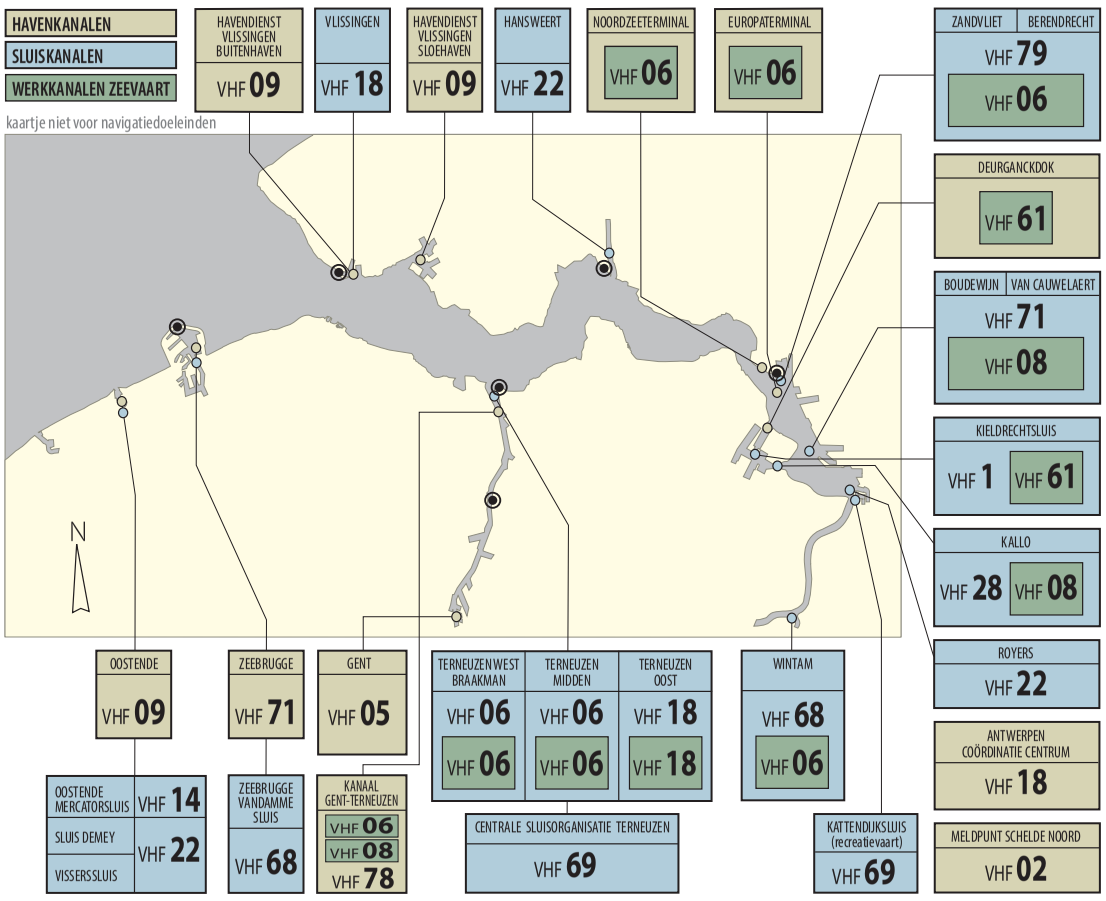
*zeevaart meldt zich voor vertrek (= voor het losgooien in sluis of terminal) op kanaal VHF 85.*

*Inhoud melding:*
*scheepsnaam*
*positie*
*diepgang*
*bestemming*
*eventuele manoeuvres*

*Opvarend naar Antwerpen:*
Boei 35 op kanaal VHF 85
Boei 65 op kanaal VHF 12
Zuid Saeftinge op kanaal VHF 12

*Inhoud melding:*
*scheepsnaam*
*positie*

# OPGEPAST: GEEN VTS-SCHELDEGEBIED KANALEN




**MEER INFO?**
www.vts-scheldt.net
info@vts-scheldt.net

www.worldvtsguide.org

**HYDRO-METEO INFO:**
www.kustweerbericht.be
www.hymedis.net

**MARIFOONNET BELGISCHE BINNENWATEREN**
www.binnenvaart.be

Rijkswaterstaat
*Ministerie van Verkeer en Waterstaat*

AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING en KUST

Vlaanderen is maritiem

## CONTACTGEGEVENS VTS-SCHELDEGEBIED

***Verkeerscentrale Zeebrugge***
Tel: +32(0)59 342 800
Fax: +32(0)59 342 899
Email: vts-zeebrugge@vts-scheldt.net

***Verkeerscentrale Vlissingen***
Tel: +31(0)88 79 80 790
Fax: +31(0)88 79 80 798
Email: vts-vlissingen@vts-scheldt.net

***Schelde Coördinatiecentrum***
Tel: +31(0)88 79 80 758
+31(0)88 79 80 760
Fax: +31(0)88 79 80 735
+31(0)88 79 80 736
Email: gna-scc@vts-scheldt.net

***Verkeerscentrale Terneuzen***
Tel: +31(0)88 79 80 500
Fax: +31(0)88 79 80 560
Email: vts-terneuzen@vts-scheldt.net

***Verkeerscentrale Hansweert***
Tel: +31(0)88 79 80 300
Fax: +31(0)88 79 80 311
Email: vts-hansweert@vts-scheldt.net

***Verkeerscentrale Zandvliet***
Tel: +32(0)3 20 28 200
Fax: +32(0)3 20 28 248
Email: vts-zandvliet@vts-scheldt.net

***Uitkijk Zelzate***
Tel: +32(0)9 24 48 160
Email: zelzatebrug@vlaanderen.be

graphic design: piktor +32(0)478 31 11 19

## 1. Inleiding

### 1.1 Gebruikersfilosofie

- Het Vessel Traffic Services Scheldegebied (VTS-SG) is een geheel van onderscheiden diensten met als voornaamste taak één product te leveren aan de scheepvaart, namelijk: ter verbetering van de veiligheid en efficiëntie van het scheepvaartverkeer en het beschermen van het milieu.

- Binnen VTS-SG is er meldingsplicht voor alle beroepsvaart.

- De recreatievaart heeft een luisterplicht (ook wel bereikbaarheidsplicht genoemd) indien er een VHF-installatie aan boord is. Dit houdt in luisteren op de voorgeschreven VHF-kanalen omschreven in de MFBI-folder.
  De recreatievaart met VHF-installatie aan boord moet bereikbaar zijn voor het scheepvaartverkeer en hoeft zich niet te melden volgens de MFBI-folder maar alleen als de beroepsvaart of een verkeerscentrale van het VTS-SG erom vraagt.
  De recreatievaart kan wel gebruik maken van de services van het VTS-SG onder dezelfde voorwaarden als de beroepsvaart, maar men moet hier dan wel expliciet om vragen.

- De beroepsvaart is verplicht te allen tijde bereikbaar te zijn op het ter plaatse geldende verkeerskanaal.

- Zelfregulering: Zelfregulering houdt onder meer in dat schepen elkaar direct oproepen (zonder tussenkomst van een verkeerscentrale) om verkeersafspraken te maken. De verkeerscentrale zal te allen tijde de haalbaarheid en correcte uitvoering van de gemaakte afspraken bewaken en indien nodig ingrijpen.

- Proactief: De verkeersleider draagt zorg voor een veilige en vlotte vaart door de verkeersstroom actief te monitoren. Daar de verkeersleider knelpunten of gevaarlijke situaties voorziet, grijpt hij/zij actief in zodat problemen worden voorkomen. De verkeersleider maakt daarbij gebruik van zijn bevoegdheden tot het geven van een waarschuwing, informatie, advies of een verkeersaanwijzing[1]. De verkeersleider doet dit niet alleen op verzoek, maar vooral ook op eigen initiatief.

- De begrenzing van een blokgebied wordt bepaald door het karakter van het gebied en van het scheepvaartverkeer, waarbij de mogelijkheid tot anticipatie bestaat.

- Een radarkanaal heeft een overloopfunctie ten overstaan van het verkeerskanaal, waarbij bereikbaarheid op het verkeerskanaal verplicht blijft. Dit houdt in dat het overloopkanaal gebruikt wordt om het verkeerskanaal te ontlasten bijv. bij het verstrekken van radarinformatie of andere langdurige gesprekken.

- Onverminderd de bevoegdheden van de Vlaamse en Nederlandse overheden, in het kader van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer, berust de eindverantwoordelijkheid voor de navigatie altijd bij de gezagvoerder/verkeersdeelnemer.

- Alle verkeersdeelnemers en VTS-operatoren aan het VTS-SG moeten zich aan de voorgeschreven VHF-procedures houden.

### 1.2 Werkingsgebied

Het werkingsgebied van de “marifoonprocedures VTS” is van kracht zoals aangegeven op de MFBI-folder.

1. Verkeersaanwijzingen mogen alleen door de bevoegde autoriteit (GNA) gegeven worden. Indien de situatie dat toelaat, treedt de (regio) verkeersleider altijd eerst in overleg met de bevoegde autoriteit (GNA). Enkel in geval van dreigend gevaar mag de (regio)verkeersleider een verkeersaanwijzing geven met onmiddellijke terugkoppeling naar de bevoegde autoriteit (GNA).

## 2. Begrippen

### 2.1 VERKEERSBEGELEIDINGSSYSTEEM – VESSEL TRAFFIC SYSTEM

Een VTS kent drie (3) types services cfr. de IMO VTS guidelines A 857 (20).

#### 2.1.1 Informatie Service – Information Service (INS)

"An Information Service is a service to ensure that essential information becomes available in time for on-board navigational decision-making and to monitor its effects."
Vertaling: Een Navigatie Informatie Service is een dienst die ervoor zorgt dat belangrijke informatie op tijd beschikbaar is aan boord zodat het gebruikt kan worden voor het maken van navigatiebeslissingen en het resultaat ervan kan worden gemonitord.

Geografische, hydrologische en administratieve informatie over de scheepvaartweg.

#### 2.1.2 Navigatie Assistentie Service – Navigational Assistance Service (NAS)

"A Navigational Assistance Service is a service to assist on-board navigational decision-making."
Vertaling: Een Navigatie Assistentie Service is een dienst ter ondersteuning van het navigatiebesluitvormingsproces aan boord.

Navigatie Assistentie Services kunnen worden verstrekt in aanvulling op Informatie Services en Verkeersorganisatie Services. Het kan gegeven worden op verzoek van de verkeersdeelnemer of wanneer dit noodzakelijk wordt geacht door de VTS-autoriteit. Deze services bieden essentiële, tijdige en actuele gegevens ter ondersteuning van het navigatiebesluitvormingsproces aan boord en bestaat uit het geven van informatie, adviezen en/of instructies.

#### 2.1.3 VerkeersOrganisatie Service – Traffic Organization Service (TOS)

"A Traffic Organization Service is a service to prevent the development of dangerous maritime traffic situations and to provide for the safe and efficient movement of vessel traffic within the VTS area."
Vertaling: Een Scheepvaartverkeer Ordeningsservice is een dienst die voorkomt dat er gevaarlijke maritieme verkeerssituaties ontstaan, en die er voor instaat dat er een veilige en vlotte afhandeling van scheepvaart in het VTS-gebied plaatsvindt.

Informatie welke van belang is in de ketenwerking van afhandeling, waaronder het toelatings- en aanvaardingsbeleid, bijv. informatie over tijvensters, slots, aanwezigheid loodsen, sluisplanning, etc.

### 2.2 Verkeersafspraken

Dit zijn afspraken tussen verkeersdeelnemers onderling, om onduidelijke situaties en/of dreigend gevaar te voorkomen.
Verkeersafspraken moeten tussen verkeersdeelnemers rechtstreeks gemaakt worden en niet via een verkeerscentrale.

### 2.3 Verkeersinformatie algemeen

Een door een daartoe bevoegd persoon gegeven informatie aan één of meerdere verkeersdeelnemers dan wel aan anderen met betrekking tot een scheepvaartweg of een gedeelte daarvan dan wel het scheepvaartverkeer of afzonderlijke schepen daarop, waarbij deze inlichting mede kan bestaan uit vaarweginformatie en tactische verkeersinformatie.

### 2.4 Verkeersaanwijzing

Een door een daartoe bevoegd persoon aan één of meerdere verkeersdeelnemers gegeven gebod om een bepaald resultaat in het verkeersgedrag te bewerkstelligen of opgelegd verbod van een bepaald resultaat in het verkeersgedrag.

### 2.5 Loodsadvies in het kader van loodsen op afstand

Adviezen van een loods aan een gezagvoerder en/of verkeersdeelnemer voor zover de loods zijn functie niet aan boord van het te loodsen vaartuig kan uitoefenen. Deze adviezen kunnen worden gegeven vanaf een ander schip of vanaf de wal onder bepaalde voorwaarden.

### 2.6 Verplichte melding(en)

Dit zijn melding(en) op voorgeschreven punten of tijdstippen door verkeersdeelnemers ten behoeve van de afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

### 2.7 Haveninformatie

Haveninformatie is informatie in relatie tot bruggen, ligplaatsen en sluisplanning.

## 2.8 Verkeersdeelnemer

Een deelnemer die de feitelijke leiding over de navigatie van een vaartuig heeft.

## 2.9 Bericht Indicatoren (Message markers)

Om de communicatie tussen schip-schip, wal-schip en schip-wal te vergemakkelijken, maar ook wanneer één van de IMO Standard Communication Phrases (SMCP) de gewenste lading niet dekt, kan één van de volgende acht bericht indicatoren worden gebruikt om de mogelijkheid te vergroten dat het bericht goed wordt begrepen.
Het is ter beoordeling van de verkeersleider of de scheepsofficier om al dan niet gebruik te maken van bericht indicatoren en zo ja, welke volgens zijn deskundige oordeel te kiezen voor de betreffende situatie.
De bericht indicator moet voorafgaand aan het bericht of het overeenkomende deel van het bericht worden uitgesproken. In de IMO VTS Guidelines (richtlijnen voor de scheepvaartverkeerbegeleiding) wordt aanbevolen om bij elk bericht dat gericht is aan een schip duidelijk aan te geven of dit bericht informatie, een advies, waarschuwing of verkeersaanwijzing bevat en dat, waar uitvoerbaar, de IMO SMCP moet worden gebruikt.

**Soorten Bericht Indicatoren:**

### 2.9.1 Informatie (Information)

Dit geeft aan dat het erop volgende bericht is beperkt tot waargenomen feiten, situaties, etc.

Toelichting: Deze indicator wordt bij voorkeur gebruikt voor navigatie- en verkeersinformatie, enz.. Het behoort de ontvanger van de informatie om de gepaste maatregelen te nemen.

Voorbeeld: “INFORMATIE, het schip “X” zal U aan uw bakboord oplopen.”

### 2.9.2 Waarschuwing (Warning)

Dit geeft aan dat het de bedoeling van de afzender is om, door middel van het volgende bericht, anderen te wijzen op een potentieel gevaar.

Toelichting: Dit betekent dat elke ontvanger van een WAARSCHUWING onmiddellijk aandacht moet besteden aan het genoemde gevaar. Het behoort de ontvanger van de waarschuwing om de gepaste maatregelen te nemen.

Voorbeeld: “WAARSCHUWING, obstructie in de vaargeul”

### 2.9.3 Advies (Advice)

Dit geeft aan dat het de bedoeling van de afzender is om, door middel van het volgende bericht, de ontvanger te beïnvloeden met een aanbeveling.

Toelichting: De beslissing om het ADVIES op te volgen of niet blijft bij de ontvanger. Het ADVIES hoeft niet noodzakelijkerwijs te worden opgevolgd, maar dient zeer zorgvuldig te worden overwogen.

Voorbeeld: “ADVIES, (ik raad u aan om) blijf aan de rode kant van het vaarwater tot de opvarende zeevaart voorbij is”

### 2.9.4 Verkeersaanwijzing (Instruction)

Dit geeft aan dat het bedoeling van de afzender is dat het erop volgende bericht als een voorschrift wordt opgevat.

Toelichting: Dit betekent dat de afzender, bijvoorbeeld een VTS-station of een oorlogsschip, de volledige bevoegdheid bezit om een dergelijk bericht te verzenden. De ontvanger moet dit (wettelijk) bindende bericht opvolgen tenzij hij/zij tegenstrijdige veiligheidsredenen heeft, welke dan aan de afzender gemeld moeten worden.

Voorbeeld: “Verkeersaanwijzing, steek de vaargeul niet over.”

### 2.9.5 Vraag (Question)

Dit geeft aan dat het erop volgende bericht een vragende strekking heeft.

Toelichting: Het gebruik van deze indicator duidt duidelijk en zonder enige twijfel dat het hier gaat over een vraag. Men verwacht een antwoord van de ontvanger.

Voorbeeld: “VRAAG, (wat is) uw maximum diepgang?”

#### 2.9.6 Antwoord (Answer)
Dit geeft aan dat het erop volgende bericht een antwoord is op een eerdere vraag.

Toelichting: Een antwoord moet geen andere vraag bevatten.

Voorbeeld:"ANTWOORD, mijn maximum diepgang is honderd tweeëndertig decimeter."

#### 2.9.7 Verzoek (Request)
Dit geeft aan dat het erop volgende bericht wordt gevraagd om actie te ondernemen ten opzichte van het vaartuig.

Toelichting: Deze indicator duidt aan dat iets georganiseerd of geleverd dient te worden voor het schip; zo bijvoorbeeld scheepsvoorraden, sleepboten, toelatingen, enz..

Voorbeeld: "VERZOEK, ik heb twee sleepboten nodig."

#### 2.9.8 Intentie (Intention)
Dit geeft aan dat het erop volgende bericht andere vaarweggebruikers informeert over voorgenomen navigatie maatregelen (van een bepaalde vaarweggebruiker).

Toelichting: Het gebruik van deze indicator beperkt zich tot berichten welke een voorziene manoeuvre van het schip aankondigt.

Voorbeeld:"INTENTIE, ik zal snelheid minderen."

## 3. Marifoonkanalen

Naargelang hun gebruik worden de VHF-kanalen als volgt ingedeeld:

### 3.1 Verkeerskanalen
- verkeersafspraken
- verkeersinformatie
- loodsadviezen
- verkeersaanwijzingen
- verplichte meldingen
- haveninformatie (daar waar geen haveninformatiekanaal beschikbaar is)

### 3.2 Radarkanalen
- verkeersinformatie
- navigatie assistentie (Radarinformatie)
- verplichte meldingen
- haveninformatie (daar waar geen haveninformatiekanaal beschikbaar is)

### 3.3 Calamiteitenkanalen
Een calamiteitenkanaal is een VHF-kanaal uitsluitend bestemd voor de afhandeling van het radioverkeer tijdens calamiteiten. De bevoegde autoriteit verwijst de marifoongebruikers naar het calamiteitenkanaal indien daarvoor aanleiding bestaat.
- calamiteitenverkeer

### 3.4 Haveninformatiekanaal (Port Operations)
Informatie over ligplaatsen, sluizen, wachtkaaien, ankerplaatsen, ...

### 3.5 Overige kanalen
- loodsdienstkanalen
- havenkanaal
- terminalkanaal voor binnenvaart
- sluiskanalen/bruggen

## 4. Marifoonblokindeling VTS-SG

### 4.1 Verkeersgebied Wandelaar

#### 4.1.1 BLOKGEBIED WANDELAAR AANLOOP en WANDELAAR

4.1.1.1 Roepnaam

| | |
|---|---|
| WANDELAAR APPROACH | VHF 60 |
| TRAFFIC CENTRE WANDELAAR | VHF 65 |

4.1.1.2 Gebiedsomschrijving

**Wandelaar Approach :** Grens België-Frankrijk vanaf de Vlaamse kust 51°23.60N 002°19.20E/51°25.95N 002°27.50E via boei OD1, 51°19.60N 002°31.50E, boei Middelkerke Bank naar Watertoren Westende op de kust.
**Wandelaar** vanaf de Vlaamse kust, Watertoren Westende over boei Middelkerke Bank, 51°19.60N 002°31.50E, boei OD1 naar 51°25.95N 002°27.50E/51°28.75N 002°56.00E via de S2 naar Obst 14 naar de kust.

4.1.1.3 Functies

1. Verkeersafspraken
2. Verkeersinformatie algemeen
3. Loodsadviezen
4. Verkeersaanwijzingen
5. Verplichte meldingen
6. Helibeloodsing

#### 4.1.2 RADAR ZEEBRUGGE

4.1.2.1 Roepnaam

| | |
|---|---|
| RADAR ZEEBRUGGE | VHF 4 |

4.1.2.2 Gebiedsomschrijving

Grens België-Frankrijk Kust tot 51°23.60N 002°19.20E naar 51°25.95N 002°27.50E naar 51°28.75N 002°56.00E naar 51°34.6N 003°08.38E naar WP4, W4, W5, Kust volgen over havenhoofden Zeebrugge en Oostende naar grens België-Frankrijk.

4.1.2.3 Functies

1. Begeleiding LNG-vaart
2. Verkeersinformatie algemeen
3. Navigatie assistentie (radarinformatie)
4. LOA intake
5. Haveninformatie
6. Helicoördinatie

4.1.2.4 Loodsdienstkanalen

| | |
|---|---|
| • Aanroepkanaal beloodsing: PILOT WANDELAAR | VHF 65 |
| • Werkkanaal beloodsing/ SWATH communicatie kanaal Westpost/CZB | VHF 6 |
| • Vlaamse Kusthavens | VHF 9 |

4.1.2.5 Calamiteitenkanaal VHF 67

### 4.2 Verkeersgebied Steenbank

#### 4.2.1 BLOKGEBIED STEENBANK

4.2.1.1 Roepnaam

| | |
|---|---|
| TRAFFIC CENTRE STEENBANK | VHF 64 |

4.2.1.2 Gebiedsomschrijving

Van de kust van Walcheren via de meridiaan Domburg (003°30.00E) tot boei SBO, via parallel SBO naar 51°50.00N 003°08.38E naar 51°34.60N 003°08.38 E naar WP4, W4, OG17 /OG14, naar de kust van Walcheren.

4.2.1.3 Functies

1. Verkeersafspraken
2. Verkeersinformatie algemeen
3. Navigatie assistentie (radarinformatie)
4. Loodsadviezen
5. Verkeersaanwijzingen
6. Verplichte meldingen

4.2.1.4 Loodsdienstkanalen

- Aanroepkanaal beloodsing : PILOT STEENBANK VHF 64
- Werkkanaal beloodsing/SWATH
  communicatie kanaal Pilot Steenbank VHF 79

4.2.1.5 Calamiteiten kanaal VHF 67

## 4.3 Verkeersgebied Zeebrugge

### 4.3.1 BLOKGEBIED ZEEBRUGGE

4.3.1.1 Roepnaam
TRAFFIC CENTRE ZEEBRUGGE VHF 69

4.3.1.2 Gebiedsomschrijving
51°28.75N 002°56.00E naar 51°34.60N 003°08.38E naar WP4, W4, W5, Kust volgen over havenhoofden Zeebrugge, Kustlijn, OBST14, meridiaan over boei A1BIS, S2, VG6.

4.3.1.3 Functies

1. Verkeersafspraken
2. Verkeersinformatie algemeen
3. Loodsadviezen
4. Verkeersaanwijzingen
5. Verplichte meldingen

### 4.3.2 HAVENGEBIED ZEEBRUGGE

4.3.2.1 Roepnaam
RADAR CONTROL ZEEBRUGGE VHF 19

4.3.2.2 Functie

1. IVS-functie, melding bij aankomst en vertrek
2. Swath intake voor vertrekkende schepen van Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge.

4.3.2.3 Loodsdienstkanalen

- Loodsdienst Zeebrugge : PILOT Zeebrugge VHF 9
- Vlaamse loodsdienst
  (communicatiekanaal Westpost/CZB) VHF 6

4.3.2.4 Calamiteitenkanaal VHF 67

## 4.4 Verkeersgebied Vlissingen

### 4.4.1 BLOKGEBIED VLISSINGEN

4.4.1.1 Roepnaam
CENTRALE VLISSINGEN VHF 14
(conform MFBI-folder: Engelse roepnaam: TRAFFIC CENTRE VLISSINGEN)

4.4.1.2 Gebiedsomschrijving
W5 via de kustlijn tot de lijn 15A E2A via de kustlijn over havenhoofden Sloehaven, de buitenhaven en de Michiel de Ruyterhaven naar lijn OG14, 1/4 nm west OG17, W4, W5 tot de kust.

4.4.1.3 Functies
1. Verkeersafspraken
2. Verkeersinformatie algemeen
3. Loodsadviezen
4. Verkeersaanwijzingen
5. Verplichte meldingen

#### 4.4.2 RADAR VLISSINGEN

4.4.2.1 Roepnaam
RADAR VLISSINGEN VHF 21

4.4.2.2 Gebiedsomschrijving
W5 via de kustlijn tot de lijn 15A E2A via de kustlijn over havenhoofden Sloehaven, de buitenhaven en de Michiel de Ruyterhaven naar lijn OG14, OG17, W4, W5 tot de kust.

4.4.2.3 Functies
1. Verplichte meldingen
2. Navigatie assistentie (radarinformatie)
3. Haveninformatie

4.4.2.4 Loodsdienstkanalen
- Rededienstcoördinatie VHF 40

4.4.2.5 Calamiteitenkanaal VHF 67

### 4.5 Verkeersgebied Terneuzen

#### 4.5.1 BLOKGEBIED TERNEUZEN/RADAR TERNEUZEN

4.5.1.1 Roepnaam
CENTRALE TERNEUZEN/RADAR TERNEUZEN VHF 03

4.5.1.2 Gebiedsomschrijving
De lijn 15A/E2A via de kustlijn tot hoek van Baarland MG2/32/35 via de kustlijn, de voorhaven van Terneuzen inbegrepen tot lijn 15A/E2A.

4.5.1.3 Functies
1. Verkeersafspraken
2. Verkeersinformatie algemeen
3. Navigatie assistentie (radarinformatie)
4. Verkeersaanwijzingen
5. Verplichte meldingen
6. Haven- en sluisinformatie

### 4.6 Verkeersgebied Hansweert

#### 4.6.1 BLOKGEBIED HANSWEERT/RADAR HANSWEERT

4.6.1.1 Roepnaam
CENTRALE HANSWEERT/RADAR HANSWEERT VHF 65

4.6.1.2 Gebiedsomschrijving
De lijn 35/32/MG 2 Hoek van Baarland langs de oevers, de voorhaven van Hansweert inbegrepen, tot de lijn SvV4/SvV3, naar de lijn 46/55, over deze lijn naar de kust, langs de oevers tot 35.

4.6.1.3 Functies
1. Verkeersafspraken
2. Verkeersinformatie algemeen
3. Navigatie assistentie (radarinformatie)
4. Verkeersaanwijzingen
5. Verplichte meldingen
6. Haven- en sluisinformatie

4.6.1.4 Calamiteitenkanaal VHF 67

## 4.7 Verkeersgebied Antwerpen

### 4.7.1 BLOKGEBIED ANTWERPEN

4.7.1.1 Roepnaam
CENTRALE ZANDVLIET VHF 12

4.7.1.2 Gebiedsomschrijving
De lijn 55/46, naar de lijn SvV3/SvV4, over deze lijn naar de kust, langs de oevers tot boei 100.

4.7.1.3 Functies
1. Verkeersafspraken
2. Verkeersinformatie algemeen
3. Verkeersaanwijzingen
4. Verplichte meldingen

### 4.7.2 Haveninformatiekanaal (Port Operations)

4.7.2.1 Roepnaam
SID ANTWERPEN VHF 85

4.7.2.2 Gebiedsomschrijving
Boeien 32/35 - Wintam sluis.

4.7.2.3 Functies
1. Uitwisselen van informatie, zowel op initiatief van schip als VTS-centrale
2. Sluisinformatie

4.7.2.4 Overige kanaal
Terminal kanaal binnenvaart VHF 81

### 4.7.3 RADAR WAARDE

4.7.3.1 Roepnaam
RADAR WAARDE VHF 19

4.7.3.2 Gebiedsomschrijving
Boeien 55/46, naar boeien SvV3 /SvV4, tot boeien SvV-C/SvV-Z, naar boeien 58/63.

4.7.3.3 Functie
Navigatie assistentie (radarinformatie)

### 4.7.4 RADAR SAEFTINGE

4.7.4.1 Roepnaam
RADAR SAEFTINGE VHF 21

4.7.4.2 Gebiedsomschrijving
Boeien 58/63, naar boeien SvV-C/SvV-Z, naar Baken Zuid-Saeftinge/boei 76.

4.7.4.3 Functie
Navigatie assistentie (radarinformatie)

### 4.7.5 RADAR ZANDVLIET

4.7.5.1 Roepnaam
RADAR ZANDVLIET VHF 04

4.7.5.2 Gebiedsomschrijving
Baken Zuid-Saeftinge/76 tot boeien 93/82A.

4.7.5.3 Functie
Navigatie assistentie (radarinformatie)

**4.7.6 RADAR KRUISSCHANS**

4.7.6.1 Roepnaam
RADAR KRUISSCHANS VHF 66

4.7.6.2 Gebiedsomschrijving
Boeien 93/82A tot boei 100

4.7.6.3 Functie
Navigatie assistentie (radarinformatie)

**4.7.7 CALAMITEITENKANAAL Verkeersgebied Antwerpen VHF 67**

## 4.8 Gebied bovenwaarts boei 100

**4.8.1 Roepnaam**
Geen VHF 10

**4.8.2 Functies**
1. Verkeersafspraken onderling
2. Verplichte meldingen

Opmerking: Geen radardekking, geen verkeersinformatie

## 4.9 Verkeersgebied kanaal Gent-Terneuzen

**4.9.1 BLOKGEBIED GENT – TERNEUZEN**

4.9.1.1 Roepnaam
HAVENDIENST TERNEUZEN VHF 11
(Nederlands gedeelte)
HAVENDIENST GENT/UITKIJK ZELZATE VHF 11
(Vlaams gedeelte)

4.9.1.2 Gebiedsomschrijving
Het kanaal Gent - Terneuzen en zijn aanhorigheden.

4.9.1.3 Functies
1. Verkeersafspraken
2. Verkeersinformatie algemeen
3. Verkeersaanwijzingen
4. Verplichte meldingen
5. Sluisinformatie

4.9.1.4 Calamiteitenkanaal VHF 67

## 5. Verplichte meldingen beroepsvaart

### 5.1 Inkomend zee, opvarend rede/rivier

| PLAATS | BERICHT | AAN | VHF | Bijzonderheden |
|---|---|---|---|---|
| ½ uur voor grens VTS-Scheldegebied | Naam schip + positie + diepgang + bestemming + ETA pilotstation | WNA<br>TCS<br>TCW/TCZ | 60<br>64<br>65/69 | Instructie vaart, bij loodsplicht melden 3' van de Racon Steenbank |
| **LOODSSTATION WANDELAAR WERKT OP VHF 65<br>LOODSSTATION STEENBANK WERKT OP VHF 64** | | | | |
| Steenbank | Route West Rond | TCS | 64 | |
| SBZ<br><br>SWA | Naam schip +<br>positie +<br>ETA VR | TCS<br><br>TCW | 64<br><br>65 | Noord inkomend<br><br>West inkomend |
| A1 bis/S2/VG6/NE-Akkaert /WP4 | Naam schip +<br>positie + ETA VR indien nog niet gemeld | TCZ | 69 | Wielingen/Scheur<br>Zeebrugge<br>Westrond |
| OG17/ W5 | Naam schip + positie + loodswissel informatie | CVL | 14 | |
| Rede Vlissingen | Naam schip + ETA bestemming + route | CVL | 14 | |
| 15A/E2A | Naam schip + positie | CTN | 03 | Entree Verkeersgebied |
| 35/MG 2 | Naam schip + positie | CHW | 65 | Entree Verkeersgebied |
| 35 | Naam schip + positie | SID Antwerpen | 85 | Zeevaart bestemming AX, praaimelding |
| 55 | Naam schip + positie | CZV | 12 | Entree Verkeersgebied |
| 65<br><br>Enkel zeevaart | Naam schip + positie | CZV | 12 | |
| Zuid-Saeftinge<br><br>Enkel zeevaart | Naam schip + positie | CZV | 12 | |
| 116 | Naam schip + positie | | 10 | Aan alle scheepvaart |

## 5.2 Afvarend rivier/rede, uitgaand zee

| PLAATS | BERICHT | AAN | VHF | Bijzonderheden |
|---|---|---|---|---|
| Vertrekplaats Bovenschelde bovenwaarts boei 100 | Naam schip + positie + diepgang + bestemming | SID Antwerpen | 85 | Algemene info/ sluis info. Alleen zeevaart moet zich melden vóór vertrek |
| Vertrekplaats bovenwaarts boei 100 | Naam schip + positie + intentie | Aan alle scheepvaart | 10 | Bij vertrek |
| 111 | Naam schip + positie | Aan alle schepen | 10 | Voor zeevaart |
| 100, vóór verlaten van sluis of vóór laatste lijnen los van terminal of steiger | Naam schip + bestemming | CZV | 12 | Identificatie Entree Verkeersgebied |
| Zuid Saeftinge | Naam schip + ETA passage Vlissingen | SID Antwerpen | 85 | |
| 46 | Naam schip + positie | CHW | 65 | Entree Verkeersgebied |
| 32 | Naam schip + positie + route | CTN | 03 | Entree Verkeersgebied |
| 8/E2A | Naam schip + positie + loodswissel informatie | CVL | 14 | Entree Verkeersgebied |
| Rede Vlissingen | Naam schip + positie + route + ETA kruispost | CVL | 14 | Na loodswisselen |
| OG14/WP4 | Naam schip + positie + richting na LVB + info Swath operabel | TCS | 64 | Entree Verkeersgebied |
| W4 | Naam schip + positie + route + ETA xpost WN + info Swath operabel | TCZ | 69 | Entree Verkeersgebied |
| S2/A1 Bis | Naam schip + positie + richting na LVB + info Swath-operabel | Westpost | 65 | Bevestiging jol/swath TCW bevestigt meegeluisterd |
| ODY | Naam schip + positie | WNA | 60 | |

## 5.3 Deelnemen aan de verkeersstroom

Alle schepen die een haven verlaten, anker op komen, een sluis verlaten of ontmeren, melden zich aan de verkeerscentrale kort voor het effectief deel nemen aan de verkeerstroom op het onderliggende kanaal (indien relevant).

| GEBIED | VTS-CENTRALE | VHF-KANAAL | BIJZONDERHEDEN |
|---|---|---|---|
| ZEEBRUGGE | RADAR CONTROL ZEEBRUGGE | 19 | In de haven |
| ZEEBRUGGE (redeverkeersgebied) | TRAFFIC CENTRE ZEEBRUGGE | 69 | |
| ZEEBRUGGE (zeeverkeersgebied) | TRAFFIC CENTRE WANDELAAR | 65 | |
| ZEEBRUGGE | WANDELAAR APPROACH | 60 | In de haven Nieuwpoort, vertrek vanaf de kaai |
| VLISSINGEN | RADAR VLISSINGEN | 21 | |
| VLISSINGEN | CENTRALE VLISSINGEN | 14 | |
| TERNEUZEN | CENTRALE TERNEUZEN | 03 | |
| HANSWEERT | CENTRALE HANSWEERT | 65 | |
| ANTWERPEN | CENTRALE ZANDVLIET | 12 | |

Bovenwaarts boei 100 waar er geen radardekking is, melden alle schepen hun intenties aan alle scheepvaart (kanaal 10).

## 5.4 Verlaten verkeersstroom

Schepen die een haven oplopen, ankeren, afmeren of een sluis invaren, melden zich af aan de verkeerscentrale van het gebied waarin het deelnemen aan de verkeersstroom eindigt.

| GEBIED | VTS-CENTRALE | VHF-KANAAL | BIJZONDERHEDEN |
|---|---|---|---|
| ZEEBRUGGE | RADAR CONTROL ZEEBRUGGE | 19 | In de haven |
| ZEEBRUGGE (redeverkeersgebied) | TRAFFIC CENTRE ZEEBRUGGE | 69 | |
| ZEEBRUGGE (zeeverkeersgebied) | TRAFFIC CENTRE WANDELAAR | 65 | |
| ZEEBRUGGE | WANDELAAR APPROACH | 60 | In de haven Nieuwpoort, afgemeerd aan de kaai |
| VLISSINGEN | RADAR VLISSINGEN | 21 | Ankerinformatie |
| VLISSINGEN | CENTRALE VLISSINGEN | 14 | |
| TERNEUZEN | CENTRALE TERNEUZEN | 03 | Bij opvaart thv Dow steiger. Bij afvaart thv boei 22 |
| HANSWEERT | CENTRALE HANSWEERT | 65 | Bij opvaart thv boei 45. Bij afvaart thv boei 42A. |
| ANTWERPEN | CENTRALE ZANDVLIET (SID Antwerpen) | 85 | Ten anker, afgemeerd aan steigers, ligplaatsen of sluizen |

## 5.5 Opvarend Gent-Terneuzen

| PLAATS | BERICHT | AAN | VHF | Bijzonderheden |
|---|---|---|---|---|
| Sluizen Terneuzen | Naam schip + positie + diepgang | HDTN | 11 | |
| Sluiskil-brug | Naam schip + positie | HDTN | 11 | |
| Driekwart | Naam schip + positie | HDTN | 11 | |
| Sas van Gent-brug | Naam schip + positie | UKZ | 11 | |
| Nederlandse havens | Naam schip + positie + diepgang + bestemming | HDTN | 11 | Na afmeren<br>Vóór vertrek |
| Zelzate-brug | Naam schip + positie | HDGE | 11 | |
| Sifferdok | Naam schip + positie | HDGE | 11 | |
| Belgische havens | Naam schip + positie | HDGE | 11 | |
| Na afmeren | Naam schip + positie | UKZ | 11 | Afmelden IVS-SRK |

## 5.6 Afvarend Gent-Terneuzen

| PLAATS | BERICHT | AAN | VHF | Bijzonderheden |
|---|---|---|---|---|
| Vlaamse havens | Naam schip + positie + diepgang + bestemming | HDGE | 11 | |
| Vlak vóór ontmeren Vlaamse Havens | Naam schip + positie + diepgang + bestemming | UKZ | 11 | Aanmelden IVS-SRK |
| Sidmar Zuid | Naam schip + positie | UKZ | 11 | |
| Zelzate-brug | Naam schip + positie | HDTN | 11 | |
| Sas van Gent-brug | Naam schip + positie | HDTN | 11 | |
| Vlak vóór ontmeren Nederlandse havens | Naam schip + positie + diepgang + bestemming | HDTN | 11 | |
| Driekwart | Naam schip + positie | HDTN | 11 | |
| Sluiskil-brug | Naam schip + positie | HDTN | 11 | |
| Sluizen Terneuzen | Naam schip + positie + diepgang | HDTN | 11 | |

## 6. Schelde scheepvaartberichten (SSB)

### 6.1 Uitgangspunten

De bedoeling van het SSB is het verschaffen van informatie van algemene aard aan de vaarweggebruikers. De inhoud van het SSB:

- Waterstanden en verwachte afwijkingen op verschillende meetpunten in het gebied
- Windrichting en sterkte op de Centrale, stormsein alsook de lokale wind-verwachting
- Zichtberichten indien van toepassing
- Scheepvaartverkeer, bijzonderheden alsook belangrijke werkzaamheden
- Belangrijke afwijkingen van de vaarwegmarkering
- Afhankelijk van de centrale: Beloodsing informatie zoals zijde van loodsladder, stormbeloodsing, ...
- Enkel voor Centrale Zeebrugge: Verkeersbeelden in het werkingsgebied over schepen met een diepgang van ≥ 140 dm of schepen dat omwille van hun tijpoort (GNA) niet kunnen afwijken (varend op het laatste half uur van hun tijpoort bij een gemiddelde snelheid van 14 knopen).

### 6.2 Gebiedsomschrijving, VHF-kanalen en tijdstippen

Er worden vier gebiedsgebonden Schelde Scheepvaartberichten uitgezonden op verschillende tijden zodat zij elkaar niet overlappen, nl:

#### 6.2.1 CENTRALE ZEEBRUGGE

- Gebied Wandelaar, gebied Zeebrugge en gebied Vlissingen tot de Oostgrens van van het voorzorgsgebied van Vlissingen Rede (= meridiaan over de Groene Licht Sloehaven)
- Op kanaal 69 in het Nederlands, om het uur + 10 minuten
- Op kanaal 04 in het Engels, om het uur + 15 minuten
- Op kanaal 69 in het Engels, om het uur + 40 min (enkel "Information Deep Draft Vessels")

#### 6.2.2 CENTRALE VLISSINGEN

- Gebied Steenbank, gebied Zeebrugge, gebied Vlissingen, gebied Terneuzen en gebied Hansweert
- Op kanaal 14 in het Nederlands, om het uur + 50 minuten
- Op kanaal 21 in het Engels, om het uur + 55 minuten

#### 6.2.3 CENTRALE ZANDVLIET

- Gebied Antwerpen, gebied Hansweert, gebied Terneuzen en gebied Vlissingen tot de Oostgrens van het voorzorgsgebied van Vlissingen Rede (= meridiaan over de Groene Licht Sloehaven)
- Op kanaal 12 in het Nederlands, om het uur + 30 minuten

#### 6.2.4 CENTRALE TERNEUZEN

- Gebied Kanaal Gent naar Terneuzen en sluizen complex Terneuzen
- Op kanaal 11 in het Nederlands, om het uur + 0 minuut

## 7. Marifoon gebruiksfilosofie VTS-scheldegebied

Indien gebruikers van marifoonkanalen zich niet houden aan de gespreksdiscipline ontstaat overspraak. Deze overspraak, ook wel ruis genoemd, verstoort het normale berichtenverkeer en creëert vragen die de veiligheid niet ten goede komen. Om deze overspraak te voorkomen op de marifoonkanalen, dienen VTS-gebruikers zich te houden aan de volgende regels;

### 7.1 Gespreksdiscipline deelnemers VTS-Scheldegebied

- Houd vast aan de gespreksdiscipline zoals die geleerd is, ook wanneer andere deelnemers dit niet doen. De verkeerscentrale heeft hier een voorbeeldfunctie.
- Gebruik in een oproep altijd de scheepsnaam en de eigen naam van een verkeerscentrale, geen afkortingen of privénamen.
- De verkeersleider dient de verkeersdeelnemer, die zich niet houdt aan de juiste procedure, hierop te wijzen.
- Verkeersdeelnemers met een meldplicht melden zich aan op het betreffende kanaal maar niet af, tenzij er een verplichte melding is.
- Zie er op toe dat verkeersdeelnemers onderling verkeersafspraken maken op de verkeerskanalen. Verkeerscentrales kunnen bemiddelen. Wijs de overtreder hier op.

- Voer geen discussies op VHF-kanalen. Bij verkeerd gebruik van een VHF-kanaal kan de beheerder verwijzen naar een ander kanaal.
- Gebruik alleen de goedgekeurde voertalen Nederlands of Engels. Gebruik in het Engels bij voorkeur de Standard Marine Communication Phrases. In tijd van nood kan hiervan afgeweken worden.
- Maak gebruik van berichtindicatoren (zowel Nederlands als Engels) om het soort bericht duidelijk te maken.

## 7.2 Het verstrekken van informatie aan de verkeersdeelnemer (Information Service)

- De verantwoordelijkheid voor het voeren van een veilige navigatie ligt aan boord. De hiervoor benodigde informatie kan de verkeersdeelnemer op verschillende manieren verkrijgen waaronder uitluisteren of vragen. Dit mag een verkeersleider er niet van weerhouden om in voorkomende situaties de betreffende verkeersdeelnemer ongevraagd in te lichten.
- Informatie welke gegeven wordt, dient juist, relevant, volledig en duidelijk te zijn.
- Bij dreigend gevaar of risico hiervoor zal de verkeersleider onverwijld de verkeersdeelnemer(s) informeren. Dat kan middels de Bericht Indicatoren om een gewenst resultaat te verkrijgen.
- In hoofdstuk 4 van deze leidraad is aangegeven wat de functies zijn van de verschillende marifoonkanalen. Dat bepaalt op welk kanaal welke informatie gegeven wordt. De verkeersleider corrigeert wanneer nodig.
- Bij verkeersafspraken wordt gerefereerd aan de kleur van de boordlichten. Dus bijvoorbeeld passeren groen op groen of rood op rood.

## 7.3 Het verstrekken van radarinformatie als onderdeel van Navigatie Assistentie (Navigation Assistance Service)

Voordat radarinformatie gegeven wordt, dient de verkeersleider overeen te komen met de verkeersdeelnemer welke type informatie deze laatste wenst. De verkeersdeelnemer krijgt de keuze tussen beperkte informatie (standaard) of uitgebreide informatie. Indien de omstandigheden dit vragen zal de verkeersleider de verkeersdeelnemer, ongevraagd, beperkte of uitgebreide radarinformatie geven.

Zowel beroepsvaart als recreatievaart kan gebruik maken van radarinformatie. Indien blijkt dat een verkeersdeelnemer te weinig kennis heeft of slechte apparatuur, dan zal de verkeersleider de verkeersdeelnemer voorzien van de noodzakelijke (verkeers)informatie om het vaartuig naar een veilige haven, ankerplaats of ligplaats te begeleiden.

Beperkte assistentie bestaat uit het verstrekken van een relevant verkeersbeeld in het marifoonblok met uitbreiding naar het volgende blok indien nodig. Dit verkeersbeeld wordt regelmatig geactualiseerd.
De radarinformatie moet niet door het schip worden herhaald of beantwoord wanneer de melding afgesloten wordt met “UIT”.
Alleen bij het verstrekken van belangrijke gegevens, die aan boord zeker niet mogen worden gemist, moet de VTS-operator antwoord vragen, waarbij de geassisteerde vaarweggebruiker ontvangst van het bericht bevestigt. In dit geval eindigt de verkeersleider de melding met “OVER “.

Bij het ontstaan van gevaarlijke situaties wordt als regel éénmaal de Bericht Indicator (Message Marker) “WAARSCHUWING” (WARNING) gevolgd door de scheepsnaam op het betreffende marifoonkanaal geroepen.

Voor uitgebreide radarnavigatieassistentie wordt de beperkte radarassistentie vermeerderd met één of meer van volgende mogelijkheden: positiemeldingen, snelheid en koers over de grond, vermoedelijke passeerafstanden.

## 7.4 Begrippen bij het geven van radarinformatie

- De verkeersleider vergewist zich van de juiste positie van het te informeren vaartuig (de zogenaamde positieve identificatie).
- Verkeersdeelnemers dienen tijdig aan te geven dat zij voornemens hebben van een traject af te wijken. Verkeersleiders reageren onmiddellijk indien dit waargenomen wordt zonder melding van het schip.
- Verkeersleiders treden actief op in verkeerssituaties ter ondersteuning van de verkeersdeelnemers.
- Bij radarinformatie wordt een overzicht gegeven van het actuele verkeersbeeld eventueel aangevuld met berekende, te verwachte situaties, zoals ontmoetingen en passages, etc. in (passeer) afstand en tijd.
- Als positie van een varend schip wordt de plaats van de boeg van het vaartuig opgegeven ten opzichte van een voorliggend punt in de vaarweg of in peiling en afstand. Bij een stilliggend vaartuig is dat het midden van de track cq. radar-echo.

- De passeerafstand is de afstand tussen de naast elkaar gerichte zijden van het betreffende schip met een ander schip of obstakel zoals deze op het moment van passeren zal worden indien de grondkoers gehandhaafd blijft.
- De grondkoers van een schip is de bewegingsrichting t.o.v. het ware noorden over de grond.
- De onderlinge afstand tussen twee vaartuigen is de gemeten kortste afstand. Bij tegenliggers is dat de afstand boeg-boeg, bij oplopers is dat de afstand tussen boeg-hek.
- De afstand tot dwars van een boei, baken, obstakel, is de afstand, gezien loodrecht op de richting van het vaarwater, tussen de boeg van een varend schip tot aan een object.
- De afstand tot een navigatiemerk is de kortste afstand tot het navigatiemerk (zie a).
- De termen opvarend en afvarend worden gebruikt ten oosten van de Schone Waardin, in het Engels in(ward)-bound/out(ward)-bound.
- In de aanloopgebieden en het redegebied wordt de term inkomend en uitgaand gebruikt, in het Engels ingoing/outgoing.
- Om een positie aan te geven vóór of voorbij een bepaald punt kan bovenwaarts/benedenwaarts worden gebruikt, in het Engels upstream (above)/downstream (below).
- Indien de verkeersleider informatie moet geven in een deel van het gebied waar geen radardekking of visueel zicht is, dan zal hij/zij dit kenbaar maken aan de verkeersdeelnemer die de informatie vraagt.
- Positie informatie wordt t.o.v. bekende referentiepunten gegeven. Deze punten zijn zichtbaar, bekend en terug te vinden in de zeekaart.
- Verkeersafspraken tussen schepen, zoals niet volgens de geldende vaarregels passeren of oplopen, enz., worden onderling tussen de schepen gemaakt. Gewoonlijk wordt bij het kruisen gerefereerd naar de kleur van de boordlichten, bijvoorbeeld passeren groen op groen, en bij oplopen naar de zijde: ik kom u aan uw bakboord/stuurboord voorbij.
- Een peiling tussen twee gekende punten is de horizontale hoek t.o.v. het ware noorden en het gepeilde punt. De cijfers worden één voor één uitgesproken.
- Afstanden worden gegeven tot in tienden van kilometers (meters) of nautical miles (of kabels). Indien verwarring mogelijk is, worden de cijfers los van elkaar uitgesproken, bijv. in het Engels 50 of 15.
- Namen van boeien/tonnen, markeringen, etc. mogen niet vertaald worden en worden uitgesproken zoals zij op de zeekaart staan, W6 is Whisky 6.
- Met het doorwisselen van de boeien wordt bedoeld dat twee opvolgende boeien, welke een bocht aangeven in een vaargeul, in één lijn komen te liggen t.o.v. de boeg van het schip.
- Positiemeldingen kunnen op twee manieren worden gegeven, nl. de langs-dwars methode of peiling en afstand. Deze meldingen kunnen worden aangevuld met grondkoers en snelheid. De intervallen tussen de verschillende meldingen hangen af van het verkeersbeeld, snelheden van schepen, meteorologische omstandigheden, nautisch kritische punten, etc..
- Positiemelding langs/dwars, dit is een punt tot waar het schip in langsrichting van het vaarwater is gevorderd en de afstand van het schip in dwarsrichting, gemeten tot de plaatselijk gebruikelijke referentielijn (boeienlijn, lichtenlijn, de wal, etc.). De afstand in dwarsrichting mag ook uitgedrukt worden in 1/3 rood, 1/3 groen of midvaarwater. Indien de afstand minder dan 1/3 vaarwater is, wordt de afstand uitgedrukt in meters tot de boeienlijn. De metingen worden altijd doorgegeven aan SB van het vaartuig. Kan dit niet omdat er geen referentie is, dan zal dit uitdrukkelijk worden vermeld.
- Positiemelding peiling en afstand methode is t.o.v. het voorschip van het geassisteerd schip tot een bekend punt. Ook hier kan de grondkoers en snelheid worden gegeven. Vaart het schip evenwijdig aan de referentielijn, of verwijdert zij zich daarvan of nadert deze, dan zal dit vermeld worden.
- Wanneer op verzoek positiemeldingen bij het ten anker komen worden gegeven, zal afgesproken moeten worden t.o.v. welk punt, ofwel zal de geplande ankerpositie worden aangeduid. Dat kan een ankerplaats zijn zoals aangegeven op de kaart, of een positie die de gezagvoerder/loods kiest. Vanaf het voorschip wordt middels peiling en afstand (p/a) naar de ankerplaats de informatie gegeven, inclusief de snelheid over de grond. Als norm voor de frequentie van melden kan het volgende worden gehanteerd:
  - afstand meer dan 1500m: p/a iedere 500m
  - afstand 1500 tot 500m: p/a iedere 200m
  - afstand 500 tot 200m: p/a iedere 100m
  - vanaf 200m: p/a iedere 50m.

De gezagvoerder/loods moet voor de ankerbewaking het aantal nautical miles en/of kabels t.o.v. een vast punt en het aantal schakels (shackels) aan dek opgeven.

## 8. Voertaal

In het beheersgebied van de GNA heeft de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart bepaald dat de voertaal in de marifooncommunicatie de landstaal is, oftewel Nederlands met als uitwijk Engels (volgens SMCP). Dat houdt voor de verkeersleiding en verkeersdeelnemer het volgende in:

### 8.1 Alle scheepvaart

- De vaarweggebruiker wordt in één van de voertalen (Nederlands en/of Engels) aangesproken en begeleid. Alleen ter voorkoming van een ongewenste situatie/incident mag een andere taal gebruikt worden indien men deze taal beheerst. Het bericht moet dan wel onmiddellijk in de Nederlandse en/of Engelse taal herhaald worden, zodat de overige verkeerdeelnemers kunnen begrijpen wat er gezegd is.

- Indien men merkt dat een verkeersdeelnemer niet aanspreekbaar is in één van de voertalen (zie 8.2.1 bullet 2) geeft men dit door aan de GNA.

### 8.2 De binnenvaartpassagiersschepen

Indien men een binnenvaartpassagiersschip verwacht, moet voordat dit schip in het beheersgebied van de GNA komt, worden gecheckt of de kapitein/schipper één van de voertalen beheerst (zie 8.2.1 bullet 2).

#### 8.2.1 Controle

- Deze controle dient op de volgende manier te gebeuren:
  In het kader van de ketenwerking worden door de autoriteiten van de aangrenzende havens aan het VTS-SG gelijkaardige instructies uitgevaardigd ten behoeve van hun operationele personeelsleden. Hierdoor wordt voorkomen dat deze schepen in het werkingsgebied VTS-SG komen, indien de schipper/kapitein niet één van de voertalen spreekt.

- Naast bovenstaande, worden ter controle, door de verkeerscentrales van het VTS-SG, de binnenvaartpassagiersschepen (zie 8.2) als volgt aangesproken:

  “U bent verplicht in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit gebruik te maken van de voertalen Nederlands of Engels, beheerst u één van deze talen?”

  “It is compulsory to use the Dutch or English language in the area ruled by the Common Nautical Authority, do you speak and understand one of these languages?”
  Indien deze hier positief op reageert, kan men ter controle in het Nederlands of in het Engels nog aanvullende vragen stellen zoals bijvoorbeeld:
  - wat is de bestemming van het schip?
  - gaat u via het hoofdvaargeul (main fairway) of via het nevenvaargeul (secondary fairway)?
  - bent u vertrouwd met het vaarwater?
  - ...

  Indien de schipper/kapitein hier onvoldoende duidelijk op reageert, mag het schip niet worden toegelaten in het beheersgebied.

#### 8.2.2 Uitzondering bij bepaalde Hydro/meteo omstandigheden

Indien een binnenvaartpassagiersschip meldt dat het zonder passagiers wenst te varen, kan door de GNA (via de betrokken verkeerscentrale) ontheffing gegeven worden voor het varen bij een zicht van 1000 m of minder en/of bij een significante golfhoogte van 1,5 m.

**Bron: GNA Bass 140-2016 en Bass 002-2018; afdeling Scheepvaartbegeleiding**

# 1/31 WESTERSCHELDE: BIJZONDERE EN BUITENNORMALE TRANSPORTEN

BaZ 2019-01/17A vervalt.

### ARTIKEL 1

Begripsomschrijving

1. Bijzonder transport: een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of schade aan de werken veroorzaakt dan wel zinkt of lading verliest.
2. Buitennormaal transport: een transport waarvan de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid en de snelheid niet verenigbaar zijn met de karakteristiek en afmetingen van de vaarweg en/of de te passeren kunstwerken.
3. Bevoegde autoriteit: de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zoals bedoeld in artikel 6 van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, bestaande uit de Nederlandse Rijkshavenmeester Westerschelde en de Vlaamse administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.
4. Lokale bekendheid: van lokale bekendheid is sprake indien de bevoegde vaarweggebruiker in het te bevaren gebied bekend is met de aldaar heersende verkeersreglementering, de gebezigde communicatieprocedures (Marifoonblokindeling), een der - door de Permanente Commissie - vastgestelde voertalen machtig is en regelmatig het te bevaren gebied bevaart.

### ARTIKEL 2

Bijzondere en buitennormale transporten mogen slechts varen met toestemming van de bevoegde autoriteit.

### ARTIKEL 3

1. Aan de toestemming bedoeld in artikel 2 worden afhankelijk van het desbetreffende transport de volgende voorschriften verbonden:

#### A. Gebied zeewaarts gericht t.o.v. het voorzorgsgebied[1]

| Lengte gesleept object | Min. aantal sleepboten | Min. aantal loodsen | Bijzonderheden |
|---|---|---|---|
| loa ≤ 80m | 1 | 1 | Mag zonder loods varen als het een sleepboot betreft die geschikt is om als havensleepboot dienst te doen, met een kapitein die lokale bekendheid heeft en er geen andere sleepboten worden voorgeschreven. |
| loa tussen 80m en 125m | 1 | 1 | |
| loa tussen 80m en 125m<br>Via Oostgat | 2 | 1 | **Voor het traject via het Oostgat:** 2e sleepboot dient vast te staan vanaf/tot aan passage Westkapelle. |
| 125 m ≥ loa < 200m | 2 | 1 | **Voor het traject via het Scheur/de Wielingen:** 2e sleepboot dient vast te staan vanaf/tot aan passage boeien W4-W5.<br>**Voor het traject via het Oostgat:** Voor het gehele traject dienen 2 sleepboten vast te staan. |
| loa ≥ 200m<br>Inkomend[2] | 3 | 1 | Transporten dienen de route via Scheur/Wielingen te gebruiken.<br>**Inkomend:** 2e sleepboot vast ruim voor passage S3/S4 en 3e sleepboot vanaf passage boeien W4-W5. |
| loa ≥ 200m<br>Uitgaand | 2 | 1 | **Uitgaand:** 2e sleepboot vast tot aan passage boeien W4-W5. 2e sleepboot stand-by tot tenminste passage boeien S3/S4. |

[1] Indien het transport met een zeesleepboot naar binnenkomt, mag deze op Vlissingen Rede gewisseld worden.
[2] Transporten zoals bijvoorbeeld drijvende leidingen zullen individueel bekeken worden met inachtneming van artikel 3 lid 2.

### B. Gebied: Voorzorgsgebied en riviergedeelte

| Lengte gesleept object | Min. aantal sleepboten | Min. aantal loodsen | Bijzonderheden |
|---|---|---|---|
| loa ≤ 80m | 1 | 1 | Mag zonder loods varen als het een sleepboot betreft die geschikt is om als havensleepboot dienst te doen, met een kapitein die lokale bekendheid heeft en er geen andere sleepboten worden voorgeschreven. |
| loa tussen 80m en 150m | 2 | 1 | Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen. |
| loa ≥ 150m tot 200m | 3 | 2 | Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen.<br>Voor het aanlopen van Vlissingen Buitenhaven, Vlissingen-Oost en de Westbuitenhaven en Braakmanhaven in Terneuzen kan een tweede loods worden voorgeschreven. |
| loa ≥ 200m | 3 | 2 | Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen. |

### C. Gebied: Kanaal van Gent naar Terneuzen

| Lengte gesleept object | Min. aantal sleepboten | Min. aantal loodsen | Bijzonderheden |
|---|---|---|---|
| loa ≤ 80m | 2 | 1 | Mag zonder loods varen als het een sleepboot betreft die geschikt is om als havensleepboot dienst te doen, met een kapitein die lokale bekendheid heeft en er geen andere sleepboten worden voorgeschreven. |
| loa tussen 80m en 150m | 2 | 1 | Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen. |
| loa ≥ 150m | 3 | 2 | Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen. |

## D. Vertrektijd uit een van de Scheldehavens

Bij vertrek uit een van de Scheldehavens meldt een bijzonder of buitennormaal transport zich minimaal 1 uur voor vertrek aan de bevoegde autoriteit via de verkeerscentrale van dat gebied. De bevoegde autoriteit kan, indien de omstandigheden dit vereisen, afwijkende tijden opleggen.

## E. Zichtbeperkingen binnen de genoemde gebieden

Voor het gehele traject dient een zicht van tenminste 1000 meter te zijn. Wordt een transport tijdens de reis door slecht zicht overvallen, dan kunnen er ad hoc-maatregelen worden genomen door de bevoegde autoriteit.

## F. Loodsen op afstand

Bijzondere en buitennormale transporten zijn uitgesloten van loodsen op afstand.

## G. Snelheid

Bijzondere en buitennormale transporten moeten een minimum snelheid van 6 km/u door het water kunnen varen.

2. Afhankelijk van de omstandigheden, technische mogelijkheden dan wel de aard van het transport, kan de bevoegde autoriteit speciale en aanvullende voorschriften verbinden aan de toestemming dan wel afwijken van de voorschriften zoals genoemd in het eerste lid.

**ARTIKEL 4**

De aanvraag voor toestemming zoals bedoeld in artikel 2 dient te geschieden middels de 'Checklist Transport' zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze Bekendmaking. De aanvraag dient tenminste 72 uur voor aankomst in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit gestuurd te worden aan:

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit
Commandoweg 50
4381 BH Vlissingen
T: +31 (0)88 79 80 760
E-mail: gna-scc@vts-scheldt.net

Voor eenmalige bijzondere of buitennormale transporten die meer dan normale aandacht vragen, dient op aanvraag van de GNA, bijlage 2 'Checklist vooroverleg bijzondere/buitennormale transporten' van deze Bekendmaking te worden ingevuld. De aanvraag dient tenminste 14 dagen voor aankomst in het beheersgebied te zijn aangeleverd. De voorwaarden voor het transport worden vastgesteld na overleg met alle betrokken partijen.

**ARTIKEL 5**

Inwerkingtreding
Deze voorschriften treden in werking met ingang van 1 december 2019 en worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.
De BaZ 2019-01/17A (Gezamenlijke Bekendmaking 02-2010) komt hierbij te vervallen.

**Bron: GNA: Gezamenlijke Bekendmaking 02-2010; MDK DAB Loodswezen**

**Toelichting:**

Er wordt nadrukkelijk op gewezen dat het voor loodsen soms gevaarlijk is om aan boord te stappen van een sleep of sleepboot, als gevolg van obstakels of het ontbreken van een deugdelijke loodsladder. Voor alle transporten geldt dat de loods zowel aan boord van de sleepboot, als aan boord van de sleep veilig aan boord moet kunnen komen. De voorschriften zijn geregeld in SOLAS regulation V/23 van de International Maritime Organization (IMO).

## BIJLAGE I Checklist Transport

Bijlage 1 bij GB 05-2019

**Checklist Transport**

**Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit**

| | |
|---|---|
| Van: | Aan: Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit |
| Telnr: Email: | Datum: Tijd: |

| BIJZONDERHEDEN M.B.T. HET OBJECT | | | |
|---|---|---|---|
| Naam OBJECT: | | | |
| G.T.: | mt. | Hoogte: | m. |
| Lengte: | m. | Ankermogelijkheden: | |
| Breedte: | m. | Lading : | |
| Diepgang V / A: | dm. | Aantal opvarenden: | |

| INFORMATIE BETREFFENDE HET TRANSPORT |
|---|
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |

| ETA / ETD MELDING | | | |
|---|---|---|---|
| Datum: | | Vertrekhaven: | |
| ETA/ETD: | | Bestemmingshaven: | |
| Zeetraject: | Wandelaar/Steenbank | Ligplaats: | |

| INFORMATIE M.B.T. DE SLEEPBOTEN | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Naam: | | | | |
| G.T.: | mt. | mt. | mt. | mt. |
| Lengte: | m. | m. | m. | m. |
| Breedte: | m. | m. | m. | m. |
| Nationaliteit: | | | | |
| Roepletters: | | | | |
| Diepgang: | dm. | dm. | dm. | dm. |
| Bollard pull: | ton | ton | ton | ton |
| Soort/type: | | | | |

Bijlage 1 bij GB 05-2019

**Toelichting bij Checklist Transport**

**1-Kop van het bericht**

| | | |
|---|---|---|
| 1- | **Van:** | Naam van de aanvrager invullen. |
| 2- | **Telnr. en Email.:** | Telefoonnummer en emailadres van de aanvrager invullen. |
| 3- | **Datum en tijd:** | Datum en tijd van verzending. |

**2-Bijzonderheden m.b.t. het object**

| | | |
|---|---|---|
| 1- | **Naam object:** | Naam van het object indien geen naam dan bij "informatie betreffende het transport" hierover vermelden. |
| 2- | **G.T. :** | Gross Tonnage. |
| 3- | **Lengte:** | Lengte over alles. |
| 4- | **Breedte:** | Grootste breedte. |
| 5- | **Diepgang V/A:** | Diepgang het van object. Zowel V(oor)- als A(achter)- diepgang vermelden (indien de grootste diepgang van het object niet een der genoemde diepgangen is, dan deze vermelden onder "informatie betreffende het transport"). |
| 6- | **Hoogte:** | De maximale hoogte van het object in meters boven water. |
| 7- | **Ankermogelijkheden:** | Aantal ankers en of deze nog goed werken. |
| 8- | **Lading :** | Aard van de lading: bv. IMO lading, boorplatform op een ponton, o.i.d. |
| 9- | **Aantal opvarenden:** | aantal opvarenden aan boord van het object. |

**3-Informatie betreffende het transport**

Hier alle belangrijke bijzonderheden van het transport vermelden, bv.:

- Soort object, bv. ponton, tunnelsegment, dood schip, pijpleiding, schadeschip, etc.
- Alsook bij bv. pijpleiding doorsnede leiding, hoever deze onderwater ligt (bv. in mtr., ½ of ¾ onderwater o.i.d.).
- Bij schadeschip welke schade, waar en de grootte v/d schade, situatieschets van de schade, etc.
- Bij ponton indien lading uitsteekt hoever deze uitsteekt en aan welke zijde, etc.
- Ook wanneer een sleep wordt overgenomen door een duwboot, of andere slepers dit hier vermelden.
- Manier van slepen vermelden, meerdere sleeptransporten bij elkaar (bv. 2 pijpleidingen naast elkaar o.i.d.)
- Bijzonderheden verlichting object, etc.
- Indien een extra sleepboot wordt voorgeschreven op een bepaald punt (bijv.: passage, noordelijk/ westelijke grens voorzorgsgebied) dan: naam en ETA van de extra sleepboot op het bepaalde punt vermelden. Indien deze gegevens nog niet bekend zijn dan dient men deze tijdig door te geven aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

- ***Kortom alle bijzonderheden die belangrijk zijn voor de bevoegde instanties welke het transport moeten behandelen en/of toestemming omtrent het transport moeten geven.***

**4-ETA/ETD melding**

| | |
|---|---|
| 1- **Datum en ETA/ETD:** | Verwachte datum en tijd van aankomst/vertrek. |
| 2- **Zeetraject:** | Het te bevaren zeetraject (loodsstation) waarlangs men het transport in- c.q. uit wilt laten varen, hier aangeven (alleen voor transporten vertrekkend naar, of inkomend van zee. Doorhalen indien het transport alleen het binnentraject gaat bevaren). |
| 3- **Vertrekhaven:** | Altijd vermelden. |
| 4- **Bestemmingshaven:** | Altijd vermelden. |
| 5- **Ligplaats:** | Altijd vermelden. |

**5-Informatie m.b.t. de sleepboten**

| | |
|---|---|
| 1- **Naam:** | De gevraagde gegevens invullen. |
| 2- **G.T.:** | De gevraagde gegevens invullen. |
| 3- **Lengte:** | De gevraagde gegevens invullen. |
| 4- **Breedte:** | De gevraagde gegevens invullen. |
| 5- **Nationaliteit:** | De gevraagde gegevens invullen. |
| 6- **Roepletters:** | De gevraagde gegevens invullen. |
| 7- **Diepgang:** | De gevraagde gegevens invullen. |
| 8- **Bollard pull:** | De trekkracht van de sleepboot. |
| 9- **Soort / type:** | Soort en/of type voortstuwing of schroef invullen (bv. of het een gewone sleepboot is, of de sleepboot een Z-peller heeft of een ander soort van voortstuwing heeft). |

**Formulier e-mailen naar: gna-scc@vts-scheldt.net**

**Bijlage 2 van GB 05-2019**
**Checklist vooroverleg bijzondere / buitennormale transporten.**

| **d.d.** | / / |
|---|---|

| **Opgemaakt door :** | | **Naam van het Bedrijf en of Instantie;** | **Naam Aanwezig personen** |
|---|---|---|---|
| | **1** | Scheepsagentuur/ rederij/operator/ transporteur | |
| | **2** | Verzekeraar/ Klassebureau | |
| | **3** | Het GNA | |
| | **4** | North Sea Port, Havendienst Antwerpen | |
| | **5** | Betrokken Sleepdienst | |
| | **6** | Betrokken Bootliedendienst | |
| | **7** | Betrokken loodsdienst | |
| | **8** | | |
| | **9** | | |
| | **10** | | |

| **1- GNA** |
|---|
| Gegevens invullen op Checklist Transport Bijlage 2.<br>Bijlage 2 is onderdeel van de "Checklist vooroverleg bijzondere/buitennormale transporten". |

| **2- Agenturen** | |
|---|---|
| Wensen Agentuur: | |
| 1. | |
| 2. | |
| 3. | |
| 4. | |
| 5. | |

| **3- Klassebureau** | |
|---|---|
| Eisen gesteld door het klassebureau: | |
| 1. | |
| 2. | |
| 3. | |
| 4. | |
| 5. | |

| **4- Havendienst(en).** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Bijzonderheden betreffende het traject | | | | |
| 2. | Vaarplanning? | | | | |
| 3. | Bedienende diensten akkoord? | | Ja | Nee* | Nvt |
| | *Welke maatregelen moeten genomen worden: | | | | |
| 4. | Verwachte duur van de sleepreis …….. uur | | | | |
| 5. | Getijden informatie met betrekking tot de haven van aankomst of vertrek | | | | |
| | Tijdstip Hoogwater: | Tijdstip Laag water: | | | |
| | Tijdstip stil van Hoog: | Tijdstip stil van laag: | | | |
| 6. | Weersverwachting: | | | | |
| 7. | Aanvullende eisen: | | | | |

| **5- Sleepdienst;** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Hoeveel sleepboten gewenst voor dit project;…….. | Aantal;…….. | | |
| | Zijn deze sleepboten beschikbaar; | | | |
| 2. | Waar en wanneer maakt de eerst sleepboot vast op het object; | | | |
| 3. | Waar en wanneer maken de andere sleepboten vast; | | | Nvt |
| 4. | Is er aanvullende bemanning gewenst op de sleepboten | Ja | Nee | Nvt |
| 5. | Zij er voorkeuren voor de type sleepboten | Ja | Nee | BP |
| **aantal** | **Type sleepboten;** | | | |
| | • **A.H.T. ( anchor handeling tug (open stern))** | Ja | Nee | |
| | • **A.S.D. ( Twin azimuth stern drive (Z Drive))** | Ja | Nee | |
| | • **Reversed tractor** | Ja | Nee | |
| | • **A.S.D. Combi** | Ja | Nee | |
| | • **Rotor tug** | Ja | Nee | |
| | • **V.S. (Twin Voith Schneider)** | Ja | Nee | |
| | • **Is fire fighting gewenst aanboord van de sleepboot** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Extra materialen gewenst voor dit project** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Minimale Bollardpull** | | | |
| | • **Maximale Bollardpull** | | | |
| **extra** | • **Towmaster gewenst voor dit project** | Ja | Nee | Nvt |
| | **Verdere info die van belang kan zijn;** | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **6- Bootlieden;** | | | | |
| 1. | Hoeveel Runners gewenst voor dit project;…….. | | | |
| 2. | Waar en wanneer komen de eerste runners aan boord op het object; | | | |
| 3. | Gaan de runners met de sleepboot aan boord van het object. Klimhoogte, helikopter? | Ja | Nee* | Nvt |
| | *Hoe dan; | | | |
| 4. | Is de toegang voor de Runners begaanbaar, om veilig op het object te kunnen komen | Ja | Nee* | Nvt |
| | *Welke maatregelen moeten er genomen worden om dit veilig te maken; | | | |
| 5. | Verwachte duur van de sleepreis ……. uur | | | |
| 6. | Dienen er facilitaire voorzieningen te worden getroffen? | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Verlichting** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Elektrische voorzieningen** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Water** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Sanitaire voorzieningen** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Proviand (koffie, maaltijden ed)** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Tijdelijke huisvesting** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Communicatie middelen** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Extra PBMs gewenst voor dit project** | Ja | Nee | Nvt |
| | • | Ja | Nee | Nvt |
| | **Verdere info die van belang kan zijn;** | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **7- Loodsdienst(en);** | | | | |
| 1. | Hoeveel loodsen gewenst voor dit project;…….. | | | |
| 2. | Waar en wanneer komt de tweede loods aan boord op het object; | | | |
| 3. | Is er een plaatsbepalingsysteem gewenst op het object | Ja | Nee | Nvt |
| 4. | Is de toegang voor de loods begaanbaar, om veilig op het object te kunnen komen (Klimhoogte, helikopter beloodsing, verlichting?) | Ja | Nee* | Nvt |
| | *Welke maatregelen moeten er genomen worden om dit veilig te maken; | | | |
| 5. | Verwachte duur van de sleepreis ……. uur<br><br>Tijpoort c.q. vaarplanning? | | | |
| 6. | Dienen er facilitaire voorzieningen te worden getroffen? | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Verlichting** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Elektrische voorzieningen** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Water** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Sanitaire voorzieningen** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Proviand (koffie, maaltijden ed)** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Tijdelijke huisvesting** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Communicatie middelen** | Ja | Nee | Nvt |
| | • **Extra PBMs gewenst voor dit project** | Ja | Nee | Nvt |
| **extra** | • **Towmaster gewenst voor dit project** | Ja | Nee | Nvt |
| | **Verdere info die van belang kan zijn;** | | | |

# 1/32 AANDUIDING BOVENMAATSE ZEESCHEPEN

BaZ 2019-01/17B en 2019-15/206 vervallen.

**Artikel 1. Normen bovenmaats zeeschip in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit**

1. In het vaarwater Oostgat / Sardijngeul is een bovenmaats zeeschip een zeeschip met een lengte over alles van 170 meter en meer en/of een diepgang van 7,0 meter en meer.
2. In het vaarwater waar het Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, kusthavens en stranden van toepassing is met uitzondering van de toegangsgeulen naar de Vlaamse kusthavens is een bovenmaats zeeschip een zeeschip met een lengte over alles van 210 meter en meer en/of een diepgang van 10,0 meter en meer.
3 In het vaarwater waar het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 van toepassing is met uitzondering van het in lid 1 genoemde vaarwater is een bovenmaats zeeschip een zeeschip met een lengte over alles van 210 meter en meer en/of een diepgang van 10,0 meter en meer.
4 In het vaarwater Beneden-Zeeschelde benedenwaarts de lijn lopend van het punt 51°17,916'N 004°16,800'E (ongeveer het benedenwaartse punt van de Phenol steiger Doel (SPC N/Z)) tot het punt 51°18,194'N 004°17,039'E (ongeveer het benedenwaartse punt van de Lillo steiger) is een bovenmaats zeeschip een zeeschip met een lengte over alles van 210 meter en meer en/of een diepgang van 10,0 meter en meer.
5 In het vaarwater Beneden-Zeeschelde bovenwaarts de lijn lopend van het punt 51°17,916'N 004°16,800'E (ongeveer het benedenwaartse punt van de Phenol steiger Doel (SPC N/Z)) tot het punt 51°18,194'N 004°17,039'E (ongeveer het benedenwaartse punt van de Lillo steiger) is een bovenmaats zeeschip een zeeschip met een lengte over alles van 170 meter en meer en/of een diepgang van 8,0 meter en meer.
6 Op het kanaal van Gent naar Terneuzen is een bovenmaats zeeschip een zeeschip met een lengte over alles van 180 meter en meer en/of een diepgang van 10,0 meter en meer en/of een breedte over alles van 30 meter en meer

**Artikel 2. Inwerkingtreding**

Deze voorschriften treden in werking met ingang van 1 augustus 2019.
De BaZ 2019-01/17B (Gezamenlijke Bekendmaking 01/2002) komt met de inwerkingtreding van deze voorschriften te vervallen.

**Bron: GNA Bass 082-2019 - GB 03-2019**

# 1/33 PROCEDURE OPVAART & KETENWERKING VTS-SCHELDEGEBIED

BaZ 2019-1/17C vervalt.

Na overleg tussen de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA), de Havendiensten Gent, Antwerpen, Zeebrugge, Oostende, De Zeeuwse Havens Vlissingen en Terneuzen, en de Loodsdiensten is geconstateerd dat om redenen van duidelijkheid en consistentie er behoefte bestaat aan een procedure voor het instellen van een Procedure Opvaart voor schepen met als bestemming een haven grenzend aan het VTS-Scheldegebied.

De bedoelde procedure is bevorderlijk voor een veilige en vlotte vaart van en naar de havens grenzend aan het VTS-Scheldegebied.

Eenduidige procedures binnen VTS-Scheldegebied zijn vereist.

De bevoegde Vlaamse autoriteit, met name de Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, ermee heeft ingestemd om de vastgestelde Procedure Opvaart ook toe te passen op de scheepvaart naar de havens Zeebrugge en Oostende met het oog op eenduidige procedures binnen VTS-Scheldegebied.

Gelet op artikel 8 van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied van 21 december 2005.

Gelet op het besluit Loodsbestelregeling Schelderegelement.

**Als dan wordt de volgende procedure Opvaart & Ketenwerking vastgesteld:**

Voor een schip met bestemming een haven grenzend aan het VTS-Scheldegebied, waarvan de scheepsagent wenst aan te geven hoe een schip dient op te varen, moet de agent dit via de respectievelijke haveninformatiesystemen doen. Daar waar dergelijk systeem voor/vanaf de bedoelde ligplaats niet beschikbaar is of door een haven niet aangeboden wordt, moet dit via het LIS gebeuren.

### Artikel 1. Procedure opvaart vanuit Zee

1. De agent geeft altijd zijn ETA loodskruispost op, of ETA Entry werkingsgebied voor onbeloodste vaart die niet via een loodskruispost komt.
2. De agent geeft aan of het schip met/zonder of gedeeltelijk met loods opvaart.
3. Daarnaast geeft de agent informatie op over het opvaren van het schip, zowel voor beloodste als onbeloodste vaart. De agent heeft vier keuzes in opvaarttype, waarvan er altijd maar één tegelijkertijd actief kan zijn:
   3.1 Schip mag opvaren bij aankomst thv loodskruispost (ETA)
   3.2 Schip mag pas opvaren vanaf gewenst tijdstip aan de loodskruispost (GTO)
   3.3 Schip heeft een gewenste tijd van aankomst in de haven (GTA)
   3.4 Schip mag niet opvaren (BTV)

### Artikel 2. Procedure voor een reis tussen twee havens binnen het werkingsgebied

1. De agent van de vertrekhaven geeft altijd de ETD ligplaats op, maar pas nadat hij met de agent van de aankomsthaven heeft afgestemd of de reis tussen twee havens zonder vertraging kan plaatsvinden.
2. De agent van de vertrekhaven geeft aan of het schip met/zonder of gedeeltelijk met loods opvaart.
3. De agent van de aankomsthaven geeft informatie op over het opvaren van het schip, zowel voor beloodste als onbeloodste vaart. De agent heeft drie keuzes in opvaarttype, waarvan er altijd maar één tegelijkertijd actief kan zijn:
   3.1 Schip mag opvaren bij vertrek andere haven (ETA)
   3.2 Schip heeft een gewenste tijd van aankomst in de haven (GTA)
   3.3 Schip mag niet opvaren (BTV)

## Artikel 3

Wordt het schip door de GNA naar zee gestuurd, dan treedt voor de agent van de aankomsthaven de procedure 'Opvaart vanuit Zee' conform artikel 1 in werking.

De Gezamenlijke Bekendmaking nr. 001/2012 komt hiermee te vervallen.

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van 4 februari 2014 en zal worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.

**Toelichting:**
Het opvaarttype beschrijft hoe de opvaart van een schip geschiedt:

- Opvaarttype **ETA;** het schip zal opvaren en eventueel beloodst worden bij aankomst aan de loodskruispost (mits geen belemmeringen opgelegd door GNA en/of haven). Indien de kapitein/schip de ETA wijzigt, zal het schip door deze melding eerder of later opvaren (en eventueel beloodst worden).
- Opvaarttype **GTO**; de agent geeft de gewenste tijd van opvaart aan, het schip zal op deze tijd opvaren en eventueel beloodst worden (mits geen belemmeringen opgelegd door GNA en/of haven). Indien de kapitein/schip de ETA vervroegt, heeft dit hier geen invloed op.
- Opvaarttype **GTA**; de agent geeft de gewenste tijd van aankomst in de haven. Het Loodswezen zal middels zijn predictiemodel in het LIS uitrekenen hoe laat het schip zal opvaren en of beloodst moet worden (en dit communiceren). Het schip zal vervolgens conform deze tijd opvaren en/of beloodst worden mits geen belemmeringen opgelegd door GNA en of haven. Indien de kapitein/schip de ETA vervroegt, heeft deze hier geen invloed op.
  Het referentiepunt voor het opvaarttype GTA is voor:
  - Antwerpen: het Coördinatie Punt (CP);
  - Boven-Zeeschelde: Antwerpen Rede;
  - Zeebrugge: Zeebrugge Rede;
  - Oostende: Oostende Rede;
  - Overige (Gent, Terneuzen, Vlissingen): ligplaats.
- Opvaarttype **BTV**; het schip mag niet opvaren. De eventuele loods-bestelling vervalt.

**Opmerking:**

- Voor beloodste vaart is de Loodsbestelregeling van toepassing.
- Een Bezwaar tot Vervolg (BTV) wordt in de haven van Zeebrugge niet toegepast.
- Rol van de GNA bij een inkomende reis van een andere haven binnen werkingsgebied; vertrekt het schip zonder vrije ligplaats naar de andere haven, dan beslist de GNA over de vervolgstappen, indien het schip binnen het GNA werkingsgebied komt. Uitgangspunt bij deze beslissing van de GNA is 'schip gaat naar zee'.

**Bron: GNA: Bass 117-2013 - Gezamenlijke Bekendmaking 06-2013; MDK DAB Loodswezen**

# 1/34 OP- EN AFVAARTREGELING VOOR SCHEPEN MET EEN MARGINALE DIEPGANG OF LENGTE NAAR EN VAN ANTWERPEN

BaZ 2019-1/17D vervalt.

**Algemene opmerkingen:**

- De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt afgekort met GNA.
- Havenbedrijf Antwerpen wordt afgekort met HA.
- Westerschelde Planner wordt afgekort met WESP en is een tool voor het berekenen van tijpoorten.
- Requested Time of Arrival wordt afgekort met RTA, Coördinatiepunt Antwerpen wordt afgekort met CP.
- Het bevaren van het Scheldegebied door vermelde vaartuigen is onderworpen aan een Toelating tot Op- of Afvaart, uitgegeven door de GNA. Hiervoor dient het op de website www.vts-scheldt.net downloadbare formulier volledig ingevuld te worden en doorgestuurd te worden naar: GNA-SCC@vts-scheldt.net met vtsa.loods@mow.vlaanderen.be in CC.
- Alle diepgangen hebben betrekking op de grootste/maximale diepgang en zijn uitgedrukt in decimeter. Op het riviertraject wordt gerekend met een densiteit van 1000 kg/$m^3$ en op het zeetraject wordt gerekend met een densiteit van 1020 kg/$m^3$.
- Alle scheepslengten en scheepsbreedten zijn uitgedrukt in meters en hebben betrekking op de lengte over alles en breedte over alles.
- Door de GNA kunnen uit veiligheidsoverwegingen en/of in functie van de capaciteit van de vaargeul, en/of op basis van de door HA aangeleverde informatie met betrekking tot problemen met de beschikbare capaciteit van een sluis en/of de beschikbaarheid van de ligplaats voorwaarden opgelegd worden met betrekking tot het aantal tegelijk op- of afvarende marginale/bovenmaatse schepen per getij.
- Zowel in opvaart als in afvaart zijn de tijvensters berekend via de route Vaargeul 1, d.m.v. WESP. Wellicht ten overvloede wordt onder de aandacht gebracht dat deze tijvensters ook rekening houden met de mogelijke restricties door de airdraught van het schip ten opzichte van de onderdoorvaarthoogte van de hoogspanningskabels op het trajecet ter hoogte van Zandvliet.
- Vanuit het Zandvliet-Berendrechtcomplex en de Kieldrechtsluis kan bij rijzend tij, met containerschepen afgevaren worden met een minimale kielspeling van 1 meter in de sluiskolk. Hiertoe wordt ten minste vier maal per jaar de Berendrechtsluis Zandvlietsluis en Kieldrechtsluis gepeild en worden de peilingen digitaal beschikbaar gesteld via ENC-kaarten.
- In het Deurganckdok dienen alle schepen met een lengte groter dan 260 meter “head-out” af te meren. Op aanvraag kan, in uitzonderlijke gevallen, door de GNA in overleg met HA toestemming gegeven worden hiervan af te wijken. Op de Noordzeeterminal en Europaterminal worden schepen bij voorkeur volgens tij afgemeerd , rekening houdend met een eventuele volgende bestemming (verhalen naar ET of BES/ZAS (NZT) en Deurganckdok (ET en NZT).
- Op de containerterminals op de rivier mogen op de plaats waar het schip afmeert bij aankomst en vertrek geen walkranen staan binnen 2 meerpalen voor en achter de boeg respectievelijk het hek van het schip.



- De Schelde Navigator Marginale Schepen wordt afgekort met SNMS en is een door de GNA geaccepteerd navigatiesysteem – een uitgebreide versie van dit navigatiesysteem is het “FULL SNMS”.

## I. SCHEPEN MET EEN MARGINALE DIEPGANG

**I.1. Opvarende schepen vanaf 120 dm diepgang met bestemming sluizen Rechteroever of vanaf 125 dm diepgang met bestemming Linkeroever dan wel de tijgebonden containerterminals**
Hiervoor gelden de algemene voorschriften en bijzondere voorschriften 1 tot en met 7.

**I.2. Afvarende schepen vanaf 120 dm diepgang vertrekkend van de sluizen Rechteroever of vanaf 125 dm diepgang vertrekkend van Linkeroever dan wel van de tijgebonden containerterminals**
Hiervoor gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften6 tot en met 11.

## II. SCHEPEN MET MARGINALE AFMETINGEN IN LENGTE EN/OF BREEDTE

**II.1. Schepen met een lengte vanaf 300 meter tot 340 meter en/of een breedte gelijk of groter dan 45 meter:**
Hiervoor gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 12 en 16.

**II.2. Containerschepen met een lengte vanaf 340 meter tot 360 meter:**
Voor deze schepen gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 16.

**II.3. Containerschepen vanaf 360 meter lengte en/of breder dan 51 meter, van die types waarvan de proefvaarten positief zijn geëvalueerd:**
Voor deze schepen gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 14, 16 en bijkomende voorwaarden C.1 & C.2.

## III. VOORSCHRIFTEN

### A) Algemene voorschriften voor alle marginale schepen (I en II)

a) Het zicht moet bij aanvang minimum 1000m bedragen op het ganse betreffende traject.
b) Voor elke op- of afvaart dient minimaal 6 uur voor aankomst op het loodsstation Wandelaar of Steenbank of 6 uur voor vertrek van de ligplaats een schriftelijke toelating aan de GNA te worden gevraagd door middel van het eerder vermeldde aanvraagformulier.
c) Na onderling overleg met en akkoord van de GNA wordt bepaald binnen welke tijvenster de op- of afvaart moet gebeuren, en wordt door het Havencoördinatiecentrum Antwerpen (ACC) hieraan uitvoering gegeven.
d) Voordat het schip daadwerkelijk ontmeert van zijn ligplaats achter de sluis wordt dit door de dokloods gemeld aan het Havenbedrijf met opgave van de diepgang. De diepgang dient ten behoeve van de GNA op juistheid gecontroleerd te worden en afwijkingen dienen aan de GNA gemeld te worden.
e) Het loodsadvies betreffende het gebruik van sleepboten moet stipt worden opgevolgd.
f) Bij de uitgifte van een toelating tot op- afvaart wordt voor bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreer eigenschappen uitgegaan van een manoeuvreersnelheid zoals genoemd in punt B 2 en B 9, voor containerschepen wordt gerekend met snelheden zoals genoemd in de bijlage §4. Voor de overige scheepvaart wordt gerekend met een snelheid van 12 knopen door het water. Indien een schip niet aan deze voorwaarde kan voldoen, kunnen bijkomende randvoorwaarden aan de op- of afvaart gesteld worden.
g) Afhankelijk van Hydro-meteo omstandigheden, omstandigheden m.b.t. het schip, de verwachte verkeersintensiteit en omstandigheden m.b.t. de vaarweg kunnen er door de GNA in overleg met het VBS-Nautisch diensthoofd aanvullende voorwaarden worden gesteld. Voor wat betreft de meteorologische predicties wordt het weerbericht OMS als basis gebruikt.
h) Door de GNA kunnen, na overleg met het VBS-Nautisch diensthoofd aanvullende voorschriften worden gegeven ter bescherming van betrokken belangen. Deze voorschriften dienen onmiddellijk opgevolgd te worden.
i) Planmatig afvaren, in relatie tot de tijpoort, in twee getijen is niet toegestaan.
j) Het minimum toegelaten tijvenster is 60 minuten.

### B) Bijzondere voorschriften

1. De maximum diepgang bij opvaart:
   - naar de sluizen rechteroever is 155,6 dm.
   - naar de Kieldrechtsluis is 154 dm voor de scheepstypes bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen. Voor containervaart zijn grotere diepgangen mogelijk;

2. Voor de scheepstypes bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen wordt zowel voor het rivier- als zeetraject gerekend met een snelheid van 12 knopen en wordt de volgende opvaart planning aangehouden:
   a) Diepgang minder dan 135 dm: deze schepen varen op, zowel bij eb en bij vloed, binnen hun tijvenster.
   b) Diepgang van 135 dm tot en met 145 dm: deze schepen varen op volgens tijvenster, tot aankomst CP ten laatste 1 uur na HW Prosperpolder.
   c) Diepgang groter dan 145 dm:
      a. Met bestemming sluizen Rechteroever varen deze schepen op met aankomst CP op HW + 15 min Prosperpolder.
      b. Met bestemming Kieldrechtsluis varen deze schepen op met aankomst monding Deurganckdok 40 minuten na HW Prosperpolder. Na 6 reizen met dit soort schepen zal dit worden geëvalueerd.
3. De volgorde van aankomst aan CP, volgens de havenplanning van het HA, wordt mede bepaald door de opgelegde RTA CP en wordt zo vroeg mogelijk en bij voorkeur voor de beloodsing in een opvaart volgorde vertaald en bekrachtigd door de GNA, rekening houdend met het totale verkeersbeeld binnen het GNB-gebied..
4. Het schip wordt bij voorrang door de rededienst behandeld.
5. Het opvarende schip dient aan het begin van haar tijvenster haar reis aan te vatten. Hierbij wordt bedoeld dat het schip ten minste 60 minuten vóór het einde van haar tijvenster vertrokken is bij het loodsstation.
6. Na overleg met het VBS-nautisch diensthoofd en/of de bedienende loods en de GNA wordt het uiterste tijdstip van aankomst op de rede van Vlissingen door de GNA bepaald.
7. Het schip ligt bij voorkeur vooraan in de sluis, maar op een zodanige afstand van de sluisdeuren dat de sleepboten voldoende ruimte hebben om het schip adequaat te assisteren. Voor de rechteroever geldt dat schepen met een breedte vanaf 43 meter bij voorkeur via de Berendrechtsluis worden geschut.
8. Het schip dient bij voorkeur aan het begin van haar tijvenster te vertrekken en dient ten minste 60 minuten voor het einde van haar tijvenster slaags te zijn op de rivier.
9. Voor de afvaart uit het Zandvliet/Berendrechtcomplex en de Kieldrechtsluis geldt dat de maximum diepgang 145 dm is . Voor afvaart uit de Kieldrechtsluis kunnen grotere diepgangen worden toegelaten mits het schip voor elke individuele toelating een opgave doet van de actuele manoeuvreersnelheid op het riviertraject en op het zeetraject.
   Voor de containervaart worden grotere diepgangen toegelaten mits:
   a) De diepgang van 152 dm niet wordt overschreden.
   b) Een dergelijk schip voor elke individuele toelating een opgave moet doen van de actuele manoeuvreersnelheid door het water op het riviertraject en op het zeetraject.

   In afwijking van het eerste lid van puntje 9 geldt voor de scheepstypes bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen, bij afvaart een maximale diepgang van 140 dm. Voor deze schepen wordt op het riviertraject gerekend met een snelheid van 11 knopen en op het zeetraject met een snelheid van 12knopen. Van de 140 dm diepgang kan door de GNA afgeweken worden voor een individuele toelating mits het schip schriftelijk garandeert te kunnen voldoen aan de vereiste snelheden.
10. Schepen met een diepgang tussen 120 dm en 135 dm krijgen na het indienen van de aanvraag, zo vroeg als mogelijk een indicatief tijvenster vanuit de GNA.
11. De GNA zal een besluit over het tijvenster van een afvarend schip met een diepgang vanaf 135 dm, tussen 12 uur en 6 uur vóór vertrek van de ligplaats nemen.
    De GNA zal echter op vraag van het schip al vroeger indicatieve tijvensters vrijgeven.
12. Een tweede rivierloods is verplicht voor schepen met bestemming naar en vertrek uit de sluizen.
13. Er worden twee loodsen voorgeschreven op het riviertraject, waarvan tenminste één van de hoogste categorie
14. Instructies aangaande scheepvaartontmoetingen:
    a) Op het zeetraject: zijn er voor de op- en afvaart geen beperkingen qua oplopen/kruisen.
    b) Op het riviertraject: voor de op- en afvaart moeten, vanwege de afmetingen van het schip in verhouding tot de dimensies van de vaargeul, in de Pas van Borssele en het Nauw van Bath, ontmoetingen met de volgende vaartuigen worden vermeden:
       - Schepen die vallen onder de voorschriften van Gezamenlijke Bekendmaking 02-2009 (grote gasschepen),
       - Bijzondere en buitennormale transporten,
       - Bovenmaatse schepen.
15. Bij een windkracht van meer dan 7 Bft. bij de Noordzee- en Europaterminal, sluizen of Deurganckdok, zal geen toestemming tot op- en afvaart gegeven worden.
16. Reisplanning voor de, in paragraaf II bedoelde schepen, bestemd voor de Noordzeeterminal:
    a) Voor de Noordzeeterminal ligplaats S 903 (met eventueel overlap op S905) mogen schepen groter dan 300 meter enkel tijdens de vloed, tot 1 uur na hoogwater afmeren/ontmeren. Het is niet toegelaten af te meren/ te ontmeren van 1 uur na HW tot LW.
    b) Voor de overige ligplaatsen kunnen de schepen te allen tijde afmeren en vertrekken volgens hun eventueel tijvenster.

## C) Bijkomende voorwaarden voor de op- en afvaart van de schepen genoemd in II.3

Aan de op- en afvaart van de genoemde schepen zijn de volgende bijkomende voorwaarden verbonden:

### C.1. Overzicht van de bijkomende voorwaarden

**Maximum windkracht (gemeten aan de Zandvliet/Berendrechtcomplex of Kieldrechtsluis):**
Bestemming/vertrek Berendrechtsluis of Kieldrechtsluis:
Zowel bij de opvaart als afvaart naar/van de sluizen: 5 Bft.
Bestemming/vertrek tijgebonden containerterminals:
Opvaart : 6 Bft.
Afvaart : 7 Bft.

**Maximum diepgang :**
Bestemming/vertrek Berendrechtsluis:
Opvaart : 155.6 dm.
Afvaart : 145 dm.
a) indien de Berendrechtsluis op streefdiepte is.
b) indien het vaartraject van in de Berendrechtsluis tot de loodskruispost op streefdiepte is.
c) indien door een grote diepgang of andere oorzaken langzamer gevaren wordt dan de in de bijlage onder §4 genoemde snelheden, zal dit element meegenomen worden in de uitvoering van de voorwaarden.

Bestemming/vertrek Deurganckdok en Noordzeeterminal:
Opvaart : 155 dm.
Afvaart : 152dm.
a) indien het vaartraject van de ligplaats tot de loodskruispost op streefdiepte is.
b) indien door een grote diepgang of andere oorzaken langzamer gevaren wordt dan de in de bijlage onder §4 genoemde snelheden , zal dit element meegenomen worden in de uitvoering van de voorwaarden

Voor afvaren met een grotere diepgang kan de GNA toestemming geven indien het betreffende schip een gegarandeerde snelheid door het water opgeeft die dit mogelijk maakt en indien de omstandigheden toelaten om met die snelheden te varen.

**Op traject Vlissingen rede – Antwerpen of v.v. streven naar:**
- Een minimum afstand van 3 mijl tussen de schepen groter dan 300 meter en de in dit artikel genoemde schip aan te houden boven boei 35 (varende in dezelfde richting). Er moet naar gestreefd worden om de opvaartvolgorde van schepen groter dan 300 meter voor Vlissingen Rede definitief vast te leggen.
- De loodsen van deze schepen worden door de rededienst met een aparte redeboot gewisseld en dit zo vroeg mogelijk in het redegebied.
- De locatie en wijze van de loodswissel wordt ingegeven door nautische elementen als windrichting, verkeersdrukte, passagetijd Vlissingen rede, … die kunnen verschillen van aanloop tot aanloop. Op eenvoudig verzoek kan dit door de bedienende loods wijzigen. Dit moet tijdig gemeld worden via de geëigende kanalen.
- Indien een schip niet “head-out”is afgemeerd in het Deurganckdok, kan het schip alleen van de vloed tot Hoog water vertrekken.
- Drie uur voordat het schip daadwerkelijk van zijn ligplaats vertrekt wordt dit gemeld door de Verkeerscentrale Zandvliet aan de GNA.

### C.2. Sluitende afspraken te maken met de dienstverleners en partijen in de ketenwerking (zie bijlage op het einde van dit bericht)

## IV. NIEUW AAN TE MELDEN SCHEEPSTYPES MET AFWIJKENDE EIGENSCHAPPEN, DAN DE IN I EN II VERMELDE SCHEPEN.

Voor dergelijke schepen moet de betreffende rederij uiterlijk twee maanden voor de opvaart naar Antwerpen een schriftelijke aanvraag, vergezeld van een scheepsdossier, bij de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit indienen. Het scheepsdossier moet de volgende documenten omvatten:

- Ship's principal particulars
- Ship's harbour speed table
- Result of Crash Stop Astern Test
- Result of Turning Circle Test
- Result of Zig Zag Test
- Result of Lowest Revolution Test Main engine
- Result of Bow Thruster Test
- General arrangement plan
- Mooring arrangement and anchor handling plan
- Tabel van Laterale winddrukkracht

De schriftelijke aanvraag, vergezeld van het scheepsdossier, moet naar het volgende adres worden verstuurd:

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit,
Commandoweg 50, 4381 BH te Vlissingen.
tel. +31 (0) 118 424 760 of +31 (0) 118 424 758,
fax. +31 (0) 118 467 700 of +31 (0) 118 418 142

Op basis van het scheepsdossier zal de GNA, in overleg met de beide loodsdiensten en in afstemming met de Permanente Commissie, binnen de 8 weken oordelen of en onder welke voorwaarden toelating wordt verleend voor de op- en afvaart van het betreffende scheepstype waarvoor een schriftelijke aanvraag is ingediend.

## V. EVALUATIE

Eén jaar na de inwerkingtreding worden de bepalingen van deze bekendmaking geëvalueerd door de nautisch-technische begeleidingscommissie.

## VI. INWERKINGTREDING

Deze bekendmaking zal worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad en treedt in werking op 26 juni 2017.
De BaZ 2017-01/17D (Gezamenlijke Bekendmaking 03-2016) vervalt hierbij.

**Bron: GNA: Bass 058-2017: Gezamenlijke Bekendmaking 03-2017; Bass 059-2017.**

## BIJLAGE:

**SLUITENDE AFSPRAKEN MAKEN MET DE DIENSTVERLENERS EN PARTIJEN IN DE KETENWERKING**

**1. Havenbedrijf Antwerpen (HA):**

- Bij opvaart naar de dokken moet de sluis leeg en beschikbaar zijn vanaf Saeftinghe
- Sleepboten HA: sleepboten beschikbaar en in te zetten op bindend loodsadvies
- Voor schepen die moeten uitwisselen voorziet de agent voor de aanvang van de reis een "terugvalpositie/ uitwijkmogelijkheid" aan de Noordzeeterminal – Europaterminal – Deurganckdok die beschikbaar zal zijn bij passage CP welke teruggekoppeld wordt aan de GNA. Indien bij passage CP blijkt dat uitwisselen niet mogelijk, omdat de aangevraagde ligplaats op dat ogenblik nog niet vrij is, dan moet de terugvalpositie onmiddellijk beschikbaar zijn
- Vaarweg moet op diepte zijn van in de Berendrechtsluis tot en met de ligplaats Bevrijdingsdok
- Ten minste vier maal per jaar wordt de Zandvliet- en Berendrechtsluis gepeild en worden de peilingen digitaal beschikbaar gesteld t.b.v. SNMS via ENC-kaarten
- Het afschutten van de sluizen te Antwerpen wordt in functie van de opvaart/afvaart van de in deze bijlage bedoelde schepen gecoördineerd

**2. Sleepdienst op het riviertraject:**

**Voor de opvaart:**
- 3 sleepboten moeten initieel beschikbaar en finaal zijn in te zetten op bindend loodsadvies

**Voor de afvaart:**
- Minimum 2 sleepboten in functie van weer, wind en stroming, op bindend loodsadvies
- Door de rivierloodsen/ACC-loods wordt vooraf contact met Brabo gelegd aangaande mogelijke noodzaak aan additionele sleephulp

**3. Loodsdiensten**

3.a. Rivier:
- De zeeloods en de rivierloodsen dienen tijdig aanwezig zijn, respectievelijk op de loodskruisposten, op de afvaartlocatie, en op de rede van Vlissingen
- In ieder geval zal, zowel van NL als VL kant, op het riviertraject een loods aan boord zijn die voor dit type schip een training gevolgd heeft op een door de GNA erkende simulator
- Op het riviertraject wordt gebruik gemaakt van "FULL SNMS" navigatiesysteem
- Voor zowel de opvaart als afvaart wordt er, bij de schepen van bovenstaande klasse, naar gestreefd om op het riviertraject twee loodsen van de hoogste categorie in te zetten
- Over de toepassing en uitvoering van deze Gezamenlijke Bekendmaking zal een gezamenlijke instructie uitgegeven worden door de GNA, in afstemming met de loodsdiensten

3.b. Brabo loodsdienst:
- Het schip wordt geloodst door een "dedicated pilot", die voor dit type schip een training gevolgd heeft op een door de GNA erkende simulator. Deze loods dient tijdig aan boord te zijn.

**4. Opstellen van sluitende vaarplanning:**

- Het berekenen van het vaarplan en kielspeling gebeurt door middel van WESP, de data worden geborgd.
- In opvaart worden de tijvensters berekend met 14 knopen op het zeetraject en 12 knopen op het riviertraject.
- In afvaart worden de tijvensters berekend met 15 knopen op het zeetraject en 11 knopen op het riviertraject

**5. Ver doorgedreven verkeersbegeleiding:**

- De scheepvaart uit sluiscomplex Zandvliet/Berendrecht, Terneuzen en Hansweert wordt bij passage even opgehouden

# 1/35 KANAAL GENT-TERNEUZEN: PASSEERPLAATSEN

BaZ 2019-1/18A vervalt.

Om redenen van de veilige en vlotte doorvaart bestaat behoefte aan aanpassing van de aangewezen passeerplaatsen op het Kanaal van Gent naar Terneuzen en gelet op artikel 18, lid 2 en 3 van het Nederlandse Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen en artikel 18, paragraaf 2 en 3 van het Belgisch Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen worden de volgende voorschriften vastgesteld:

**Artikel 1**

De volgende gedeelten van het Kanaal van Gent naar Terneuzen worden aangewezen als passeerplaatsen:

1. Bovenmaatse zeeschepen met tegengestelde koersen mogen elkaar alleen passeren op de volgende plaatsen:
   a. De Westbuitenhaven;
   b. Tussen de zuidelijke uitloop van de Westsluis en de Massagoedhaven;
   c. Tussen de zuidelijke uitloop van het "straatje van Zelzate" en met het Rodenhuizedok;
   d. Ter hoogte van de ingang van het Mercatordok;
   e. Ter hoogte van de ingang van het Sifferdok.

2. Bovenmaatse zeeschepen met een diepgang van minder dan 10 meter met tegengestelde koersen mogen elkaar naast de in lid 1 genoemde plaatsen bovendien ook nog passeren op de volgende plaatsen:
   a. De Axelse Vlakte nabij Sluiskil, indien er op Hydro Agri Alpha geen schip is afgemeerd geladen met ammoniak;
   b. "Driekwart" bezuiden het eiland van Sluiskil;
   c. Bezuiden de brug van Sas van Gent;
   d. Ter hoogte van de "Ghent Coal Terminal".

3. Zeeschepen met een lengte van 245 meter of meer en een duwstel of een gekoppeld samenstel met een breedte van 15 meter of meer met tegengestelde koersen mogen elkaar passeren op de volgende plaatsen:
   a. De Westbuitenhaven;
   b. Tussen de zuidelijke uitloop van de Westsluis en de Massagoedhaven;
   c. De Axelse Vlakte nabij Sluiskil, indien er op Hydro Agri Alpha geen schip is afgemeerd geladen met ammoniak;
   d. "Driekwart" bezuiden het eiland van Sluiskil;
   e. Benoorden en bezuiden de brug van Sas van Gent;
   f. Tussen de zuidelijke uitloop "straatje van Zelzate" tot en met het Rodenhuizedok;
   g. Ter hoogte van de "Ghent Coal Terminal";
   h. Ter hoogte van de ingang van het Mercatordok;
   i. Ter hoogte van de ingang van het Sifferdok.

**Artikel 2**

De Bekendmaking aan de Scheepvaart Kanaal Gent-Terneuzen nr. 14/1992 d.d. 1 april 1992 (Nederlandse Staatscourant nr. 78/1992) komt bij inwerkingtreding van deze voorschriften te vervallen.

**Artikel 3**

Deze voorschriften treden in werking met ingang van 1 juni 2012.
Deze voorschriften worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.

**Bron: GNA: Bass 050-2012 - Gezamenlijke Bekendmaking 02-2012**

# 1/36 KANAAL GENT-TERNEUZEN: KETENWERKING: SCHUTTEN VAN SCHEPEN IN DE WESTSLUIS TERNEUZEN

BaZ 2019-1/18B vervalt.

Voor een veilige en vlotte doorstroming van schepen die enkel gebruik kunnen maken van de Westsluis Terneuzen en het voorkomen of beperken van schade door dit scheepvaartverkeer aan de werken is het noodzakelijk nadere voorschriften vast te stellen.

Bij besluit van 20 september 2010 is het Nederlandse Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen gewijzigd (Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden 2010, 748).

Gelet op artikel 8 van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied;

Gelet op de werkafspraken Ketenwerking Kanaal Gent-Terneuzen, ondertekend op 11 mei 2010;

Gelet op artikel 39, lid 1, 2, 4, 5 onderdeel b en12 en artikel 53 van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen;

Alsdan worden de volgende voorschriften vastgesteld:

**Artikel 1**

1. Onder toerbeurttijd wordt verstaan: de verwachte tijd van aankomst bij de sluis.
2. Schepen worden geschut op volgorde van hun toerbeurttijd bij de sluis van Terneuzen.
3. De toerbeurttijd aan de sluis wordt voor zeeschepen aan de hand van een door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit aanvaard predictiemodel berekend op basis van de vertrektijd ligplaats of loodsbesteltijd en voor onbeloodste vaart op basis van de ETA loodskruispost.
4. De toerbeurttijd aan de sluis voor binnenschepen dient door de schipper gemeld te worden aan de Verkeerscentrale Terneuzen via VHF-kanaal 69 of via telefoonnummer +31 (0) 115-682454.
5. De voorlopige schuttijd wordt bepaald tussen 12 uur en 6 uur voor aankomst bij de sluis.
6. De schuttijd wordt 6 uur voor aankomst bij de sluis definitief.
7. Indien een schip niet kan voldoen aan de schuttijd - dat wil zeggen een vertraging oploopt van meer dan 20 minuten - dan dient dit zo spoedig mogelijk opgegeven te worden aan de Verkeerscentrale Terneuzen. Het schip krijgt dan een nieuwe schuttijd toebedeeld.
8. Vertragingen van één schip mogen niet leiden tot vertragingen van een ander schip binnen de komende 6 uur.
9. In geval van stremmingen van een object wordt - indien nodig - de sluisplanning voor alle schepen opgeschoven.

**Artikel 2**

Deze voorschriften treden in werking per 1 maart 2011.

**Bron: GNA: Bass 10/2011 - Gezamenlijke Bekendmaking 02-2011**

# 1/37 KANAAL GENT-TERNEUZEN: VOORSCHRIFTEN VOOR ZEESCHEPEN OP HET KANAAL VAN GENT NAAR TERNEUZEN

BaZ 2019-01/18C vervalt..

## HOOFDSTUK I – ZEESCHEPEN INGERICHT VOOR HET VERVOER VAN (BREAK)BULK OF VLOEIBARE LADING MET EEN BREEDTE TOT EN MET MAXIMAAL 34 METER EN EEN LENGTE TOT EN MET MAXIMAAL 265 METER

### Artikel 1. Opvarende en afvarende zeeschepen

In aanvulling op artikel 38, eerste lid, respectievelijk artikel 38, eerste paragraaf, van het Nederlandse respectievelijk het Belgische Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen mogen zeeschepen met een diepgang vanaf 12,30 meter tot en met maximaal 12,50 meter en met een kielspeling van tenminste 1 meter opvaren dan wel afvaren, waarbij zowel de diepgang als de kielspeling gelden in een situatie van zoetwater en bij stilliggend schip, indien:

a. voorafgaand aan de opvaart de diepgang van het schip wordt gemeten door een daartoe erkend en gecertificeerd bedrijf waarbij de meting wordt uitgevoerd in de Put van Terneuzen of ten laatste in de Westbuitenhaven van het sluizencomplex te Terneuzen;
b. voorafgaand aan de afvaart de diepgang van het schip op de plaats van vertrek wordt gemeten door een daartoe erkend en gecertificeerd bedrijf;
c. de resultaten van de onder a en b bedoelde metingen op eerste vraag aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit worden overlegd;
d. een gekwalificeerde roerganger wordt ingezet;
e. sleepboten worden ingezet conform hetgeen in artikel 2 is bepaald.

### Artikel 2. Inzet sleepboten

1. Afhankelijk van de lengte of de diepgang van het zeeschip dienen sleepboten met de hierna vermelde trekkracht in tonforce (Bollard-Pull) als volgt te worden ingezet:

| Lengte over alles (in meters) | **Diepgang (in meters)** | **Aantal sleepboten*** | |
|---|---|---|---|
| ≥ 175 en < 215 | > 10 en ≤ 12,30 | 2 x ≥ 35 tonf | |
| ≥ 215 en < 265 | > 12,30 en ≤ 12,50 | **Voor** 2 x ≥ 35 tonf** | **Achter** 1 x ≥ 39 tonf |
| Bij het verlaten van de Westsluis in afvaart, mag 1 sleepboot in mindering worden gebracht. | | | |

* De lengte of de diepgang die de meeste sleepboten vereist, is van toepassing.
** 1 sleepboot mag flexibel worden ingezet bij de passage van de Westsluis.

2. Indien een schip is uitgerust met een goed werkende boegschroef mag 1 sleepboot in mindering worden gebracht.

3. In afwijking van het eerste lid kan, indien naar het oordeel van de loods de omstandigheden en de manoeuvreereigenschappen van het schip dat veilig mogelijk maken, door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit worden besloten tot een afwijkende sleepbootconfiguratie.

## HOOFDSTUK II – ZEESCHEPEN INGERICHT VOOR HET VERVOER VAN (BREAK)BULK OF VLOEIBARE LADING MET EEN BREEDTE VANAF 34 METER TOT EN MET MAXIMAAL 37 METER EN EEN LENGTE TOT EN MET MAXIMAAL 230 METER

### Artikel 3. Opvarende en afvarende zeeschepen

In aanvulling op artikel 38, eerste lid, respectievelijk artikel 38, eerste paragraaf, van het Nederlandse respectievelijk het Belgische Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen mogen zeeschepen met een diepgang vanaf 12,30 meter tot en met maximaal 12,50 meter en met een kielspeling van tenminste 1 meter opvaren dan wel afvaren, waarbij zowel de diepgang als de kielspeling gelden in een situatie van zoetwater en bij stilliggend schip, indien:

a. voorafgaand aan de opvaart de diepgang van het schip wordt gemeten door een daartoe erkend en gecertificeerd bedrijf waarbij de meting wordt uitgevoerd in de Put van Terneuzen of ten laatste in de Westbuitenhaven van het sluizencomplex te Terneuzen;
b. voorafgaand aan de afvaart de diepgang van het schip op de plaats van vertrek wordt gemeten door een daartoe erkend en gecertificeerd bedrijf;
c. de resultaten van de onder a en b bedoelde metingen op eerste vraag aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit worden overlegd;
d. twee gekwalificeerde loodsen worden ingezet;
e. een gekwalificeerde roerganger wordt ingezet;
f. een ledig schip vaart onder zijn maximale ballastmogelijkheden (heavy ballast conditions);
g. sleepboten worden ingezet conform hetgeen in artikel 7 en artikel 8 is bepaald.

### Artikel 4. Passage van de Westsluis

Gedurende het naderen, het invaren en het uitvaren van de Westsluis te Terneuzen dient een door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit aanvaard sluisnaderingssysteem actief te zijn.

### Artikel 5. Zicht

Gedurende de opvaart en de afvaart dient het horizontale zicht rondom het schip minstens 1000 meter te bedragen.

### Artikel 6. Windkracht

1. De opvaart en de afvaart van een geladen schip wordt slechts toegestaan tot en met windkracht 6 Beaufort.
2. De opvaart en de afvaart van een schip in ballast wordt slechts toegestaan tot en met windkracht 5 Beaufort.
3. De windkracht (gebaseerd op de gemiddelde windkracht gedurende 10 minuten) en de windrichting worden gemeten op de Westsluis te Terneuzen.

### Artikel 7. Inzet van sleepboten ten behoeve van de passage van de Westsluis

1. Afhankelijk van de windkracht, de vaarsnelheid en de manoeuvreersnelheid bij dead slow dienen sleepboten met de hierna vermelde trekkracht in tonforce (Bollard-Pull), waarbij de achtersleepboten van het type “Z-peller” of vergelijkbaar zijn, als volgt te worden ingezet:

| Wind | Aantal sleepboten ter assistentie van een geladen schip | | Aantal sleepboten ter assistentie van een schip in ballast* | |
|---|---|---|---|---|
| | **Vaarsnelheid < 5 knopen bij dead-slow** | **Vaarsnelheid ≥ 5 knopen bij dead-slow** | **Vaarsnelheid < 5 knopen bij dead-slow** | **Vaarsnelheid ≥ 5 knopen bij dead-slow** |
| **≥ 0 Bft ≤ 5 Bft** | Voor:<br>1 x ≥ 35 tonf<br>Midden:<br>2 x ≥ 35 tonf<br>Achter:<br>1 x ≥ 39 tonf | Voor:<br>1 x ≥ 35 tonf<br>Midden:<br>2 x ≥ 35 tonf<br>Achter:<br>1 x ≥ 60 tonf | Voor:<br>1 x ≥ 35 tonf<br>Midden:<br>2 x ≥ 35 tonf<br>Achter:<br>1 x ≥ 39 tonf | Voor:<br>1 x ≥ 35 tonf<br>Midden:<br>2 x ≥ 35 tonf<br>Achter:<br>1 x ≥ 60 tonf |
| **> 5 Bft ≤ 6 Bft** | Voor:<br>1 x ≥ 35 tonf<br>Midden:<br>2 x ≥ 35 tonf<br>Achter:<br>1 x ≥ 60 tonf | Voor:<br>1 x ≥ 35 tonf<br>Midden:<br>2 x ≥ 35 tonf<br>Achter:<br>1 x ≥ 60 tonf | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan |
| **> 6 Bft** | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan |

* Onder schepen in ballast wordt hier verstaan: schepen met een diepgang minder dan 11,50 meter.

2. Indien een schip is uitgerust met een goedwerkende boegschroef mag 1 sleepboot in mindering worden gebracht.
3. In afwijking van het eerste lid kan voor het uitvaren van de sluis in afvaart en indien naar het oordeel van de loods de omstandigheden en de manoeuvreereigenschappen van het schip dat veilig mogelijk maken, door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit worden besloten tot de inzet van slechts één sleepboot met voldoende trekkracht.

### Artikel 8. Inzet van sleepboten ten behoeve van de vaart op het Kanaal tussen de Westsluis te Terneuzen en Gent

1. Afhankelijk van de windkracht, de vaarsnelheid en de manoeuvreersnelheid bij dead-slow dienen sleepboten met de hierna vermelde trekkracht in tonforce (Bollard-Pull), waarbij de achtersleepboten van het type "Z-peller" of vergelijkbaar zijn, als volgt te worden ingezet:

| Wind | Aantal sleepboten ter assistentie van een geladen schip | | Aantal sleepboten ter assistentie van een schip in ballast* | |
|---|---|---|---|---|
| | **Vaarsnelheid < 5 knopen bij dead-slow** | **Vaarsnelheid ≥ 5 knopen bij dead-slow** | **Vaarsnelheid < 5 knopen bij dead-slow** | **Vaarsnelheid ≥ 5 knopen bij dead-slow** |
| **≥ 0 Bft ≤ 5 Bft** | Voor:<br>2 x ≥ 35 tonf<br>Achter:<br>1 x ≥ 39 tonf | Voor:<br>2 x ≥ 35 tonf<br>Achter:<br>1 x ≥ 60 tonf | Voor:<br>2 x ≥ 35 tonf<br>Achter:<br>1 x ≥ 39 tonf | Voor:<br>2 x ≥ 35 tonf<br>Achter:<br>1 x ≥ 60 tonf |
| **> 5 Bft ≤ 6 Bft** | Voor:<br>2 x ≥ 35 tonf<br>Achter:<br>1 x ≥ 60 tonf | Voor:<br>2 x ≥ 35 tonf<br>Achter:<br>1 x ≥ 60 tonf | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan |
| **> 6 Bft** | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan |

* Onder schepen in ballast wordt hier verstaan: schepen met een diepgang minder dan 11,50 meter.

2. Indien een schip is uitgerust met een goedwerkende boegschroef mag 1 sleepboot in mindering worden gebracht.
3. In afwijking van het eerste lid kan, indien naar het oordeel van de loods de omstandigheden en de manoeuvreereigenschappen van het schip dat veilig mogelijk maken, door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit worden besloten tot een afwijkende sleepbootconfiguratie.

## HOOFDSTUK III – ZEESCHEPEN INGERICHT VOOR HET VERVOER VAN AUTO'S

### Artikel 9. Opvarende en afvarende zeeschepen

1. In aanvulling op artikel 38, eerste lid, respectievelijk artikel 38, eerste paragraaf, van het Nederlandse respectievelijk het Belgische Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen mogen zeeschepen ingericht voor het vervoer van auto's (i.e. de Pure Car Carriers) opvaren dan wel afvaren na toestemming van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.
2. De in het eerste lid bedoelde toestemming wordt minimaales weken voor opvaart aangevraagd. Aan de toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

## HOOFDSTUK IV – BOOTLIEDEN

### Artikel 10. Inzet van bootlieden

Op en rond het sluizencomplex te Terneuzen dienen bij het meren en ontmeren van zeeschepen gekwalificeerde bootlieden als volgt te worden ingezet:

a. in de Westsluis:
   - zeeschepen < 180 meter: 2 bootlieden per zeeschip.
   - zeeschepen > 180 meter: 2 bootlieden per zeeschip waarbij verplicht gebruik wordt gemaakt van winches aan de wal.
b. in de Oostsluis:
   - toegelaten zeeschepen: 2 bootlieden per zeeschip.
c. zeeschepen mogen de sluizen slechts invaren indien per zeeschip voldoende bootlieden aanwezig zijn.
d. op de wachtpalen voor de Westsluis:
   - alle zeeschepen: 2 bootlieden per zeeschip.
e. aan de Goese Kade:
   - alle zeeschepen: 2 bootlieden per zeeschip.

## HOOFDSTUK V – SLOTBEPALINGEN

### Artikel 11. Inwerkingtreding

Deze voorschriften treden in werking met ingang van 1 december 2019.
De BaZ 2019-01/18C (Gezamenlijke Bekendmaking 03-2012) komt te vervallen met de inwerkingtreding van deze voorschriften.

Deze voorschriften zullen worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.

**Bron: GNA Bass 125-2019 – GB 04-2019; MDK DAB Loodswezen**

# 1/38 KANAAL GENT-TERNEUZEN: ZEESCHEPEN DIE AFMEREN, VERTREKKEN EN/OF KEREN BIJ YARA

BaZ 2019-1/18D vervalt.

Voor zeeschepen die afmeren, vertrekken of keren bij Yara Sluiskil, gelden de volgende voorschriften:

A. De maximaal toegestane diepgang voor schepen bij Yara Sluiskil is 12,20m.

B. Schepen > 190m mogen niet keren op de Axelse Vlakte indien er op Yara Alpha een IMO-2 gastanker ligt afgemeerd.

C. Schepen die bij vertrek een verwachte diepgang hebben van > 10,00m dienen te keren bij aankomst.

D. De maximale scheepslengte bij keren bedraagt:
   - 205 meter bij een diepgang tussen 9,50m en 10,00m
   - 210 meter bij een diepgang tussen 9,00m en 9,50m
   - 225 meter bij een diepgang minder dan 9,00m

   Van deze lengte dient de breedte van een eventueel afgemeerd schip op Yara Alpha afgetrokken te worden.

E. Gebruik van sleepboten:
   - IMO-2 schepen dienen bij aankomst of keren gebruik te maken van ten minste één (1) sleepboot.
   - IMO-2 schepen <130 meter mogen vertrekken zonder sleepboothulp mits ze stuurboord gemeerd liggen.
   - Er dient gebruik te worden gemaakt van het sleepmateriaal van de sleepboten.

F. Indien een schip Ammoniak overslaat aan de kade van Yara Sluiskil dan:
   - Zal de Verkeerscentrale Terneuzen dit op marifoonkanaal 11 bekend maken aan de scheepvaart.
   - Dient de scheepvaart in verband met de veiligheid, zijn vaarsnelheid zoveel als nodig en/of mogelijk is aan te passen.

Nadere inlichtingen kunnen verkregen worden bij de Verkeerscentrale Terneuzen op marifoonkanaal 11 of via telefoonnummer +31 (0) 115-682400.

**Bron: GNA: Bass 010-2014; MDK DAB Loodswezen**

# 1/39 OP- EN AFVAARTREGELING VOOR TIJ OF STROOM GEBONDEN SCHEPEN BESTEMD VOOR WESTSLUIS TERNEUZEN

BaZ 2019-1/18E vervalt.

**Artikel 1. Algemene opmerkingen:**

- De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt afgekort met GNA.
- Requested Time of Arrival wordt afgekort met RTA.
- Het bevaren van het Scheldegebied door de in deze Gezamenlijke Bekendmaking genoemde vaartuigen is onderworpen aan een Toelating tot Op- of Afvaart, uitgegeven door de GNA. De aanvraag dient minimaal 24 uur voor aankomst op het loodsstation en minimaal 6 uur voor vertrek van de ligplaats schriftelijke gericht te worden aan: gna-scc@vts-scheldt.net
- Alle diepgangen hebben betrekking op de grootste/maximale diepgang en zijn uitgedrukt in decimeter en gelden in zoetwater met een densiteit van 1000 kg/$m^3$ op het riviertraject. Op het zeetraject wordt gerekend met een densiteit van 1020 kg/$m^3$ indien het schip zijn maximale actuele diepgang in dit soortelijk gewicht schriftelijk opgeeft bij de aanvraag tot toelating.
- Alle scheepslengten en scheepsbreedten zijn uitgedrukt in meters en hebben betrekking op de lengte over alles en breedte over alles.
- Door de GNA kunnen uit veiligheidsoverwegingen en/of in functie van de capaciteit van de vaargeul, en/of op basis van de door Rijkswaterstaat aangeleverde informatie met betrekking tot problemen met de beschikbaarheid van de Westsluis voorwaarden opgelegd worden met betrekking tot het aantal tegelijk op- of afvarende marginale/bovenmaatse schepen per getij.
- Zowel in opvaart als in afvaart zijn de tijvensters berekend via de route Vaargeul 1. De GNA maakt hierbij gebruik van hulpmiddelen zoals het rekentool WESP.

**Artikel 2. Schepen met een marginale diepgang:**

1. Op- en afvarende schepen met een diepgang vanaf 91dm (zoetwater) dienen te varen binnen de tijpoorten bepaald door de GNA.
2. Schepen met een diepgang tussen de 91 dm en 114,9dm (zoetwater) dienen onder normale omstandigheden ten vroegste 1:30u vóór de bepaalde “schutten vanaf” tijd op Vlissingen rede te zijn en ten laatste 2:30u vóór de bepaalde “Uiterste tijd op de Westbuitenhaven”.
3. Van zee inkomende schepen met een diepgang vanaf 115dm (zoetwater) dienen op te varen conform de toelating van de GNA die afhankelijk is van het aantal tijgebonden schepen voor het betreffende hoogwater, onder normale omstandigheden zal hierbij het volgende worden gehanteerd;
    1. Bij 1 tijsuper per tij:
        - krijgt deze een RTA Vlissingen Rede van 1 uur voor HW Vlissingen
    2. Bij 2 tijsupers per tij:
        - het eerste schip van het getij krijgt een RTA Vlissingen Rede van 4 u voor HW Vlissingen;
        - het tweede schip van het getij krijgt een RTA Vlissingen Rede van 1 uur voor HW Vlissingen.
    3. Bij 3 tijsupers per tij:
        - het eerste schip van het getij krijgt een RTA Vlissingen Rede van 4 uur voor HW Vlissingen;
        - het tweede schip van het getij krijgt een RTA Vlissingen Rede van 3 uur voor HW Vlissingen;
        - het derde schip van het getij krijgt een RTA Vlissingen Rede van 1 uur voor HW Vlissingen.
4. Schepen komende vanaf Antwerpen met bestemming Westsluis Terneuzen dienen te varen binnen een door de GNA bepaalde tijpoort.

**Artikel 3. Massagoedschepen, ingericht voor het vervoer van gestorte of vloeibare lading**

1. Deze schepen met een lengte vanaf 210 meter mogen enkel voorstrooms of rond de periode stil van hoog/laag Terneuzen de Westbuitenhaven opdraaien
2. Deze schepen mogen niet op de rivier zwaaien om aan de bovenstaande voorwaarden te voldoen.

**Artikel 4. Afwijkingen en bijzondere omstandigheden**

Afhankelijk van de omstandigheden zoals technische mogelijkheden, verkeerssituatie en weersomstandigheden kan de GNA extra voorschriften vaststellen dan wel afwijken van de bovengenoemde voorschriften.

**Artikel 5. Ingangsdatum:**

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van 1 november 2017.
Deze voorschriften zullen worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgische Staatsblad.

**Toelichting:**
In het belang van de veilige en vlotte doorvaart alsmede in het belang van de instandhouding van de werken wordt het daarom noodzakelijk geacht om het hanteren van vaarplannen voor tij- of stroom gebonden schepen die door de Westsluis van Terneuzen geschut dienen te worden nader te regelen middels de voorschriften van deze Gezamenlijke Bekendmaking.
Bovendien wordt middels deze Gezamenlijke Bekendmaking geregeld dat schepen met een grote diepgang schriftelijk een toelating tot op- dan wel afvaart dienen aan te vragen. Hiermee wordt aansluiting gezocht bij hetgeen geregeld is voor deze schepen voor de havens van Antwerpen en Vlissingen Oost, hetgeen het totale verkeersmanagement in het GNB-beheersgebied ten goede komt.

**Bron: GNA: Bass 101-2017: Gezamenlijke Bekendmaking 05-2017**

# 1/40 HAVEN VAN GENT: REGELING VAN BOOTSMANVERPLICHTING VOOR KLEINE SCHEPEN

BaZ 2019-1/18F vervalt.

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit maakt namens de havenautoriteiten van de haven van Gent bekend dat er een regeling van bootsmanverplichting voor kleine schepen is opgesteld.

Klein register schepen die in het Enigmabestand vallen onder de regel 'vrijstelling van bootsmannen indien de veiligheid is gewaarborgd' dienen gebruik te maken van ten minste één bootsman bij het aan- en/of afmeren indien de omstandigheden dit vereisen, zoals bijvoorbeeld:
- Op onveilige kaaien door aanwezigheid van goederenrestanten, sneeuw, ijzel, .....
- Bij een sterke aflandige wind
- Bij niet competente bemanning (op advies van de loods, op wens van de kapitein, .....)

Op volgende ligplaatsen is het gebruik van ten minste één bootsman steeds verplicht:
- De Moervaart ter hoogte van de kaaien 4500, 4510, 4520
- Ghent Coal Terminal ter hoogte van de kaaien 2320 tot en met 2380
- Bij alle steigers

De havenkapiteinsdienst kan vrijblijvend informatie geven over de plaatsgesteldheid.
Indien de gezagvoerder of de loods om bijkomende informatie vraagt, kan deze voor zover gekend, verstrekt worden.
De havenkapiteinsdienst kan steeds het advies van de loods inwinnen ter zake.

**Bron: GNA: Bass 089-2014**

# 1/41 BENEDEN ZEESCHELDE - ANTWERPEN SCHELDEKAAIEN: SCHEPEN MET BESTEMMING SCHELDEKAAIEN OP ANTWERPEN REDE BOVENWAARTS DE RIJNKAAI

BaZ 2019-1/19 vervalt.

### Artikel 1. Algemeen

Alle zeeschepen met een loa > 170 meter met bestemming Scheldekaaien op Antwerpen rede bovenwaarts de Rijnkaai dienen een scheepsdossier op te sturen naar de GNA op volgend adres:

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit,
Commandoweg 50, 4381 BH te Vlissingen.
Email: GNA-SCC@vts-scheldt.net
tel. +31 (0) 118 424 760 of +31 (0) 118 424 758,
fax +31 (0) 118 467 700 of +31 (0) 118 418 142

Het scheepsdossier moet volgende documenten omvatten:
- Manoeuvreerkarakteristieken van het schip
- Pilotcard
- Mooring Arrangement Plan
- Bij een air draft van meer dan 60 meter, opgave van de exacte air draft
  a. Voor zeeschepen anders dan zee-cruiseschepen dient de schriftelijke aanvraag drie (3) weken op voorhand te worden gedaan. Binnen twee (2) weken wordt beoordeeld of, dan wel onder welke voorwaarden, de op- en afvaart kan worden toegelaten.
  b. Voor zee-cruiseschepen is de schriftelijke aanvraagtermijn acht (8) weken op voorhand en wordt binnen de zes (6) weken beoordeeld of, dan wel onder welke voorwaarden, de op- en afvaart kan worden toegelaten.
  c. Indien een schip reeds in het verleden een scheepsdossier heeft ingediend en dit nog steeds actueel is, moet er niet opnieuw een scheepsdossier ingediend worden.

Alleen indien aan alle onderstaande voorschriften voldaan is kan de opvaart, respectievelijk afvaart plaatsvinden. Hiertoe dient voor elke op-afvaart, minimaal 24 uur voor aankomst op het loodsstation Wandelaar of Steenbank, of 6 uur voor vertrek van de ligplaats een schriftelijke toelating aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) worden gevraagd. Voor de aanvraag kan **het formulier in bijlage** gebruikt worden.

### Artikel 2. Voorschriften voor zee-cruiseschepen

#### 2.1 Zee-cruiseschepen vanaf 170 m Lengte Over Alles (loa) tot 200 m loa

Hiervoor gelden de volgende voorschriften:

1. Maximum diepgang bedraagt 80 dm. Grotere diepgangen zijn enkel mogelijk mits schriftelijke toelating van de Havenkapiteinsdienst van de Haven van Antwerpen, afdeling Scheepvaartmanagement. Aanvraag te richten naar : cruises@portofantwerp.com
2. Bij een zicht van minder dan 1000 meter op het traject tussen de Kallosluis tot de ligplaats, en vice versa, wordt na overleg met de ACC HVL, de ACC-loods/VBS NDH, en de loods indien reeds aan boord, door de GNA beslist of de reis kan worden begonnen of dient te worden uitgesteld.
3. Maximum windkracht: 7 Beaufort gemeten aan de Boudewijnsluis, dit voor de vaart bovenwaarts de Kallosluis.
4. Ten laatste bij passage CP dient de agent een door het HA (Sluis en Dok) goedgekeurde wachtkaai te voorzien. Deze wachtkaai dient beschikbaar te zijn vanaf passage CP tot gemeerd eindbestemming. Bij ontstentenis hiervan wordt het schip, bij verslechtering van de weersomstandigheden beschreven onder punt 2 en 3, terug buitengaats gezonden.
5. Het gebruik van boegschroef, hekschroef of propellers dwars is verboden. Dit verbod is niet van toepassing voor schepen met bestemming S19 (vanaf MP 225), S20 en S21.
6. Het sleepbootgebruik bij aankomst en vertrek is volgens bindend loodsadvies.

7. Het Havenbedrijf Antwerpen ziet erop toe dat de organisatie van het schutten van de Royerssluis wordt afgestemd op de passage van het betreffende zee-cruiseschip.
8. De beheerder van de Kattendijksluis ziet erop toe dat de organisatie van het schutten van de Kattendijksluis wordt afgestemd op de passage van het betreffende zee-cruiseschip.
9. In opdracht van de beheerder van de betreffende ligplaatsen mogen geen schepen afgemeerd zijn op volgende ligplaatsen, bij passage van het zee-cruiseschip, dit zowel bij op- als afvaart: S21 tot en met S29, de wachtpalen tussen Royerssluis en de Kattendijksluis, de buitenkant van de steiger St. Annaveer op de Palingplaat en het ponton t.h.v. het Steenplein rechteroever. Vanuit de Havenkapiteinsdienst van de Haven van Antwerpen, afdeling Scheepvaartmanagement, wordt aan de beheerders van de betreffende ligplaatsen, een vooraankondiging gegeven van 48 uur van de op/afvaart van een te verwachten zee-cruiseschip. Aldus kunnen de beheerders tijdig de passende maatregelen nemen om op de gemelde datum, geen scheepvaart afgemeerd te hebben op de ligplaatsen, steigers en kades onder hun beheer.

### 2.2 Zee-cruiseschepen vanaf 200 m Lengte Over Alles (loa) tot en met een loa van 230 m

Hiervoor gelden de voorschriften onder 2.1 en volgende bijkomende voorschriften:

1. Op het riviertraject wordt er naar gestreefd deze schepen van 1 loods van de hoogste categorie te voorzien.
2. Maximum windkracht: 6 Beaufort gemeten aan de Boudewijnsluis, dit voor de vaart bovenwaarts de Kallosluis.
3. Het schip zal varen onder politiebegeleiding vanaf boei 93 tot aan de ligplaats en vice versa. Hierbij zal het politievaartuig voorop varen om de tegenliggende vaart tijdig te verwittigen en uit de bochten te houden. Ook de zwaaimanoeuvres ter hoogte van de ligplaats zullen gebeuren onder politiebegeleiding. Het politievaartuig zal passerende scheepvaart verwittigen en de rede vrijhouden.
4. Er liggen geen schepen ten anker op de Rede van Antwerpen, en Oosterweel.
5. In opdracht van de beheerder van de betreffende ligplaatsen mogen bijkomend geen schepen afgemeerd zijn op de volgende ligplaatsen, bij passage van het zee-cruiseschip, dit zowel bij opvaart als afvaart: de SPO-steiger (Lanxess Rubber Zwijndrecht) en de Scheldekaaien 4 tot 8.

### 2.3 Zee-cruiseschepen vanaf 230 m Lengte Over Alles (loa) tot en met een loa van 265 m

Hiervoor gelden de voorschriften onder 2.2 en volgende bijkomende voorschriften:

1. Op het riviertraject wordt gebruik gemaakt van een “Full SNMS” navigatiesysteem.
2. Er wordt naar gestreefd om op het riviertraject 2 loodsen van de hoogste categorie in te zetten, waarvan minstens 1 loods een opleiding genoten heeft voor het “Full SNMS” navigatiesysteem.
3. In opdracht van de beheerder van de betreffende ligplaats mogen bijkomend geen schepen afgemeerd worden aan de Staatssteiger LO op het moment dat het zee-cruiseschip ter plaatse moet zwaaien.

### 2.4 Zee-cruiseschepen vanaf 265 m Lengte Over Alles (loa)

Op basis van het scheepsdossier zal de GNA, in overleg met de beide loodsdiensten en in afstemming met de Permanente Commissie, binnen de 8 weken oordelen of en onder welke voorwaarden toelating wordt verleend voor de op- en afvaart van het betreffende scheepstype waarvoor een scheepsdossier is ingediend.

**Artikel 3. Voorschriften voor overige schepen met een Lengte Over Alles (loa) groter dan 170 m**

Op basis van het scheepsdossier zal de GNA, in overleg met de beide loodsdiensten, binnen de 2 weken oordelen of en onder welke voorwaarden toelating wordt verleend voor de op- en afvaart van het betreffende scheepstype waarvoor een scheepsdossier is ingediend.

**Artikel 4. Inwerkingtreding**

Deze bekendmaking treedt in werking 2 dagen na publicatie in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.
BaZ 2017-01/019 (Gezamenlijke Bekendmaking 05-2016) komt hierbij te vervallen.

**GNA Bass 008-2017 - Gezamenlijke Bekendmaking 01-2017**

## BIJLAGE

**Checklist schepen bestemming Scheldekaaien**

**Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit**

| | | |
|---|---|---|
| Van: | | Aan: Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit |
| Telnr: | Faxnr: | Datum: Tijd: |

| BIJZONDERHEDEN M.B.T. HET SCHIP | | |
|---|---|---|
| Naam schip: | | |
| G.T.: | mt. | |
| Lengte: | m. | |
| Breedte: | m. | |
| Diepgang V/A: | dm. | |
| Airdraft: | m. | |

| INFORMATIE BETREFFENDE HET SCHIP (MEE TE VERSTUREN VOOR VERGUNNING) |
|---|
| Pilotcard |
| Mooring Arrangement Plan (indien nog geen scheepsdossier ingediend) |
| Manoevreerkarakteristieken van het schip (indien nog geen scheepsdossier ingediend) |
| |
| |
| |
| |
| |

| ETA/ETD MELDING | | | |
|---|---|---|---|
| ETA (Wandelaar, Steenbank of ETD haven uit het Scheldegebied) | Datum: | Tijd: | |
| ETA Antwerpen Rede | Datum: | Tijd: | Ligplaats: |
| ETD Antwerpen Rede | Datum: | Tijd: | |

| INFORMATIE M.B.T. CONTACTPERSOON | |
|---|---|
| Naam: | |
| Telefoon: | |
| Fax: | |
| E-mail: | |

| INFORMATIE M.B.T. UITWIJKLIGPLAATS | |
|---|---|
| Kaainummer: | |

## Toelichting bij Checklist schepen bestemming Scheldekaaien

**1-Kop van het bericht**

| | |
|---|---|
| **Van:** | Naam van de aanvrager invullen. |
| **Tel. en Fax.:** | Telefoonnummer en faxnummer van de aanvrager invullen. |
| **Datum en tijd:** | Datum en tijd van verzending. |

**2-Bijzonderheden m.b.t. het passagierschip**

| | |
|---|---|
| **Naam schip:** | Naam van het schip |
| **G.T. :** | Gross Tonnage. |
| **Lengte:** | Lengte over alles. |
| **Breedte:** | Grootste breedte. |
| **Diepgang V/A:** | Diepgang het van schip. Zowel V(oor)- als A(achter)- diepgang vermelden (de grootste diepgang). |
| **Airdraft:** | De maximale hoogte van het schip in meters boven water indien meer dan 60 meter. |

**3-Informatie betreffende het schip**

Alle bijzonderheden die belangrijk zijn voor de bevoegde instanties (Loodswezen, GNA,...) welke het schip moet geven om een scheepsdossier te kunnen samenstellen dan wel ter aanvulling van het scheepsdossier.
Cfr Gez. Bekendmaking 01/2017

**4-ETA/ETD melding**

| | |
|---|---|
| **Datum en ETA/ETD:** | Verwachtte datum en tijd van aankomst. |
| **Datum en ETA ligplaats Antwerpen:** | Verwachtte datum en tijd van aankomst ligplaats Antwerpen |
| **Datum en ETD ligplaats Antwerpen:** | Verwachtte datum en tijd van vertrekligplaats Antwerpen. |

**5-Informatie m.b.t. de contactpersoon te bereiken tijdens de op en afvaart**

| | |
|---|---|
| **Naam:** | De gevraagde gegevens invullen. |
| **Tel.** | De gevraagde gegevens invullen. (liefst GSM of 24/24h telefoon) |
| **Fax** | De gevraagde gegevens invullen. |
| **E-mail** | De gevraagde gegevens invullen. |

**Formulier faxen of e-mailen:**
**Fax +31 (0) 118 467 700 of +31 (0) 118 418 142**
**E-mail: gna-scc@vts-scheldt.net**

# 1/42 BELGISCHE KUSTHAVENS EN DE TOEGANGSGEULEN TOT DIE HAVENS: BOVENMAATS ZEESCHIP

BaZ 2019-1/20A vervalt.

Ingevolge art. 3, 3° en art. 13 § 2 van het Belgisch KB van 04 augustus 1981, houdende Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, worden per kusthaven, op de reden van en in de toegangsgeulen tot die havens, voor de aanmerking van een bovenmaats schip de volgende normen bepaald:

**1. Zeebrugge**
Schepen met een lengte-over-alles van meer dan 170 meter en/of een diepgang groter dan 8 meter.

**2. Oostende**
Schepen met een lengte-over-alles van meer dan 130 meter en/of een diepgang groter dan 7,2 meter.

**3. Nieuwpoort**
Schepen met een lengte-over-alles van meer dan 75 meter en/of een diepgang groter dan 4,6 meter.

**Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding – MRCC**

# 1/43 BELGISCHE KUST: VERKEERSSEINEN

BaZ 2019-1/20B vervalt.

In de havens Zeebrugge en Oostende zijn volgende internationale seinen van toepassing:

1



FLIKKEREND

Ernstige noodtoestand

Alle schepen wijken uit volgens instructies

---

2



Schepen dienen het vaarwater en de aanloopgeul onmiddellijk en langs de kortste weg vrij te maken

---

3



Eénrichtingsverkeer

Schepen mogen enkel in aangegeven richting varen

---

4

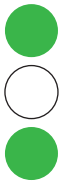


Tweerichtingsverkeer

Verkeer is in beide richtingen toegelaten

---

5



Eénrichtingsverkeer

Enkel het vaartuig dat toelating heeft gekregen mag in de aangeduide richting doorvaren. Andere vaartuigen dienen het vaarwater en de aanloopgeul onmiddellijk en langs de kortste weg vrij te maken

---

**Bron: MDK – afdeling Scheepvaartbegeleiding**

# 1/44 KUSTJACHTHAVENS: SNELHEIDSBEPERKINGEN VOOR WERKTUIGLIJK VOORTBEWOGEN VAARTUIGEN

BaZ 2019-1/21 vervalt.

In de kustjachthavens gelden voor werktuiglijk voortbewogen vaartuigen de volgende snelheidsbeperkingen:

- in de havengeulen van Nieuwpoort en Blankenberge tussen de staketsels en in de geul leidend naar de havens is de maximum toegelaten vaart op 5 knopen gesteld.
- in de havendokken van Nieuwpoort en Blankenberge mag de vaart niet meer dan 3 knopen bedragen.
- in het Montgomerydok, Visserijdok en Vuurtorendok te Oostende en het Prins Albertdok en Tijdok te Zeebrugge mag de vaart niet meer dan 3 knopen bedragen.

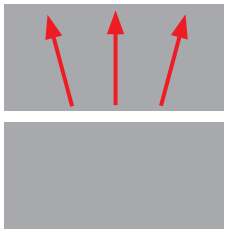
Deze beperkingen worden aangeduid op borden opgesteld aan weerszijden van de geul op de staketsels en op de oevers bij het binnenvaren van de havendokken.
Deze borden voor snelheidsbeperkingen zullen steeds vergezeld gaan van een bord “Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken”.

**Bron: MDK - afdeling KUST - team Ontwikkeling Kust**

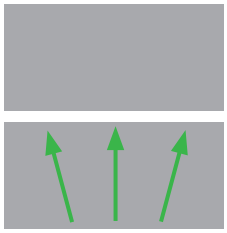
# 1/45 HAVEN OOSTENDE: BIJZONDERE VERKEERSSEINEN - FLIKKERLICHTEN

BaZ 2019-1/22A vervalt.

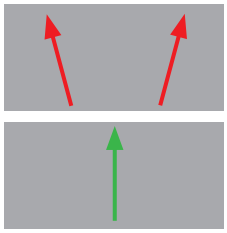
1. Aan de ingang van het Montgomerydok worden onder een geel flikkerlicht twee verkeersborden geplaatst, landwaarts gericht: het bovenste met rode, het onderste met groene pijlen.
   Volgende instructies voor het uitvaren zullen worden vertoond:



Verboden: richting -zee
-visserssluis+tijdok
-achterhaven

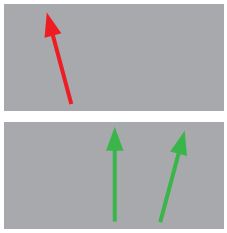


Toegestaan: richting -zee
-visserssluis+tijdok
-achterhaven



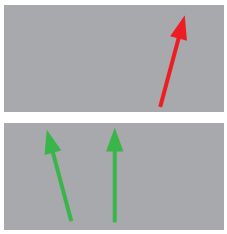
Verboden: richting -zee
-achterhaven

Toegestaan: richting -visserssluis+tijdok



Verboden: richting -zee

Toegestaan: richting -visserssluis+tijdok
-achterhaven

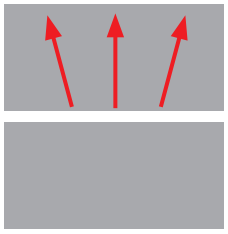


Verboden: richting -achterhaven

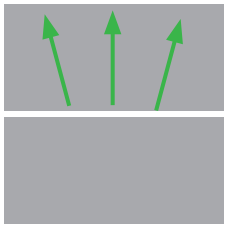
Toegestaan: richting -zee
-visserssluis+tijdok

2. Aan de ingang van de visserssluis worden onder een geel flikkerlicht twee verkeersborden geplaatst, landwaarts gericht: het bovenste met rode, het onderste met groene pijlen.

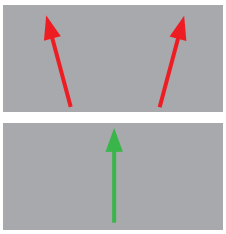
Volgende instructies voor het uitvaren zullen worden vertoond:



Verboden: richting -zee
-Montgomerydok
-achterhaven

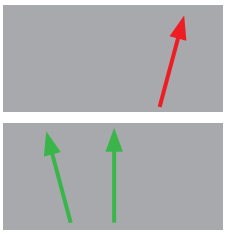


Toegestaan: richting -zee
-Montgomerydok
-achterhaven



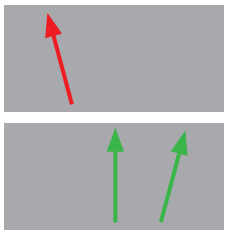
Verboden: richting -zee
-achterhaven

Toegestaan: richting -Montgomerydok



Verboden: richting -zee

Toegestaan: richting -Montgomerydok
-achterhaven



Verboden: richting -achterhaven

Toegestaan: richting -zee
Montgomerydok

3. Ter hoogte van de aanlegkade Foxtrot aan de oostzijde van de vaargeul wordt, onder een geel flikkerlicht, een rood stoplicht zeewaarts gericht geplaatst. Het woord "STOP" is zichtbaar. Dit betekent voor de schepen die uit de achterhaven varen een formeel bevel tot stoppen en wachten, dit zolang genoemde lichten niet worden gedoofd.

**Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding**

# 1/46 HAVEN OOSTENDE: SEININSTALLATIE VOOR WATERLOZING

BaZ 2019-1/22B vervalt.

In de achterhaven, ten behoeve van aldaar gemeerd liggende boten, is aan de stuw te Sas-Slijkens en aan de voorhavenbrug een seininstallatie voorzien, bestaande uit een vast rood licht.
Het rood licht wordt aangezet tijdens spuien. Dit sein betekent voor de eigenaars van de aldaar gemeerd liggende boten, dat extra bewaking geboden is, doordat sterke bijkomende stromingen worden verwekt.

**Bron: De Vlaamse Waterweg nv**

# 1/47 HAVEN ZEEBRUGGE: VOORRANGSREGELING VISARTSLUIS - PRINS ALBERTDOK - TIJDOK

BaZ 2019-1/24A vervalt.

Het scheepvaartverkeer komende van of in de richting van de Visartsluis heeft voorrang op de vaartuigen die het Prins Albertdok (Oude Vissershaven) en het Tijdok wensen uit te varen.
Laatstgenoemden dienen toelating te bekomen van Port Control Zeebrugge (VHF kanaal 71) alvorens het Prins Albertdok/Tijdok uit te varen".

**Bron: MBZ - Zeebrugge**

# 1/48 HAVEN ZEEBRUGGE: BLAUW-GEEL ZWAAILICHT

BaZ 2019-1/24B vervalt.

De scheepvaart wordt ter kennis gebracht dat er een blauw-geel zwaailicht is geplaatst op de portiek van de uitwateringssluizen te Heist. Vóór het openen van de sluis wordt het blauwe zwaailicht twee minuten in werking gesteld. Na het openen wordt het gele zwaailicht in werking gesteld; zolang water gelost wordt, blijft het gele zwaailicht in werking. De scheepvaart dient dan rekening te houden met stroming die hinderlijk kan zijn.

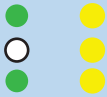
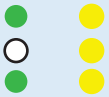
**Bron: De Vlaamse Waterweg nv**

# 1/49 HAVEN ZEEBRUGGE: HAVENSEINEN AAN DE STREKDAMMEN EN AAN DE OUDE STREKDAM (LEOPOLD II-DAM)

BaZ 2019-1/24C vervalt.

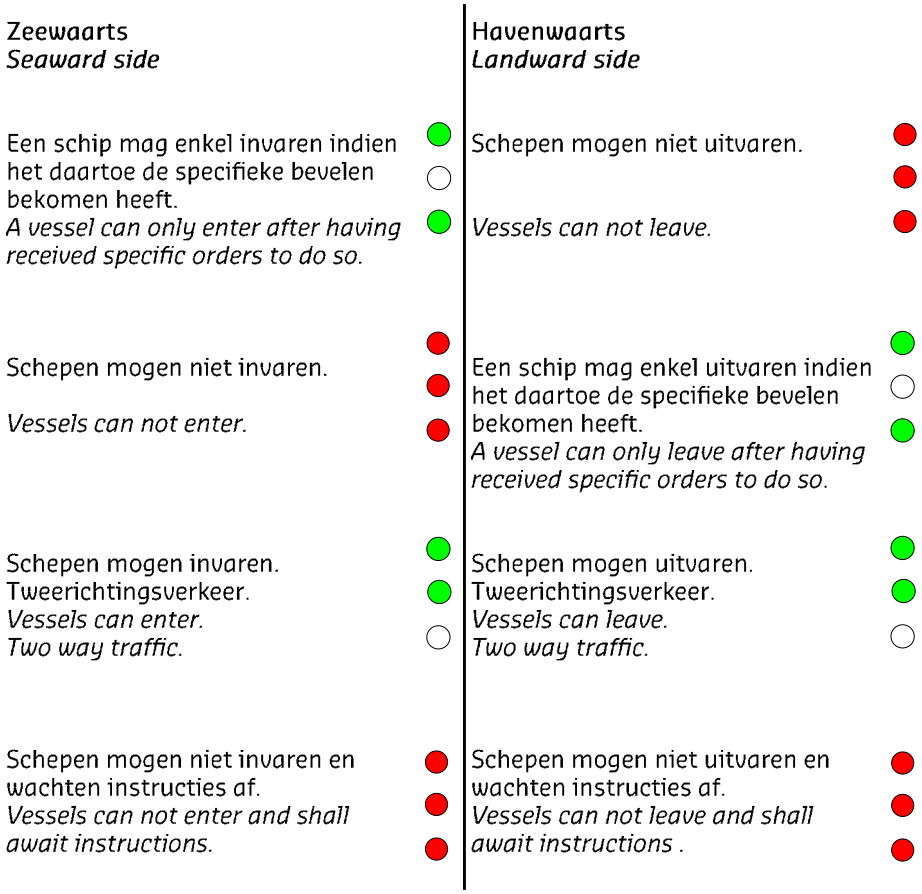
De havenseinen aan de strekdammen (westdam positie 51°21',74 N - 003°11',18 E) te Zeebrugge werden officieel in dienst gesteld op 1 januari 1996 voor het toestaan van invaart en/of afvaart van de schepen. Het passeren van de strekdammen wordt beschouwd als in- of uitvaren van de haven van Zeebrugge en schepen moeten dus rekening houden met deze havenseinen.
Ondergeschikt aan de seinen op de strekdammen blijven de seinen aan de vuurtoren op de oude strekdam (Leopold II-dam) bestaan.

## CONFIGURATIE SEINMASTEN STREKDAMMEN ZEEBRUGGE

| Nr. | Zeezijde (E&W) | Landzijde (w) | Betekenis | |
|---|---|---|---|---|
| 1 |   |   | Ernstig noodgeval<br>Alle schepen stoppen of afleiden volgens instructies | HAVEN GESLOTEN<br>GROOT GEVAAR |
| 2 |  |  | Invaren verboden,<br>uitvaren verboden | HAVEN GESLOTEN |
| 3 |  |  | Invaren verboden,<br>uitvaren toegelaten<br>Eenrichtingsverkeer | UITVAREN |
| 4 |  |  | Invaren toegelaten,<br>uitvaren verboden<br>Eenrichtingsverkeer | INVAREN |
| 5 |  |  | Invaren en uitvaren<br>toegelaten | VRIJ VERKEER |
| 6 |  |  | Invaren mits uitdrukkelijke toelating,<br>uitvaren verboden<br>Schip bestemd voor LNG-terminal | LNG-SCHIP IN |
| 7 |  |  | Invaren verboden, uitvaren mits<br>uitdrukkelijke toelating<br>Schip vaart af van LNG-terminal | LNG-SCHIP UIT |
| 8 |  |  | Invaren mits uitdrukkelijke toelating<br>Uitvaren verboden. (Grote) vaartuig vaart de haven in of belemmert de doorgang | (GROTE) VAARTUIG VAART IN<br>OF BELEMMERT DE DOORGANG |
| 9 |  |  | Invaren verboden, uitvaren mits<br>uitdrukkelijke toelating<br>(Grote) vaartuig vaart de haven uit of belemmert de doorgang | (GROTE) VAARTUIG VAART uit<br>OF BELEMMERT DE DOORGANG |

# LICHTSEINEN AAN DE OUDE HAVENDAM

## *LIGHT SIGNALS AT THE OLD MOLE*




Bron: MBZ - Zeebrugge

# 1/50 HAVEN ZEEBRUGGE - P. VANDAMMESLUIS EN VISARTSLUIS: SEINLICHTEN

BaZ 2019-1/24D vervalt.

De seinlichten aan de P. Vandammesluis te Zeebrugge werden officieel in dienst gesteld op 1 december 2013 voor het toestaan van invaart en/of uitvaart van de schepen.
De 4 masten aan de buitenkant van de sluis (zee- en landzijde) dragen een mistlicht (F.Y).
Nieuwe in- en uitvaartlichten zijn operationeel aan beide deuren van de Visartsluis.

**CONFIGURATIE SEINMASTEN AAN DE P. VANDAMMESLUIS EN VISARTSLUIS TE ZEEBRUGGE**



Invaren/uitvaren van de sluis verboden



Sluisdeur in beweging - invaren/uitvaren van de sluis verboden



Invaren/uitvaren van de sluis toegelaten



Stremming

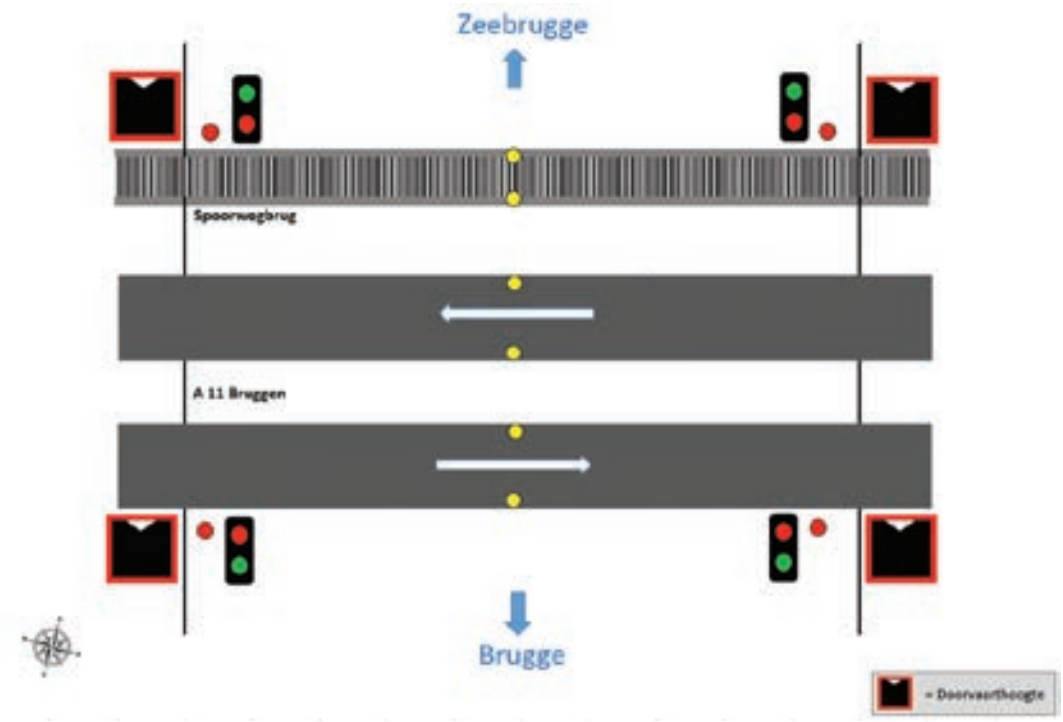
**Bron: MBZ - Zeebrugge**

# 1/51 HAVEN ZEEBRUGGE - BOUDEWIJN-KANAAL - ROSKAMBRUGGEN (A11) EN SPOORWEGBRUG: SEINLICHTEN

BaZ 2019-1/24E vervalt.

In het kader van de nieuwe bruggen over het Boudewijnkanaal voor de aanleg van de A11, is de volgende combi-signalisatie van zowel de Roskambruggen (A11) als van de Spoorwegbrug operationeel.

**SIGNALISATIE ROSKAMBRUGGEN (A11) EN SPOORWEGBRUG**




| | |
|---|---|
| Doorvaart en onderdoorvaart, Spoorwegbrug en Roskambruggen (A11), verboden. |  |
| Doorvaart, Spoorwegbrug en Roskambruggen (A11), verboden. Onderdoorvaart toegestaan met een maximum doorvaarthoogte van 8.5m. |  |
| Doorvaart, Spoorwegbrug en Roskambruggen (A11), verboden. Onderdoorvaart toegestaan met een maximum doorvaarthoogte van 15m. |  |
| Doorvaart, Spoorwegbrug en Roskambruggen (A11), toegestaan. |  |
| Doorvaart en onderdoorvaart, Spoorwegbrug en Roskambruggen (A11), verboden, bruggen gaan open. |  |

**Bron: MBZ - Zeebrugge**

# 1/52 HAVEN ZEEBRUGGE: EXTRA REGLEMENTERING LNG BUNKER BOOT

BaZ 2019-1/24F vervalt..

**Extra reglementering voor de scheepvaart met betrekking tot LNG bunker boot**

Een LNG bunker boot (LBV) (de "Engie Zeebrugge") is operationeel in de haven van Zeebrugge-Brugge. Bijgevolg zijn de volgende regels van toepassing:

Wanneer een LBV gemeerd ligt langszij een ontvangend schip of langszij een kaai moet het overige scheepvaartverkeer een minimale passeerafstand houden van 30 meter en moet de snelheid beperkt blijven tot 6 knopen.

Wanneer een LBV vaart moet het overige scheepvaartverkeer een minimale afstand houden van 1 kabel voor of achter en een minimale passeerafstand houden van 50 meter. Ook hier is de maximale snelheid 6 knopen.

Voor iedere verplaatsing zal een LBV zijn vaarplan in het Engels omroepen op VHF kanaal 68 wanneer toepasselijk op de achterhaven of VHF kanaal 71 wanneer toepasselijk op de voorhaven.

Bij sluispassage zal de LBV als laatste schip in de sluis varen en in principe ook als laatste uit de sluis vertrekken, tenzij de sluismeester andere instructies geeft. Wanneer een LBV in de sluis ligt, is hot work en roken verboden in de sluisomgeving (afgebakend door hekken aan elke zijde) en op alle andere schepen in de sluis.

Bovenvermelde snelheid zal gemonitord worden door het Havenbedrijf. De overtreder zal onverbiddelijk en toepasselijk worden gesanctioneerd. Andere snelheidsbeperkingen (Yamal-project) blijven nog steeds van toepassing.

**Bron: MBZ - Zeebrugge**

# 1/53 HAVEN ZEEBRUGGE: NAUTISCHE BEHEERSMAATREGELEN 001-2018 – LNG PROCEDURES – OP- EN AFVAART ZEEBRUGGE

(Gewijzigde versie van 1 september 2019)

BaZ 2019-1/25 en 2019-19/245 vervallen.

## 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

### 1.1. Algemeen

De opvaart naar, het verblijf in en de afvaart vanuit Zeebrugge van een LNG-tanker zijn operaties die volledig planmatig moeten verlopen.

In Zeebrugge is een coördinatiecentrum opgericht, verder VCZB (Verkeerscentrale Zeebrugge) genoemd, dat 24 uur per dag bezet is en dat gezamenlijk met Port Control Zeebrugge deze activiteiten controleert.

De algemene bepalingen zijn identiek voor grote LNG-vaart en kleine LNG-vaart. Voor een vergelijking van nautisch randvoorwaarden tussen de onderscheiden LNG-tankers: zie bijlage III.

### 1.2. Bevoegde autoriteiten

Bij het verwijzen naar de bevoegde autoriteiten in de tekst worden bedoeld
- MRCC ( Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum)
- VCZB (Verkeerscentrale Zeebrugge)
- GNA (Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit)
- MBZ (Maatschappij van de Brugse Zeehaven NV)
- DAB Loodswezen (Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen)

Contactgegevens van de bevoegde autoriteiten: zie bijlage I.

### 1.3. Beheersmaatregelen

De beheersmaatregelen blijven ongewijzigd ongeacht een LNG-tanker leeg en niet gasvrij is, slechts gedeeltelijk of volledig geladen is, de haven op- of afvaart.

Wanneer een LNG-tanker onder lucht of inert gas vaart, brengt deze de bevoegde autoriteiten hiervan op de hoogte. Het gasvrij-certificaat dient op voorhand bezorgd te worden aan VCZB en de havenkapiteinsdienst MBZ.

Indien de LNG-tanker geen gasvrij-certificaat vóór aankomst kan voorleggen, brengt MBZ de bevoegde autoriteiten op de hoogte of de LNG-tanker al dan niet als gasvrij wordt erkend.

Een LNG-tanker, waarvan de grootste tank minder dan 3000 $m^3$ bedraagt én met een lading minder dan 15.000 $m^3$ valt niet onder de LNG beheersmaatregelen.

In de haven van Zeebrugge zijn de LNG beheersmaatregelen van toepassing in het tij- gebonden gedeelte van de haven mits uitzondering van de verhalingen. Verhalingen in het tijgebonden gedeelte van de haven vallen onder de havenverordening MBZ.

Naast de nautische beheersmaatregelen - “LNG procedures op- en afvaart Zeebrugge”, is ook de overeenkomstige Gezamenlijke Bekendmaking m.b.t. het vervoer van gevaarlijke stoffen in gastankers van kracht op alle LNG-vaart die door het Gemeenschappelijk Nautisch Beheersgebied (GNB) vaart en is tevens het Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust van kracht.

## 1.4. Technische storingen

Alle incidenten en technische storingen aan boord van de LNG-tanker die zich voordoen op het zeetraject alsook tijdens het verblijf in de haven van Zeebrugge worden onverwijld door de LNG-tanker gerapporteerd aan VCZB én Port Control Zeebrugge. VCZB brengt op haar beurt DAB Loodswezen Zeebrugge, GNA en MRCC op de hoogte. Port Control Zeebrugge brengt op haar beurt de terminal op de hoogte.

De LNG-tanker meldt 24 uur vóór aankomst op de beloodsingspositie aan VCZB én aan MBZ of er defecten aan het schip, de voortstuwingsmiddelen en de uitrusting zijn vastgesteld of verwacht worden.

Naargelang de aard van een eventueel defect kan het in/uitvaren worden geweigerd door de bevoegde autoriteiten. Indien er veranderingen in de toestand optreden moet dit onmiddellijk aan VCZB gemeld worden. VCZB brengt op haar beurt DAB Loodswezen Zeebrugge, GNA, MRCC én Port Control Zeebrugge op de hoogte. Port Control Zeebrugge brengt op haar beurt de terminal op de hoogte.

## 1.5. Melding positie/E.T.A./E.T.D.

Vanaf vijf (5) dagen voor de aankomst te Zeebrugge moet de positie van de LNG-tanker om de 24 uur gemeld worden aan MBZ.

Verplichte melding door de LNG-tanker aan VCZB van de tijd van aankomst 48, 24, 6 en 1 uur vóór aankomst op de beloodsingspositie.
VCZB én MBZ bepalen en controleren de tijd van aankomst/vertrek in overleg met de LNG- tanker en de LNG-terminal.

## 1.6. Swath operabiliteit

De LNG-tanker meldt minimum 24 uur vóór aankomst aan VCZB én DAB loodswezen Zeebrugge of het vaartuig al dan niet swath-operabel is. (zie bijlage VI)

## 1.7. Aanbevolen ankerplaatsen

Indien er een loods aan boord is wordt de ankerplaats toegewezen door VCZB in samenspraak met de bedienende loods.
Indien er geen loods aan boord is wijst VCZB het ankergebied Westhinder aan.

## 1.8. VTS-begeleiding / positie-informatie / VHF-communicatie

De VTS-begeleiding door VCZB gebeurt op de VHF-kanalen 60, 65 en 69 van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI.
Vanaf het eerste VHF-contact met Wandelaar Approach komt de LNG-tanker onder begeleiding van VCZB.

**Verkeersgebied "Wandelaar Approach"**
Van in de west tot de lijn Westende - Middelkerkebank (boei) -
51°19,60'N/002°31,50' E - Oostdyck één (boei)
**ROEPNAAM: Wandelaar Approach – VHF-kanaal : 60**

**Verkeersgebied "Wandelaar"**
vanaf de lijn watertoren Westende - Middelkerkebank (boei) - 51°19,60'N/002°31,50' E - Oostdyck één (boei)
tot boeienlijn A1bis - S2 - VG6
**ROEPNAAM: Traffic Center Wandelaar – VHF – kanaal : 65**

**Verkeersgebied "Zeebrugge"**
vanaf de boeienlijn A1bis - S2 - VG6 met inbegrip van de Pas van het Zand tot aan de strekdammen van Zeebrugge
**ROEPNAAM: Traffic Center Zeebrugge - VHF - kanaal: 69**

Op vraag van de LNG-tanker, kan door VCZB te allen tijde continu positie-informatie verstrekt worden op VHF-kanaal 4.

Het gebruik van VHF-kanaal 4 ontslaat de LNG-tanker niet van de bereikbaarheidsplicht op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI.

**ROEPNAAM: Radar Zeebrugge - VHF - kanaal 4**

Opvarend moet de LNG-tanker vanaf de "S3"-boei bereikbaar zijn voor Port Control Zeebrugge op VHF-kanaal 71.

## 2 - GROTE LNG-VAART

### 2.1. Definitie

Met grote LNG-vaart wordt bedoeld, LNG-tankers met een lengte langer dan 200 m, verder genoemd: grote LNG-tanker.
Hierin worden vier grote groepen onderscheiden:

**Conventionele LNG-vaart:** loa: >200 meter en < 315 meter
**Q-flex:** loa: ≥ 315 meter en < 345 meter
**Q-max:** loa: ≥ 345 meter
**ARC7:** loa: =299 meter

### 2.2. Nautische beheersmaatregelen bij opvaart

#### 2.2.1. Het bemannen

Het bemannen geschiedt 1 mijl beoosten de boeienlijn "A-S" – "A-N", op voldoende grote afstand van het beloodsen van de overige vaartuigen. Tijdens deze operatie wordt de overige scheepvaart door Traffic Center Wandelaar geïnformeerd om minimaal een halve mijl van de grote LNG-tanker weg te blijven, desgevallend via een verkeersaanwijzing.

#### 2.2.2. Route

De opvarende grote LNG-tanker vaart langs de route voorzorgsgebied Wandelaar, Akkaert-SW, A1, "S3/S4", Scheur West, Pas van het Zand.

Na het uitwisselen van informatie met VCZB kan er in functie van het verkeersbeeld en/of stremming van het vaarwater afgeweken worden van de oorspronkelijke route en kan de route voorzorgsgebied Wandelaar, Vaargeul 1, "S3/S4", Scheur West, Pas van het Zand gevolgd worden.

**De grote LNG-tanker heeft het statuut van**
**"BOVENMAATS VAARTUIG"**

**2.2.3. Toelating tot opvaart**

- De eerste aanloop van een grote LNG-tanker op de haven van Zeebrugge gebeurt tijdens daglicht over het volledige traject.
- De aanloop van het eerste Q-max-type dat zich aanbiedt, gebeurt tevens bij rijzend water.
- De toelating tot opvaart wordt door de grote LNG-tanker gevraagd aan VCZB, deze wordt verleend wanneer aan onderstaande voorwaarden is voldaan.

2.2.3.1. Voorwaarden MBZ

→ De nodige voorzieningen voor ontvangst van de grote LNG-tanker moeten getroffen zijn.
→ Er mogen zich geen munitievaartuigen in de voorhaven bevinden.
→ Er mogen zich in de voorhaven geen andere gastankers dan LNG-tankers bevinden, met uitzondering van die gastankers waarvoor een "checklist - gelijktijdig aanlopen van een LNG-tanker en een gastanker (uitgezonderd LNG) om te spoelen" is afgeleverd door een gasdeskundige.
→ Minstens drie sleepboten moeten tijdig kunnen uitvaren om de grote LNG-tanker te assisteren vanaf de "SZ"-boei. Twee bijkomende sleepboten assisteren vanaf de passage van de strekdammen Zeebrugge.

- **Bij conventionele LNG-vaart:** een minimale bollardpull met een totale kracht van 180 ton is vereist voor de 5 slepers.
- **Bij de Q-flex en ARC7 - serie:** een minimale bollardpull met een totale kracht van 210 ton is vereist voor de 5 slepers.
- **Bij de Q-max-serie:** een minimale bollardpull met een totale kracht van 305 ton is vereist voor de 5 slepers.

Drie sleepboten moeten effectief kunnen assisteren vóór de passage van de "SZ"-boei.

De grote LNG-tanker moet uitgerust zijn om vier sleepboten vast te maken aan dek, het gebruik van "sunken bits" in de scheepszij is uitgesloten zeewaarts van de strekdammen Zeebrugge.

De gebruikte sleeplijnen worden telkens door de sleepboten uitgegeven.

Eén of meerdere sleepboten moeten beschikken over geschikte blusmiddelen, klassenorm Fifi-1, om een LNG-brand te kunnen bestrijden (zie bijlage IV).

→ Strenge bepaling van de volgorde en tijdstip van opvaart wanneer er zich gelijktijdig andere vaartuigen aanmelden. Als referentie wordt door Port Control Zeebrugge het "Protocol met betrekking tot de verwezenlijking van de ketenbenadering in de haven van Zeebrugge" gehanteerd. (zie bijlage VII)
→ Het zicht moet minstens 1000 meter bedragen over het volledige zee- en haventraject.

| |
|---|
| De voorwaarden uit 2.2.3.1. dienen door VCZB afgecheckt te worden met Port Control Zeebrugge vóór passage grote LNG-tanker boeien "VG5/VG6 – S2". |

2.2.3.2. Voorwaarden VCZB

→ De grote LNG-tanker moet een minimum kielspeling van 15% hebben op het volledige traject.
→ De windkracht moet minder dan 14 meter per seconde zijn volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge (conventionele LNG-vaart, Q-flex en ARC7-serie).
→ De windkracht moet minder dan 12 meter per seconde zijn volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge (Q-max-serie).
→ De snelheid van de getijstroom aan de strekdammen Zeebrugge moet minder dan 1½ knoop zijn.
→ Het zicht moet minstens 1000 meter bedragen over het volledige zee- en haventraject.

| |
|---|
| De voorwaarden uit 2.2.3.2. dienen door VCZB afgecheckt te worden vóór het bemannen van de grote LNG-tanker. |

Indien niet voldaan wordt aan de voorwaarden onder 2.2.3.2 dient dit door VCZB voorgelegd te worden aan de bevoegde autoriteiten. Er wordt in consensus beslist of er al dan niet toelating wordt gegeven tot opvaart.

Indien geen toelating tot opvaart wordt verleend, zal de grote LNG-tanker naar een ankerplaats worden verwezen door VCZB.

Indien de grote LNG-tanker toelating kreeg om op te varen naar de haven van Zeebrugge en de omstandigheden tot een onaanvaardbaar niveau verslechteren (wind, zicht, te weinig sleepboten, geen aanlegplaatsen beschikbaar,.....), moet de grote LNG-tanker uiterlijk vóór het passeren van de boeien "VG5/VG6 – S2" hiervan worden ingelicht door VCZB.

### 2.2.4. Vaarplan en melding passage punten

2.2.4.1. Vaarplan

De loods die aangeduid wordt voor het loodsen van de grote LNG-tanker stelt minstens één uur vóór ETA "A-S"-boei een vaarplan op.

Het vaarplan wordt door de loods bij voorkeur per e-mail doorgestuurd naar VCZB. Indien geen e-mail ter beschikking kan het vaarplan telefonisch of per VHF worden overgemaakt.

VCZB bezorgt op haar beurt het vaarplan per e-mail aan de bevoegde autoriteiten en de loodskruispost.

VCZB roept het vaarplan (met de diverse passagepunten en passagetijden) gelijktijdig om op de VHF-kanalen 65 en 69 van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI, op de volgende tijdstippen:

- Eén uur voor de aankomst van de grote LNG-tanker bij de boei "A-S"
- Bij de aankomst van de grote LNG-tanker bij de boei "A-S"

2.2.4.2. Afwijkingen vaarplan

Bij afwijkingen groter dan 15 minuten op het initieel vaarplan wordt dit door de grote LNG-tanker gemeld aan VCZB.
VCZB mailt de afwijking door naar de bevoegde autoriteiten en de loodskruispost.
VCZB roept het aangepast vaarplan onmiddellijk om op de VHF-kanalen 65 en 69 van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI.
VCZB brengt Port Control Zeebrugge telefonisch op de hoogte.

2.2.4.3. Melding passage punten

De grote LNG-tanker zal zich melden bij onderstaande punten, met vermelding van het geschatte tijdstip eerstvolgend passagepunt:

| | | Meldingsplicht | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | TC Wandelaar VHF 65 | TC Zeebrugge VHF 69 | Port Control ZB VHF 71 | TC Vlissingen VHF 14 |
| Passagepunten (vaarplan) | Loods aan boord | X | | X | X |
| | A1 (route Akkaert-SW) | X | | | X |
| | VG3/VG4 (route Vaargeul 1) | X | | | X |
| | S3-boei | | X | | |
| | SZ-boei | | X | | |
| | Z-boei | | X | | |
| | Strekdammen ZB | | | X | |
| | Alles vast | | | X | |

Uitgaande vaartuigen worden door VCZB bij passage "W4"-boei op de hoogte gebracht over de in- en uitgaande grote LNG-tanker met bijhorende passagepunten.

Inkomende vaartuigen worden door VCZB bij passage "WP4"-boei, S2 én VG5/VG6 op de hoogte gebracht over de in- en uitgaande grote LNG-tanker met bijhorende passagepunten.

**2.2.5. Scheepvaartregeling**

2.2.5.1. Door VCZB

VCZB regelt en coördineert het scheepvaartverkeer in de nabijheid van de grote LNG-tanker.

Bij de melding van de geschatte passagetijden wordt door VCZB telkens de minimale passeerafstand meegedeeld aan de scheepvaart (5 kabels bij bemannen van de grote LNG-tanker en 2 kabels bij vaart). Dit ontslaat noch de grote LNG-tanker noch de overige vaartuigen niet voor het toepassen van goed zeemanschap en het maken van onderlinge afspraken op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI om de 2, respectievelijk 5 kabels passeerafstand te bewerkstellingen.

Op het traject van "S3/S4"-boei tot de havenhoofden Zeebrugge en omgekeerd mogen vaartuigen een grote LNG-tanker slechts oplopen en/of kruisen indien vooraf uitdrukkelijke afspraken werden gemaakt op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI, met de grote LNG-tanker en VCZB.

2.2.5.2. Door MBZ

Vanaf passage van de "Z"-boei verzorgt Port Control Zeebrugge de verkeerscoördinatie van alle op- en afvaart en alle scheepvaart in de haven waarbij een passeerafstand van 2 kabels wordt gehandhaafd tot de grote LNG-tanker achter (beoosten) de LNG-boei is gemanoeuvreerd.

**2.2.6. Politiepatrouille**

De scheepvaartpolitie zal regelmatig patrouilleren in de omgeving van de grote LNG-tanker én op de aanlooproute om toe te zien op de opvolging van de verkeersregulerende instructies van VCZB én Port Control Zeebrugge. Ze zal op het ogenblik van de patrouille contact opnemen met de loods aan boord van de grote LNG-tanker, VCZB op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI én Port Control Zeebrugge (VHF-kanaal 71).

Indien er zich, op een ogenblik dat er niet wordt gepatrouilleerd, problemen mochten voordoen door bv. niet-naleving van de verkeersvrije zone, kan VCZB onmiddellijk contact opnemen met de dienst 101 die de scheepvaartpolitie zal verwittigen of rechtsreeks met de patrouilleboot van de scheepvaartpolitie via de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI, om na te gaan hoe het probleem kan worden verholpen.

Indien er geen politievaartuig ter beschikking is voor het patrouilleren in de omgeving van de grote LNG-tanker, zal de scheepvaartpolitie, VCZB hiervan telefonisch op de hoogte brengen. VCZB brengt op haar beurt de grote LNG-tanker hiervan op de hoogte.

## 2.3. Verblijf in de haven van Zeebrugge - MBZ

De grote LNG-tanker moet bakboordzijde aan steiger 615 of stuurboordzijde aan steiger 616 aanmeren.
De Q-max mag alleen aanmeren aan steiger 615.
Tijdens de volledige duur van het verblijf in de haven moeten onder meer de volgende voorzorgsmaatregelen genomen worden:

- De grote LNG-tanker moet steeds de nodige sleeplijnen (firewires) buitenboord laten hangen.
- De grote LNG-tanker mag een overdiepte hebben van minder dan 15% gedurende het verblijf in de haven.
- Een sleepboot van het type Fifi-1 moet continu in de nabijheid van de grote LNG-tanker vertoeven en moet meteen beschikbaar zijn bij oproep voor een interventie.[1]
- Er mogen zich geen munitievaartuigen in de voorhaven bevinden.
- Er mogen zich in de voorhaven geen andere gastankers dan LNG-tankers bevinden, met uitzondering van die gastankers waarvoor een "checklist - gelijktijdig aanlopen van een LNG-tanker en een gastanker (uitgezonderd LNG) om te spoelen" is afgeleverd door een gasdeskundige.

1 In uitzonderlijke gevallen kan de sleepboot gebruikt worden voor assistentie in de voorhaven, ten behoeve van andere vaartuigen. In dat geval mag de sleepboot alleen gebruikt worden voor duwwerk en moet hij in noodgevallen onmiddellijk beschikbaar zijn om in te grijpen.

## 2.4. Nautische beheersmaatregelen bij afvaart

### 2.4.1. Route

De afvarende grote LNG-tanker vaart langs de route Pas van het Zand, Scheur West, "S3/S4", Vaargeul 1, voorzorgsgebied Wandelaar.
Na het uitwisselen van informatie met VCZB kan er in functie van het verkeersbeeld en/of stremming van het vaarwater afgeweken worden van de oorspronkelijke route en kan de route Pas van het Zand, Scheur West, "S3/S4", A1, Akkaert-SW, voorzorgsgebied Wandelaar gevolgd worden

De grote LNG-tanker heeft het statuut van
"BOVENMAATS VAARTUIG"

### 2.4.2. Toelating tot afvaart

De toelating tot afvaart wordt door de grote LNG-tanker gevraagd aan Port Control Zeebrugge, deze wordt verleend wanneer aan onderstaande voorwaarden is voldaan.

2.4.2.1. Voorwaarden MBZ

→ Er mogen zich geen munitievaartuigen in de voorhaven bevinden.
→ Er mogen zich in de voorhaven geen andere gastankers dan LNG-tankers bevinden, met uitzondering van die gastankers waarvoor een "checklist - gelijktijdig aanlopen van een LNG-tanker en een gastanker (uitgezonderd LNG) om te spoelen" is afgeleverd door een gasdeskundige.
→ Sleepboten:
- **Bij conventionele LNG-vaart:** een minimale bollardpull met een totale kracht van 150 ton is vereist – 3 slepers vereist.
- **Bij de Q-flex en ARC7-serie:** een minimale bollardpull met een totale kracht van 165 ton is vereist – 4 slepers vereist.
- **Bij de Q-max-serie:** een minimale bollardpull met een totale kracht van 260 ton is vereist – 4 slepers vereist.

Vier (drie) sleepboten moeten effectief kunnen assisteren tot de passage strekdammen Zeebrugge.

De grote LNG-tanker moet uitgerust zijn om (drie) vier sleepboten vast te maken aan dek.

De gebruikte sleeplijnen worden telkens door de sleepboten uitgegeven. Eén of meerdere sleepboten moeten beschikken over geschikte blusmiddelen, klassenorm Fifi-1, om een LNG-brand te kunnen bestrijden (zie bijlage IV).

→ Strenge bepaling van de volgorde en tijdstip van afvaart wanneer er zich gelijktijdig andere vaartuigen aanmelden. Als referentie wordt door Port Control Zeebrugge het "Protocol met betrekking tot de verwezenlijking van de ketenbenadering in de haven van Zeebrugge" gehanteerd. (zie bijlage VII)
→ Het zicht moet minstens 1000 meter bedragen over het volledige zee- en haventraject.

De voorwaarden onder 2.4.2.1. dienen door Port Control Zeebrugge afgecheckt te worden vóór afvaart.

2.4.2.2. Voorwaarden VCZB

→ De grote LNG-tanker moet een minimum kielspeling van 15% hebben op het volledige traject.
→ De windkracht moet minder dan 14 meter per seconde zijn volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge (conventionele LNG-vaart , Q-flex en ARC7-serie). De windkracht moet minder dan 12 meter per seconde zijn volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge (Q-max-serie).
→ De snelheid van de getijstroom aan de strekdammen Zeebrugge moet minder dan 2 knoop zijn voor conventionele LNG-vaart, de Q-flex en ARC7-serie.

De snelheid van de getijstroom aan de strekdammen Zeebrugge moet minder dan 1,5 knoop zijn voor de Q-max-serie.
→ Het zicht moet minstens 1000 meter bedragen over het volledige zee- en haven traject.

De voorwaarden onder 2.4.2.2. dienen door Port Control Zeebrugge afgecheckt te worden met VCZB vooraleer toelating tot afvaart wordt gegeven.

Indien niet voldaan wordt aan de voorwaarden onder 2.4.2.2. dient dit door VCZB voorgelegd te worden aan de bevoegde autoriteiten. Er wordt in consensus beslist of er al dan niet toelating wordt gegeven tot afvaart.

### 2.4.3. Vaarplan en melding passage punten

2.4.3.1. Vaarplan

De loods die aangeduid wordt voor het loodsen van de grote LNG-tanker stelt minstens één uur vóór afvaart Zeebrugge een vaarplan op.

Het vaarplan wordt door de loods bij voorkeur per e-mail doorgestuurd naar VCZB. Indien geen e-mail ter beschikking kan het vaarplan telefonisch of per VHF worden overgemaakt.

VCZB bezorgt op haar beurt het vaarplan per e-mail aan de bevoegde autoriteiten en de loodskruispost.

VCZB roept het vaarplan (met de diverse passagepunten en passagetijden) gelijktijdig om op de VHF-kanalen 65 en 69 van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI, op de volgende tijdstippen:

- Eén uur voor afvaart van de grote LNG-tanker
- Op het ogenblik van afvaart van de grote LNG-tanker

2.4.3.2. Afwijkingen vaarplan

Bij afwijkingen groter dan 15 minuten op het initieel vaarplan wordt dit door de grote LNG-tanker gemeld aan VCZB.
VCZB mailt de afwijking door naar de bevoegde autoriteiten en de loodskruispost.
VCZB roept het aangepast vaarplan onmiddellijk om op de VHF-kanalen 65 en 69 van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI.
VCZB brengt Port Control Zeebrugge telefonisch op de hoogte.

2.4.3.3. Meldingen passagepunten

De grote LNG-tanker zal zich melden bij onderstaande punten, met vermelding van het geschatte tijdstip eerstvolgend passagepunt:

| | | Meldingsplicht | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | TC Wandelaar VHF 65 | TC Zeebrugge VHF 69 | Port Control ZB VHF 71 | Radar-controle ZB VHF 19 | TC Vlissingen VHF 14 |
| Passagepunten (vaarplan) | Loods aan boord | | | X | X | X |
| | Los van de kaai | | X | X | | |
| | Strekdammen Zeebrugge | | X | | | |
| | Z-boei | | X | | | |
| | SZ-boei | | X | | | |
| | S3-boei | | X | | | |
| | VG3/VG4 (route Vaargeul 1) | X | | | | |
| | A1 (route Akkaert-SW) | X | | | | |

Uitgaande vaartuigen worden door VCZB bij passage "W4"-boei op de hoogte gebracht over de in- en uitgaande grote LNG-tanker met bijhorende passagepunten.

Inkomende vaartuigen worden door VCZB bij passage "WP4"-boei, S2 én VG5/VG6 op de hoogte gebracht over de in- en uitgaande grote LNG-tanker met bijhorende passagepunten.

**2.4.4. Afhalen van de loods**

Bij het afhalen van de loods, dat op voldoende grote afstand van het beloodsen van de overige vaartuigen moet gebeuren, worden de overige vaartuigen door loodsboot Wandelaar én Traffic Center Wandelaar tijdig geïnformeerd om minimaal een halve mijl van de grote LNG-tanker weg te blijven, desgevallend via een verkeersaanwijzing.

**2.4.5. Scheepvaartregeling**

2.4.5.1. Door MBZ

Zodra de grote LNG-tanker klaar is om het LNG-dok uit te varen, en daartoe de toelating heeft gevraagd en verkregen van Port Control Zeebrugge, zorgt Port Control Zeebrugge voor de verkeersregeling en coördinatie van alle scheepvaart in de haven én alle op-en afvaart, waarbij een minimale passeerafstand van 2 kabels wordt gehandhaafd vanaf het ogenblik dat de grote LNG-tanker de LNG-boei passeert tot de passage van de strekdammen van Zeebrugge.

2.4.5.2. Door VCZB

VCZB regelt en coördineert het scheepvaartverkeer in de nabijheid van de grote LNG-tanker.

Bij de melding van de geschatte passagetijden wordt door VCZB telkens de minimale passeerafstand meegedeeld aan de scheepvaart (5 kabels bij ontschepen loods en 2 kabels bij vaart). Dit ontslaat noch de grote LNG-tanker noch de overige vaartuigen niet voor het toepassen van goed zeemanschap en het maken van onderlinge afspraken op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI om de 2, respectievelijk 5 kabels passeerafstand te bewerkstellingen.

Op het traject van "S3/S4" tot de strekdammen Zeebrugge en omgekeerd mogen vaartuigen een grote LNG-tanker slechts oplopen en/of kruisen indien vooraf uitdrukkelijke afspraken werden gemaakt op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI met de grote LNG-tanker én VCZB.

#### 2.4.6. Politiepatrouille

De scheepvaartpolitie zal regelmatig patrouilleren in de omgeving van de grote LNG-tanker én op de aanlooproute om toe te zien op de opvolging van de verkeersregulerende instructies van VCZB én Port Control Zeebrugge. Ze zal op het ogenblik van de patrouille contact opnemen met de loods aan boord van de grote LNG-tanker, VCZB op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI en Port Control Zeebrugge (VHF-kanaal 71).

Indien er zich, op een ogenblik dat er niet wordt gepatrouilleerd, problemen mochten voordoen door bv. niet-naleving van de verkeersvrije zone, kan VCZB onmiddellijk contact opnemen met de dienst 101 die de scheepvaartpolitie zal verwittigen of rechtsreeks met de patrouilleboot van de scheepvaartpolitie via de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI, om na te gaan hoe het probleem kan worden verholpen.

Indien er geen politievaartuig ter beschikking is voor het patrouilleren in de omgeving van de grote LNG-tanker, zal de scheepvaartpolitie, VCZB hiervan telefonisch op de hoogte brengen. VCZB brengt op haar beurt de grote LNG-tanker hiervan op de hoogte.

## 3. KLEINE LNG-VAART

### 3.1. Definitie

Met kleine LNG-vaart wordt bedoeld, LNG-tankers met een lengte tot 200 m, verder genoemd:
kleine LNG-tanker

### 3.2. Nautische beheersmaatregelen bij opvaart

#### 3.2.1. Het bemannen

Het bemannen geschiedt op de loodskruispost Wandelaar, op voldoende grote afstand van het beloodsen van de overige vaartuigen. Tijdens deze operatie wordt de overige scheepvaart door Traffic Center Wandelaar geïnformeerd om minimaal een halve mijl van de kleine LNG-tanker weg te blijven, desgevallend via een verkeersaanwijzing.

#### 3.2.2. Route

De opvarende kleine LNG-tanker vaart langs de route voorzorgsgebied Wandelaar, Akkaert-SW, A1, “S3/S4”, Scheur West, Pas van het Zand.

Na het uitwisselen van informatie met VCZB kan er in functie van het verkeersbeeld en/of stremming van het vaarwater afgeweken worden van de oorspronkelijke route en kan de route voorzorgsgebied Wandelaar, Vaargeul 1, “S3/S4”, Scheur West, Pas van het Zand gevolgd worden.

De kleine LNG-tanker heeft het statuut van
“BOVENMAATS VAARTUIG”
in het Pas van het Zand

#### 3.2.3. Toelating tot opvaart

- De eerste aanloop van een kleine LNG-tanker op de haven van Zeebrugge gebeurt tijdens daglicht over het gehele traject.
- De toelating tot opvaart wordt door de kleine LNG-tanker gevraagd aan VCZB, deze wordt verleend wanneer aan onderstaande voorwaarden is voldaan.

3.2.3.1. Voorwaarden MBZ

→ De nodige voorzieningen voor ontvangst van de kleine LNG-tanker moeten getroffen zijn.
→ Er mogen zich geen munitievaartuigen in de voorhaven bevinden.
→ Er mogen zich in de voorhaven geen andere gastankers dan LNG-tankers bevinden, met uitzondering van die gastankers waarvoor een "checklist - gelijktijdig aanlopen van een LNG-tanker en een gastanker (uitgezonderd LNG) om te spoelen" is afgeleverd door een gasdeskundige.
→ Sleepboten kunnen te allen tijde worden bijbesteld door de kleine LNG-tanker. De gebruikte sleeplijnen worden telkens door de sleepboten uitgegeven.
→ Strenge bepaling van de volgorde en tijdstip van opvaart wanneer er zich gelijktijdig andere vaartuigen aanmelden. Als referentie wordt door Port Control Zeebrugge het "Protocol met betrekking tot de verwezenlijking van de ketenbenadering in de haven van Zeebrugge" gehanteerd (zie bijlage VII).
→ Het zicht moet minstens 1000 meter bedragen over het volledige zee- en haventraject.

Voorwaarden onder 3.2.3.1 dienen door VCZB afgecheckt te worden met Port Control Zeebrugge vóór passage kleine LNG-tanker boeien "VG5/VG6 – S2".

3.2.3.2. Voorwaarden VCZB

→ De kleine LNG-tanker moet een minimum kielspeling van 15% hebben op het volledige traject.
→ De windkracht moet minder dan 14 meter per seconde zijn volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge.
→ De snelheid van de getijstroom aan de strekdammen Zeebrugge moet minder dan 2 knoop zijn voor de kleine LNG-tankers groter dan 169,27 m.
→ Het zicht moet minstens 1000 meter bedragen over het volledige zee- en haventraject.

Voorwaarden onder 3.2.3.2 dienen door VCZB afgecheckt te worden vóór het bemannen van de kleine LNG-tanker.

Indien niet voldaan wordt aan de voorwaarden onder 3.2.3.2 dient dit door VCZB voorgelegd te worden aan de bevoegde autoriteiten. Er wordt in consensus beslist of er al dan niet toelating wordt gegeven tot opvaart.

Indien geen toelating tot opvaart wordt verleend, zal de kleine LNG-tanker naar een ankerplaats worden verwezen door VCZB.

Indien de kleine LNG-tanker toelating kreeg om op te varen naar de haven van Zeebrugge en de omstandigheden tot een onaanvaardbaar niveau verslechteren (wind, zicht, te weinig sleepboten, geen aanlegplaatsen beschikbaar,.....), moet de kleine LNG-tanker uiterlijk voor het passeren van de boeien "VG5/VG6 – S2" hiervan worden ingelicht door VCZB.

**3.2.4. Vaarplan en melding passagepunten**

3.2.4.1. Vaarplan

De loods die aangeduid wordt voor het loodsen van de kleine LNG-tanker stelt minstens één uur vóór ETA "KB"-boei een vaarplan op.

Het vaarplan wordt door de loods bij voorkeur per e-mail doorgestuurd naar VCZB. Indien geen e-mail ter beschikking kan het vaarplan telefonisch of per VHF worden overgemaakt.

VCZB bezorgt op haar beurt het vaarplan per e-mail aan de bevoegde autoriteiten en de loodskruispost.

VCZB roept het vaarplan (met de diverse passagepunten en passagetijden) gelijktijdig om op de VHF-kanalen 65 en 69 van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI op de volgende tijdstippen:

- Eén uur voor de aankomst van de kleine LNG-tanker bij de boei "KB"
- Bij de aankomst van de kleine LNG-tanker bij de boei "KB"

3.2.4.2. Afwijkingen vaarplan

Bij afwijkingen groter dan 15 minuten op het initieel vaarplan wordt dit door de kleine LNG-tanker gemeld aan VCZB.
VCZB mailt de afwijking door naar de bevoegde autoriteiten en de loodskruispost.
VCZB roept het aangepast vaarplan onmiddellijk om op de VHF-kanalen 65 en 69 van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI.
VCZB brengt Port Control Zeebrugge telefonisch op de hoogte.

3.2.4.3. Meldingen passagepunten

De kleine LNG-tanker zal zich melden bij onderstaande punten, met vermelding van het geschatte tijdstip eerstvolgend passagepunt:

| | | Meldingsplicht | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | TC Wandelaar VHF 65 | TC Zeebrugge VHF 69 | Port Control ZB VHF 71 | TC Vlissingen VHF 14 |
| Passagepunten (vaarplan) | Loods aan boord | X | | X | X |
| | A1 (route Akkaert-SW) | X | | | X |
| | VG3/VG4 (route Vaargeul 1) | X | | | X |
| | S3-boei | | X | | |
| | SZ-boei | | X | | |
| | Z-boei | | X | | |
| | Strekdammen ZB | | | X | |
| | Alles vast | | | X | |

Uitgaande vaartuigen worden door VCZB bij passage “W4”-boei op de hoogte gebracht over de in- en uitgaande kleine LNG-tanker met bijhorende passagepunten.

Inkomende vaartuigen worden door VCZB bij passage “WP4”-boei, S2 én VG5/VG6 op de hoogte gebracht over de in- en uitgaande grote LNG-tanker met bijhorende passagepunten.

### 3.2.5. Scheepvaartregeling

3.2.5.1. Door VCZB

VCZB regelt en coördineert het scheepvaartverkeer in de nabijheid van de kleine LNG-tanker.

Bij de melding van de geschatte passagetijden wordt door VCZB telkens de minimale passeerafstand meegedeeld aan de scheepvaart (5 kabels bij het bemannen van de kleine LNG-tanker en 2 kabels bij vaart). Dit ontslaat noch de kleine LNG-tanker noch de overige vaartuigen niet voor het toepassen van goed zeemanschap en het maken van onderlinge afspraken op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI om de 2, respectievelijk 5 kabels passeerafstand te bewerkstelligen.

Op het traject van “SZ”-boei tot de strekdammen Zeebrugge en omgekeerd mogen vaartuigen een kleine LNG-tanker slechts oplopen en/of kruisen indien vooraf uitdrukkelijke afspraken werden gemaakt op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI, met de kleine LNG-tanker en VCZB.

Op het traject van de S3/S4 boei tot de SZ boei dient de kleine LNG-tanker in geval van oplopen en/of kruisen verkeersafspraken te maken met het andere vaartuig.

3.2.5.2. Door MBZ

Vanaf de passage van de “Z”-boei verzorgt Port Control Zeebrugge de verkeerscoördinatie van alle op- en afvaart en alle scheepvaart in de haven waarbij een passeerafstand van 2 kabels wordt gehandhaafd tot de kleine LNG-tanker achter (beoosten) de LNG-boei is gemanoeuvreerd of afmeert op de toegewezen ligplaats.

#### 3.2.6. Politiepatrouille

De scheepvaartpolitie zal regelmatig patrouilleren in de omgeving van de kleine LNG-tanker én op de aanlooproute om toe te zien op de opvolging van de verkeersregulerende instructies van VCZB én Port Control Zeebrugge. Ze zal op het ogenblik van de patrouille contact opnemen met de loods aan boord van de kleine LNG-tanker, VCZB op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI én Port Control Zeebrugge (VHF-kanaal 71).

Indien er zich, op een ogenblik dat er niet wordt gepatrouilleerd, problemen mochten voordoen door bv. niet-naleving van de verkeersvrije zone, kan VCZB onmiddellijk contact opnemen met de dienst 101 die de scheepvaartpolitie zal verwittigen of rechtsreeks met de patrouilleboot van de scheepvaartpolitie via de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI, om na te gaan hoe het probleem kan worden verholpen.

Indien er geen politievaartuig ter beschikking is voor het patrouilleren in de omgeving van de kleine LNG-tanker, zal de scheepvaartpolitie, VCZB hiervan telefonisch op de hoogte brengen. VCZB brengt op haar beurt de kleine LNG-tanker hiervan op de hoogte.

### 3.3. Verblijf in de haven van Zeebrugge – MBZ

#### 3.3.1. Verblijf in het LNG-dok

Tijdens de volledige duur van het verblijf in het LNG-dok moeten volgende voorzorgsmaatregelen genomen worden:

- → De kleine LNG-tanker moet bakboordzijde aan steiger 615 of stuurboordzijde aan steiger 616 aanmeren.
- → De kleine LNG-tanker moet steeds de nodige sleeplijnen (firewires) buitenboord laten hangen.
- → De kleine LNG-tanker mag een overdiepte hebben van minder dan 15% gedurende het verblijf in de haven
- → Er mogen zich geen munitievaartuigen in de voorhaven bevinden.
- → Er mogen zich in de voorhaven geen andere gastankers dan LNG-tankers bevinden, met uitzondering van die gastankers waarvoor een "checklist – gelijktijdig aanlopen van een LNG-tanker en een gastanker (uitgezonderd LNG) om te spoelen" is afgeleverd door een gasdeskundige.
- → Een sleepboot van het type FIFI-1 (zie bijlage IV) dient aanwezig te zijn in de voorhaven.

#### 3.3.2. Verblijf in de voorhaven van Zeebrugge

Tijdens de volledige duur van het verblijf in voorhaven moeten volgende voorzorgsmaatregelen genomen worden:

- → De kleine LNG-tanker mag een overdiepte hebben van minder dan 15% gedurende het verblijf in de haven.
- → De kleine LNG-tanker moet steeds de nodige sleeplijnen (firewires) buitenboord laten hangen
- → Er mogen zich geen munitievaartuigen in de voorhaven bevinden.
- → Er mogen zich in de voorhaven geen andere gastankers dan LNG-tankers bevinden, met uitzondering van die gastankers waarvoor een "checklist – gelijktijdig aanlopen van een LNG-tanker en een gastanker (uitgezonderd LNG) om te spoelen" is afgeleverd door een gasdeskundige.
- → Een sleepboot van het type FIFI-1 (zie bijlage IV) moet aanwezig zijn in de voorhaven.

### 3.4. Nautische beheersmaatregelen bij afvaart

#### 3.4.1. Route

De afvarende kleine LNG-tanker vaart langs de route Pas van het Zand, Scheur West, "S3/S4", A1, Akkaert-SW, voorzorgsgebied Wandelaar.

Na het uitwisselen van informatie met VCZB kan er in functie van het verkeersbeeld en/of stremming van het vaarwater afgeweken worden van de oorspronkelijke route en kan de route Pas van het Zand, Scheur West, "S3/S4", Vaargeul 1, voorzorgsgebied Wandelaar gevolgd worden.

| |
|---|
| De kleine LNG-tanker heeft het statuut van<br>"BOVENMAATS VAARTUIG"<br>in het Pas van het Zand |

### 3.4.2. Toelating tot afvaart

De toelating tot afvaart wordt door de kleine LNG-tanker gevraagd aan Port Control Zeebrugge, deze wordt verleend wanneer aan onderstaande voorwaarden is voldaan.

3.4.2.1. Voorwaarden MBZ

- → Er mogen zich geen munitievaartuigen in de voorhaven bevinden.
- → Er mogen zich in de voorhaven geen andere gastankers dan LNG-tankers bevinden, met uitzondering van die gastankers waarvoor een "checklist - gelijktijdig aanlopen van een LNG-tanker en een gastanker (uitgezonderd LNG) om te spoelen" is afgeleverd door een gasdeskundige.
- → Sleepboten kunnen te allen tijde worden bijbesteld door de kleine LNG- tanker. De gebruikte sleeplijnen worden telkens door de sleepboten uitgegeven.
- → Strenge bepaling van de volgorde en tijdstip van afvaart wanneer er zich gelijktijdig andere vaartuigen aanmelden Als referentie wordt door Port Control Zeebrugge het "Protocol met betrekking tot de verwezenlijking van de ketenbenadering in de haven van Zeebrugge" gehanteerd (zie bijlage VII).
- → Het zicht moet minstens 1000 meter bedragen over het volledige zee- en haventraject.

Voorwaarden onder 3.4.2.1. dienen door Port Control Zeebrugge afgecheckt te worden vóór afvaart.

3.4.2.2. Voorwaarden VCZB

- → De kleine LNG-tanker moet een minimum kielspeling van 15% hebben op het volledige traject.
- → De windkracht moet minder dan 14 meter per seconde zijn volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge.
- → Het zicht moet minstens 1000 meter bedragen over het volledige zee- en haventraject.

Voorwaarden onder 3.4.2.2. dienen door Port Control Zeebrugge afgecheckt te worden met VCZB vooraleer toelating tot afvaart wordt gegeven..

Indien niet voldaan wordt aan de voorwaarden onder 3.4.2.2 dient dit door VCZB voorgelegd te worden aan de bevoegde autoriteiten. Er wordt in consensus beslist of er al dan niet toelating wordt gegeven tot afvaart.

### 3.4.3. Vaarplan en melding passage punten

3.4.3.1. Vaarplan

De loods die aangeduid wordt voor het loodsen van de kleine LNG-tanker stelt minstens één uur vóór afvaart Zeebrugge een vaarplan op.
Het vaarplan wordt door de loods bij voorkeur per e-mail doorgestuurd naar VCZB. Indien geen e-mail ter beschikking kan het vaarplan telefonisch of per VHF worden overgemaakt.
VCZB bezorgt op haar beurt het vaarplan per e-mail aan de bevoegde autoriteiten en de loodskruispost.
VCZB roept het vaarplan (met de diverse passagepunten en passagetijden) gelijktijdig om op de VHF-kanalen 65 en 69 van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI, op de volgende tijdstippen:

- Eén uur voor afvaart van de kleine LNG-tanker
- Op het ogenblik van afvaart van de kleine LNG-tanker

3.4.3.2. Afwijkingen vaarplan

Bij afwijkingen groter dan 15 minuten op het initieel vaarplan wordt dit door de kleine LNG-tanker gemeld aan VCZB.
VCZB mailt de afwijking door naar de bevoegde autoriteiten en de loodskruispost.
VCZB roept het aangepast vaarplan onmiddellijk om op de VHF-kanalen 65 en 69 van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI.
VCZB brengt Port Control Zeebrugge telefonisch op de hoogte.

3.4.3.3. Meldingen passagepunten

De kleine LNG-tanker zal zich melden bij onderstaande punten, met vermelding van het geschatte tijdstip eerstvolgend passagepunt:

| | | Meldingsplicht | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | TC Wandelaar VHF 65 | TC Zeebrugge VHF 69 | Port Control ZB VHF 71 | Radar-controle ZB VHF 19 | TC Vlissingen VHF 14 |
| Passagepunten (vaarplan) | Loods aan boord | | | X | X | X |
| | Los van de kaai | | X | X | | |
| | Strekdammen Zeebrugge | | X | | | |
| | Z-boei | | X | | | |
| | SZ-boei | | X | | | |
| | S3-boei | | X | | | |
| | VG3/VG4 (route Vaargeul 1) | X | | | | |
| | A1 (route Akkaert-SW) | X | | | | |

Uitgaande vaartuigen worden door VCZB bij passage “W4”-boei op de hoogte gebracht over de in- en uitgaande kleine LNG-tanker met bijhorende passagepunten.

Inkomende vaartuigen worden door VCZB bij passage “WP4”-boei, S2 én VG5/VG6 op de hoogte gebracht over de in- en uitgaande grote LNG-tanker met bijhorende passagepunten.

**3.4.4. Afhalen van de loods**

Bij het afhalen van de loods, dat op voldoende grote afstand van het beloodsen van de overige vaartuigen moet gebeuren, worden de overige vaartuigen door loodsboot Wandelaar én Traffic Center Wandelaar tijdig geïnformeerd om minimaal een halve mijl van de kleine LNG-tanker weg te blijven, desgevallend via een verkeersaanwijzing.

**3.4.5. Scheepvaartregeling**

3.4.5.1. Door MBZ

Zodra de kleine LNG-tanker klaar is om het LNG-dok uit te varen of zijn ligplaats te verlaten, en daartoe de toelating heeft gevraagd en verkregen van Port Control Zeebrugge, zorgt Port Control Zeebrugge voor de verkeersregeling en coördinatie van alle scheepvaart in de haven en alle op- en afvaart, waarbij een minimale passeerafstand van 2 kabels wordt gehandhaafd vanaf het ogenblik dat de kleine LNG-tanker de LNG-boei passeert of zijn ligplaats verlaat tot de passage van de strekdammen Zeebrugge.

3.4.5.2. Door VCZB

VCZB regelt en coördineert het scheepvaartverkeer in de nabijheid van de kleine LNG-tanker.

Bij de melding van de geschatte passagetijden wordt door VCZB telkens de minimale passeerafstand meegedeeld aan de scheepvaart (5 kabels bij ontschepen loods en 2 kabels bij vaart). Dit ontslaat noch de kleine LNG-tanker noch de overige vaartuigen niet voor het toepassen van goed zeemanschap en het maken van onderlinge afspraken op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI om de 2, respectievelijk 5 kabels passeerafstand te bewerkstellingen.

Op het traject van "SZ"-boei tot de strekdammen Zeebrugge en omgekeerd mogen vaartuigen een kleine LNG-tanker slechts oplopen en/of kruisen indien vooraf uitdrukkelijke afspraken werden gemaakt op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI, met de kleine LNG-tanker en VCZB.

Op het traject van de S3/S4 boei tot de SZ boei dient de kleine LNG-tanker in geval van oplopen en/of kruisen verkeersafspraken te maken met het andere vaartuig.

**3.4.6. Politiepatrouille**

De scheepvaartpolitie zal regelmatig patrouilleren in de omgeving van de kleine LNG-tanker én op de aanlooproute om toe te zien op de opvolging van de verkeersregulerende instructies van VCZB én Port Control Zeebrugge. Ze zal op het ogenblik van de patrouille contact opnemen met de loods aan boord van de kleine LNG-tanker, VCZB op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI en Port Control Zeebrugge (VHF-kanaal 71).

Indien er zich, op een ogenblik dat er niet wordt gepatrouilleerd, problemen mochten voordoen door bv. niet-naleving van de verkeersvrije zone, kan VCZB onmiddellijk contact opnemen met de dienst 101 die de scheepvaartpolitie zal verwittigen of rechtsreeks met de patrouilleboot van de scheepvaartpolitie via de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI, om na te gaan hoe het probleem kan worden verholpen.

Indien er geen politievaartuig ter beschikking is voor het patrouilleren in de omgeving van de kleine LNG-tanker, zal de scheepvaartpolitie, VCZB hiervan telefonisch op de hoogte brengen. VCZB brengt op haar beurt de kleine LNG-tanker hiervan op de hoogte.

## 4. VERKEERSREGELING IN HET LNG-DOK MET 2 VAARTUIGEN TEGELIJKERTIJD

### 4.1. Algemeen

- De Q-max-serie mag alleen aanleggen aan kade 615.
- De eerste LNG-tanker moet volledig afgemeerd zijn (alles vast) volgens het goedgekeurde aanmeerplan vóór een tweede LNG-tanker het LNG-dok mag in- of uitvaren.
- Bij op- of afvaart van een tweede LNG-tanker moet de lichtenlijn in het LNG-dok correct werken.
- Bij op- of afvaart van een LNG-tanker in het LNG-dok, moet een sleepboot van het type Fifi-1 aanwezig zijn, wanneer een andere LNG-tanker aanwezig is , overeenkomstig de bepalingen van de hoofdstukken II en III.
- Eén sleepboot van het type Fifi-1 is voldoende.

## Bijlage I - partners

| | |
|---|---|
| **DAB Loodswezen Zeebrugge** | Doverlaan 7 bus 2<br>B-8380 Zeebrugge<br><br>Tel. +32 (0) 50 35.52.39<br><br>Nautisch dienstchef<br>Kapitein Alain Pels<br>Tel. +32 (0) 50 55 77 36<br>Gsm +32 (0) 473 95 04 03<br>alain.pels@mow.vlaanderen.be |
| **Scheepvaartpolitie Kust** | Natiënkaai 5<br>B-8400 Oostende<br><br>Tel. +32 (0) 5956.15.30<br>dga.spn.kust.wpz@police.belgium.eu |
| **MBZ** | Pierre Vandammehuis<br>Isabellalaan 1<br>B-8380 Zeebrugge<br><br>Tel. + 32 (0) 50 54 32 40 (tijdens diensturen)<br>Tel. + 32 (0) 50 54 68 67 (buiten diensturen)<br><br>hkd@mbz.be<br>portcontrol@mbz.be (24/7) |
| **VCZB** | Westelijke Strekdam<br>B-8380 Zeebrugge<br><br>Tel. +32 (0) 59 34 28 00<br>Tel. +32 (0) 59 34 28 01<br>Fax +32 (0) 59 34 28 98<br>rvl.zeebrugge@mow.vlaanderen.be |
| **Fluxys** | Henri-Victor Wolvenstraat 3<br>B-8380 Zeebrugge<br><br>Tel. +32 (0) 50 36 66 00 (controlezaal)<br>Tel. +32 (0) 50 36 65 00 (noodnummer)<br>LNGTMLStaff@Fluxys.net<br><br>Receptie:<br>Tel. +32 (0) 50 36 66 11<br>Fax +32 (0) 50 36 66 09 |

| | |
|---|---|
| **MRCC** | Maritiem Plein 3<br>B-8400 Oostende<br><br>Tel. + 32 (0) 59 34 10 20 (operationele vloer)<br>Tel. + 32 (0) 59 70 10 00 (noodnummer)<br>Tel. + 32 (0) 59 70 11 00 (noodnummer)<br>Fax + 32 (0) 59 54 32 49<br>mrcc@mrcc.be<br><br>Wnd. nautisch dienstchef<br>Dries Boodts<br>Tel. +32 (0) 59 342 461"<br>dries.boodts@mow.vlaanderen.be |
| **GNA** | Scheldecoördinatiecentrum (SCC)<br>Commandoweg 50<br>Nl - 4381 BH Vlissingen<br><br>Tel. + 31 (0) 118 424 758<br>gna-scc@vts-scheldt.net |

## Bijlage II - Algemene opmerkingen

De LNG-beheersmaatregelen zijn van toepassing op de huidige configuratie van de LNG- terminal én de ligplaatsen in de voorhaven van Zeebrugge. Bij uitbreiding van de LNG-terminal dienen de beheersmaatregelen voor de haven opnieuw bekeken te worden.

De LNG-beheersmaatregelen voor de Q-max-serie zullen ten laatste na 5 aanlopen van LNG- tankers aan een evaluatie onderworpen worden.

Het aantal sleepboten voor de ARC7-type zullen na simulaties en opgedane ervaring her geëvalueerd worden.

| | kleine LNG * | Conventionele LNG | Q-flex | Q-max | ARC7 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Afmetingen** | ≤ 200 meter | loa > 200 - < 315 m | loa ≥ 315 - < 345 m | loa ≥ 345 m | loa = 299 m |
| **Bemannen – Loodskruispost** | "KB"-boei | 1 mijl beoosten "A- S"-boei | 1 mijl beoosten "A- S"-boei | 1 mijl beoosten "A-S"-boei | 1 mijl beoosten "A-S"-boei |
| **Minimale passeerafstand loodskruispost** | 5 kabels | 5 kabels | 5 kabels | 5 kabels | 5 kabels |
| **Minimale passeerafstand zeetraject** | 2 kabels | 2 kabels | 2 kabels | 2 kabels | 2 kabels |
| **Statuut vaartuig** | Bovenmaats Pas van het Zand | Bovenmaats volledig traject | Bovenmaats volledig traject | Bovenmaats volledig traject | Bovenmaats volledig traject |
| **Eerste aanloop** | daglicht | daglicht | daglicht | daglicht + rijzend water | daglicht |
| **Sleepboten inkomend** | nihil | 4+1 – 180 BP – "SZ"- boei | 4+1 – 210 BP – "SZ"- boei | 4+1 – 305 BP – "SZ"-boei | 4+1 – 210 BP – "SZ"-boei |
| **Sleepboten uitgaand** | nihil | 3 – 150 BP – tot strek-dam | 4 – 165 BP – tot strek-dam | 4 – 260 BP – tot strek-dam | 4 – 165 BP – tot strekdam |
| **Maximale wind I/U** | < 14 m/s westelijke strekdam | < 14 m/s westelijke strekdam | < 14 m/s westelijke strekdam | < 12 m/s westelijke strekdam | < 14 m/s westelijke strek- dam |
| **Min. kielspeling I/U** | 15 % volledig traject | 15 % volledig traject | 15 % volledig traject. | 15 % volledig traject | 15 % volledig traject |
| **Min. zichtbaarheid I/U** | 1000 meter | 1000 meter | 1000 meter | 1000 meter | 1000 meter |
| **Max. getijstroom inkomend** | < 2 knoop (> 169,27 m) | < 1,5 knoop | < 1,5 knoop | < 1,5 knoop | < 1,5 knoop |
| **Max. getijstroom uitgaand** | nihil | < 2 knoop | < 2 knoop | < 1,5 knoop | < 2 knoop |

[1] Een kleine LNG-tanker, waarvan de grootste tank minder dan 3000 m3 bedraagt én met een lading minder dan 15.000 m3 valt niet onder de LNG beheersmaatregelen.

## Bijlage IV - Blusboot 1 watersproeier

Vereiste karakteristieken (Fifi-1)

- minimaal aantal watermonitors: 2
- minimaal sproeidebiet per monitor ($m^3$/u): 1200
- minimaal aantal bluspompen: 1
- minimale totale pompcapaciteit ($m^3$/u): 2400
- werplengte van elke monitor (m): 120
- werphoogte van elke monitor (m): 45
- aantal hydranten: 4 aan elke zijde
- aantal brandweerpakken: 4

Watersproeier

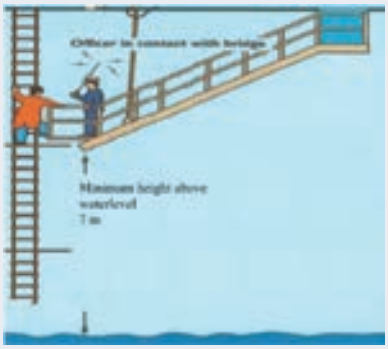
- De capaciteit van het watersproeisysteem voor zelfbescherming mag niet minder dan 10 l/min bedragen per vierkante meter beschermde oppervlakte.
- Voor aan de binnenzijde geïsoleerde oppervlakken, zoals schotten van klasse A-60, kan een lagere capaciteit aanvaard worden op voorwaarde dat het verschil minder dan 5 l/min per vierkante meter beschermde oppervlakte bedraagt.

## Bijlage V – Marifoonblokindeling

www.vts-scheldt.net

## Bijlage VI – Swath operabiliteit

Minimum criteria om swath-operabel te zijn:



- Minimale hoogte Pilot door/ Side door: > 4.0 m
- Minimale hoogte vrijboord: > 3.0 m



## Bijlage VII - Protocol met betretrekking tot de ketenbenadering haven Zeebrugge

### BIJLAGE 1

**Ketenbenadering - trafiekafhandeling**

Volgende prioriteiten worden vastgelegd voor wat betreft de trafiekafhandeling in de haven van Zeebrugge in functie van het aanbod aan beschikbare/bevoegde loodsen, sleepboten, sluisplanning en beschikbaarheid der ligplaats:

1. Prioriteit wegens Nautische Redenen, namelijk schepen waarvoor een stroom- en tijvenster geldt.
2. Prioriteit voor passagiersschepen, exclusief begeleid vrachtwagenvervoer.
3. Prioriteit wegens Nautische Redenen, namelijk
   - schepen waarvoor een stroomvenster geldt, of
   - schepen waarvoor een tijvenster geldt,
   prioriteit a: containershepen
   prioriteit b: car carriers
   prioriteit c: LNG-schepen
   *Indien verschillende schepen terzelfder tijd beloodst zal een schip bestemd voor de sluis eerst de haven invaren teneinde stremming in de voorhaven zoveel mogelijk te vermijden en zo snel mogelijk terug sleepboten en loods beschikbaar te hebben.*
4. Prioriteit volgens werken / niet werken (dokploegen),
5. Prioriteit in- op afvaart, tenzij afvaart nodig voor het vrijmaken der ligplaats.
6. Prioriteit lijnvaart op trampvaart.

Schepen die geen loods en / of sleepboten nodig hebben zullen in de mate van het mogelijke vrijgesteld worden van deze verkeersregelen.
Schepen die niet klaar voor afvaart zijn op het vastgestelde uur verliezen hun prioriteit wat betreft loods, sleepboten en sluisplanning.

Op uitdrukkelijk verzoek van een terminal kan het “first come-first serve” principe voor één bepaalde ligplaats omgewisseld wordt.

**Bron: MDK – afdeling Scheepvaartbegeleiding**

# 1/54 (DIFFERENTIAL) GLOBAL POSITIONING SYSTEM: THEORIE EN PRAKTIJK

BaZ 2019-1/27 vervalt.

## 1. DGNSS station

Afdeling Scheepvaartbegeleiding van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) , biedt de service aan van Differential Global Positioning System (DGPS) voor een verhoogde nauwkeurigheid van het GPS systeem.
Het DGNSS station, opgesteld aan de haven van Oostende, monitort van op land het uitgezonden signaal van alle GPS satellieten binnen bereik en zendt op een frequentie van 312 kHz eventueel benodigde correcties en integriteitswaarschuwingen uit. Dit signaal kan door DGPS ontvangers gecapteerd worden en, gecombineerd met het GPS signaal, een positienauwkeurigheid leveren van 10 m in 99.8 % van de tijd.
Het systeem verhoogt de nauwkeurigheid van het Amerikaanse GPS systeem, maar kan uitgebreid worden zodat onder meer ook het Europese EGNOS systeem ondersteund wordt. Daarom wordt over een DGNSS (Differential Global Navigation Satellite System) station gesproken en niet over een DGPS station.

**Ontvangst van DGPS signalen**
Voor ontvangst van het DGPS signaal is een gepaste DGPS ontvanger nodig. Deze DGPS ontvanger kan ingebouwd zijn in een GPS ontvanger, dan wel bestaan uit een aparte module. Een aparte antenne voor ontvangst van het 312 kHz signaal is steeds nodig. Het DGPS signaal kan op zee ontvangen worden op het volledige Belgisch Continentaal Plateau. De reikwijdte van het signaal is afhankelijk van o.m. de antennehoogte, aanwezige obstakels tussen de zender en ontvanger, atmosferische invloeden en andere zenders in hetzelfde frequentiegebied.

**Werkingsprincipe**

**Werkingsprincipe GPS**
Een GPS satelliet zendt periodiek een bericht uit naar de aarde met vermelding van het tijdstip waarop dit is verzonden. Elke GPS ontvanger bevat een zogenaamde "almanac" waarin wordt vermeld waar elke GPS satelliet op elk ogenblik is. Rekening houdend met de tijd tussen verzending en ontvangst, kan de GPS ontvanger berekenen waar het zich bevindt ten opzichte van de satelliet. Theoretisch volstaan de gegevens van 3 satellieten om een positie op het aardoppervlak te bepalen, in praktijk heeft men echter 4 satellieten nodig.

**Werkingsprincipe DGPS**
Een DGPS station is opgesteld op een gekende positie en is uitgerust met een zeer nauwkeurige GPS ontvanger. Het station controleert enerzijds de kwaliteit van de ontvangen GPS berichten (volledigheid, ...) en berekent anderzijds zijn positie en vergelijkt deze met zijn gekende positie. Op basis van deze berekeningen worden DGPS (correctie)berichten uitgestuurd op een radiofrequentie van 312 kHz. Deze berichten omvatten informatie over enerzijds de nauwkeurigheid van de signalen afkomstig van de GPS satellieten en anderzijds de benodigde correctiegegevens om tot een exacte positie te komen.

## 2. Technische gegevens DGPS

| | |
|---|---|
| Naam DGPS radio baken | Oostende |
| Referentiestations ID's | 640 |
| Zendstation ID | 420 |
| Positie station (WGS 84) | 51° 14' 19.02670" N - 02° 55' 52.01046" E |
| Zendfrequentie DGPS signaal | 312 kHz |
| Ontvangstbereik DGPS signaal | ± 119 NM (± 220 km) |
| Bitrate | 200 bps |
| Uitgezonden berichten | • RTCM03: GPS referentie station parameters (inclusief GPS coördinaten van de antenne van het referentie station)<br>• RTCM07: DGPS radio beacon almanac (levert de locatie, frequentie, servicebereik, en informatie over het netwerk van marine radio bakens)<br>• RTCM09: GPS Partial Correction Set (zendt per 3 GPS satellieten de status van deze satellieten)<br>• RTCM27: zoals RTCM07, met vermelding van de ID's van de referentie stations |
| Standaarden | IALA Recommendation R-121<br>IMO Resolution A.915<br>RTCM SC-104 ver. 2.3<br>RSIM ver. 1.2 |
| Beheer | Afdeling Scheepvaartbegeleiding<br>Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust<br>Vlaamse Overheid<br>Maritiem plein 3<br>8400 Oostende<br>www.scheepvaartbegeleiding.be |

## 3. Kaartgebruik en GPS-navigatie

GPS biedt de mogelijkheid om met relatief eenvoudige middelen een nauwkeurige positie te bepalen. En met DGPS kan de nauwkeurigheid nog veel beter worden (Zie punt 2 voor technische details).
De grote nauwkeurigheid is voor de zeevarende en voor de veiligheid een zeer positieve ontwikkeling.
Toch mag de realiteit niet uit het oog verloren worden.

### Enkele belangrijke aandachtspunten:

#### 1. Nauwkeurigheid van (D)GPS

- Met GPS is de kans 95% dat de ware positie zich binnen een straal van 22,5 m rond de afgelezen positie ligt. De exacte positie zal nooit bepaald kunnen worden.
- Voor nauwkeuriger toepassingen moet DGPS gebruikt worden.

#### 2. Nauwkeurigheid van kaarten

Moderne zeekaarten zijn over het algemeen gebaseerd op hydrografische opnames (surveys) van de afgelopen decennia. De oudere plaatsbepalingstechnieken garanderen meestal een mindere nauwkeurigheid dan die van DGPS.
Dat betekent dat de positie van sommige objecten op de kaart, bijvoorbeeld wrakken, onnauwkeurigheden kan bevatten. Afhankelijk van de locatie kunnen deze afwijkingen enkele tientallen meters tot meer dan 100 m bedragen. In het algemeen: hoe verder van land hoe minder nauwkeurig.
Wat de Belgische zeekaarten betreft, zijn alle in het Belgisch Continentaal Plat gelegen wrakken, gepositioneerd d.m.v. DGPS.

#### 3. Aanbevelingen voor de navigatie

- Zorg voor het juiste “Geodetisch Datum”.
  Controleer dit bij overgaan op een andere kaart, vooral op een buitenlandse.
- Pas zonodig de opgegeven correcties op de positie toe.
- Bedenk dat een GPS-positie niet feilloos is.
- Wees bedacht op enige positie-onnauwkeurigheid op alle kaarten, speciaal waar het wrakken en ondiepten betreft.
  Bedenk daarbij dat wrakken een zekere omvang hebben. Het ondiepste punt wordt veelal als positie geregistreerd.
  Kortom: passeer onderwaterobstructies niet rakelings.

**Bron: MDK - afdeling KUST - Vlaamse Hydrografie / MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding**

# 1/55 SPECIALE BESCHERMINGSZONES EN SPECIALE ZONES VOOR NATUURBEHOUD

BaZ 2019-1/28 vervalt.

Het koninklijk besluit van 20 maart 2014 tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan bevestigt de instelling van drie speciale beschermingszones voor vogels, een speciale zone voor natuurbehoud en een gericht marien reservaat:

## 1. De speciale beschermingszones

1. een zone voor Koksijde, genaamd **SBZ 1**, afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal, en de lijn die punten 1 tot 5 verbindt, waarvan de coördinaten zijn:
   1. 51.11200 N 2.59733 E
   2. 51.12933 N 2.53867 E
   3. 51.20933 N 2.51400 E
   4. 51.22550 N 2.65100 E
   5. 51.14867 N 2.69883 E

   Wanneer een van de uiterste lijnstukken van de hierboven gedefinieerde lijn geen intersectie met de basislijn aantoont, dan zal dit lijnstuk, volgens de conventie en in zijn richting, tot aan de basislijn verlengd worden.

2. een zone voor Oostende, genaamd **SBZ 2**, afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal, en de lijn die punten 1 tot 8 verbindt, waarvan de coördinaten zijn:
   1. 51.21017 N 2.85717 E
   2. 51.23800 N 2.85517 E
   3. 51.24666 N 2.75467 E
   4. 51.35500 N 2.82400 E
   5. 51.33383 N 2.95666 E
   6. 51.29567 N 2.98983 E
   7. 51.26967 N 2.91867 E
   8. 51.24600 N 2.94133 E

   Wanneer een van de uiterste lijnstukken van de hierboven gedefinieerde lijn geen intersectie met de basislijn aantoont, dan zal dit lijnstuk, volgens de conventie en in zijn richting, tot aan de basislijn verlengd worden.

3. een zone voor Zeebrugge, genaamd **SBZ 3**, afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal, en de lijn die punten 1 tot 6 verbindt, waarvan de coördinaten zijn:
   1. 51.32450 N 3.14383 E
   2. 51.34480 N 3.07983 E
   3. 51,36217 N 3.06667 E
   4. 51.39750 N 3.17300 E
   5. 51.37833 N 3.25133 E
   6. 51.35317 N 3.27217 E

   met uitzondering van het hierna beschreven gericht marien reservaat.

   Wanneer een van de uiterste lijnstukken van de hierboven gedefinieerde lijn geen intersectie met de basislijn aantoont, dan zal dit lijnstuk, volgens de conventie en in zijn richting, tot aan de basislijn verlengd worden.

In de speciale beschermingszones zijn de volgende activiteiten verboden:
- activiteiten van burgerlijke bouwkunde;
- industriële activiteiten;
- activiteiten van publicitaire en commerciële ondernemingen.

Voor zover deze niet onderworpen zijn aan een passende beoordeling.

In “SBZ 1” en “SBZ 2” zijn de volgende activiteiten verboden in de periode van 1 december tot en met 15 maart:
- het oefenen met helikopters op een hoogte minder dan 500 ft;
- de doorvaart van hogesnelheidsvaartuigen, behoudens in uitzonderlijke omstandigheden;
- watersportwedstrijden.

De scheepvaart is toegelaten.

## 2. Een speciale zone voor natuurbehoud

in de zeegebieden wordt een speciale zone voor natuurbehoud ingesteld, zijnde:

Een zone genaamd **"Trapegeer-Stroombankgebied"**, afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal, en de lijn die punten 1 tot 4 verbindt, waarvan de coördinaten zijn:

1. 51.09367 N 2.54367 E
2. 51.13750 N 2.50533 E
3. 51.27917 N 2.87567 E
4. 51.23933 N 2.91850 E

Wanneer een van de uiterste lijnstukken van de hierboven gedefinieerde lijn, geen intersectie met de basislijn aantoont, dan zal dit lijnstuk, volgens de conventie en in zijn richting, tot aan de basislijn verlengd worden.

In de speciale zone voor natuurbehoud zijn de volgende activiteiten verboden:

- activiteiten van burgerlijke bouwkunde;
- industriële activiteiten;
- activiteiten van publicitaire en commerciële ondernemingen;
- het storten van baggerspecie en inerte materialen van natuurlijke oorsprong.

Voor zover deze niet onderworpen zijn aan een passende beoordeling.

Voor deze zone geldt dat de scheepvaart toegelaten is.

De zone "Trapegeer-Stroombank" is uitgebreid tot een nieuwe zone **"Vlaamse Banken"** afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal, en de lijn die punten 1 tot 14 verbindt, waarvan de coördinaten zijn:

1. 51.09352 N 2.54160 E
2. 51.13665 N 2.50399 E
3. 51.15291 N 2.48957 E
4. 51.26833 N 2.38900 E
5. 51.30435 N 2.37005 E
6. 51.36476 N 2.33860 E
7. 51.45200 N 2.29200 E
8. 51.52700 N 2.45200 E
9. 51.51971 N 2.47158 E
10. 51.48100 N 2.57800 E
11. 51.41317 N 2.67678 E
12. 51.36904 N 2.74147 E
13. 51.27833 N 2.87432 E
14. 51.23846 N 2.91702 E

Wanneer een van de uiterste lijnstukken van de hierboven gedefinieerde lijn, geen intersectie met de basislijn aantoont, dan zal dit lijnstuk, volgens de conventie en in zijn richting, tot aan de basislijn verlengd worden.

In het gebied kunnen activiteiten plaatsvinden

- die de passende beoordeling hebben doorlopen, voor zover ze aan deze procedure onderworpen zijn;
- niet anderszins verboden of beperkt worden.

De scheepvaart is toegelaten in de volledige zone.

## 3. Een gericht marien reservaat

in de zeegebieden wordt een gericht marien reservaat ingesteld, afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal en door de lijn die punten 1 tot 3 verbindt, waarvan de coördinaten zijn:

1. 51.35544 N 3.23252 E
2. 51.36000 N 3.23666 E
3. 51.36050 N 3.22100 E

Wanneer een van de uiterste lijnstukken van de hierboven gedefinieerde lijn geen intersectie met de basislijn aantoont, dan zal dit lijnstuk, volgens de conventie en in zijn richting, tot aan de basislijn verlengd worden.

In het gericht marien reservaat zijn alle activiteiten verboden, behoudens:

1° de wettelijke uitzonderingen zoals vermeld in artikel 8, §1°, van de wet, met uitzondering van de scheepvaart, onverminderd het optreden vanwege de overheid of in uitvoering van 2° en 3°;
2° het leggen en onderhoud van kabels en pijpleidingen;
3° het graven van sleuven en het ophogen van de zeebodem;
4° de activiteiten die onder het toepassingsgebied van de gebruikersovereenkomsten bedoeld in artikel 8bis van de wet vallen;
5° de activiteiten die een passende beoordeling doorlopen hebben.

Voor deze zone geldt dat de scheepvaart niet toegelaten is.

**Bron: FOD Volksgezondheid - Milieudienst d.d. 05/09/2014 en 23/09/2015: Koninklijk Besluit voor MRP (marien ruimtelijk plan) van 20/03/2014 en erratum van 13/07/2015**

# 1/56 ONDERZEESE KABELS EN PIJPLEIDINGEN

BaZ 2019-1/29 vervalt.

## 1. Waarschuwing tegen het ankeren en korren in nabijheid of omgeving van onderzeese kabels en pijpleidingen

In verband met de ernstige stoornissen in verbinding of aanvoer die kunnen ontstaan bij beschadiging, de zeer hoge reparatiekosten, en in sommige gevallen mogelijk levensgevaar, moeten alle voorzorgen worden genomen om ankeren en korren te vermijden op of in de nabijheid van onderzeese pijpleidingen, zelfs indien er géén speciaal verbod op de kaart voorkomt.
Om het risico op beschadiging van onderzeese elektriciteitskabels zoveel mogelijk te beperken, wordt een beschermde zone van 500 meter gecreëerd, 250 meter aan weerszijden van de kabel. In die zone mag geen enkel anker worden uitgeworpen, zelfs indien er géén speciaal verbod op de kaart voorkomt. Andere activiteiten, buiten de aanleg van een andere kabel volgens de voorwaarden van het Koninklijk Besluit van 12 maart 2002, zoals het korren, mogen enkel plaatsvinden indien deze geen risico's voor de elektriciteitskabel kan opleveren.

## 2. Mogelijke gevaren verbonden aan het doortrekken van kabels of pijpleidingen om ankers of vistuig te klaren

Sommige kabels staan onder hoogspanning en kunnen ernstig levensgevaar opleveren, of op zijn minst gevaar voor ernstige brandwonden, indien dergelijke kabels worden doorgetrokken.
Wanneer een vaartuig onklaar geraakt van een onderzeese kabel, moet het anker of het vistuig geslipt worden en opgeofferd zonder hierbij de minste poging te doen de onderzeese kabel te hakken en hierbij alle voorzorgen nemend en risico's vermijdend de kabel te beschadigen.
Alle overdreven kracht uitgeoefend op een pijpleiding kan een breuk of scheur tot gevolg hebben. In geval van een gasleiding kan het plotseling onder hoge druk ontsnappend gas gelijken op een explosie en kan niet alleen zware averij, maar ook onmiddellijk en ernstig brandgevaar of zelfs verlies van het vaartuig en mensenlevens als gevolg hebben.
Wanneer een vaartuig onklaar komt van een pijpleiding, moet het anker of het vistuig onmiddellijk geslipt en opgeofferd worden, zonder een enkele poging te doen het anker of vistuig te klaren.
Met het doel een grotere bescherming na te streven van onderzeese kabels en pijpleidingen, en ten einde zeer kostelijke herstellingswerken, onderbreking van verbindingen of van aanvoer te vermijden, wordt de bijzondere aandacht van zeevarenden, en vooral van vissers, getrokken op artikel 7 van de Wet van 18 april 1885 tot goedkeuring van de Internationale Overeenkomst tot bescherming van onderzeese telegrafiekabels, en op de erin voorziene procedure tot het bekomen van schadeloosstelling voor verlies of opoffering van ankers of vistuig.
Artikel 29 van de in 1958 te Genève tot stand gekomen internationale overeenkomst over de Volle Zee, heeft de draagwijdte van artikel VII van de Overeenkomst van 1884 (telegrafiekabels) uitgebreid tot alle onderzeese kabels en pijpleidingen. Het Zeerechtverdrag van 1982, zoals goedgekeurd door de Wet van 18 juni 1998, heeft deze bepalingen overgenomen en bepaalt dat:

**Artikel 115** - Schadeloosstelling voor verlies, geleden bij het voorkomen van schade aan een onderzeese kabel of pijpleiding
Iedere Staat neemt de wetten en voorschriften aan nodig om te verzekeren, dat eigenaars van schepen die kunnen bewijzen dat zij een anker, net of ander vistuig hebben opgeofferd ten einde beschadiging van een onderzeese kabel of pijpleiding te voorkomen, schadeloos zullen worden gesteld door de eigenaar van de kabel of pijpleiding, onder voorwaarde dat de eigenaar van het schip van te voren alle redelijke voorzorgsmaatregelen heeft genomen.

**Bron: FOD Economie**

# 1/57 OCEANOGRAFISCHE EN VERGELIJKBARE STATIONS

BaZ 2018-1/30 vervalt.

Meer en meer worden, ten behoeve van wetenschappelijke of experimentele waarnemingen (oceanografische en meteorologische), ook voor utilitaire doeleinden (v.b. olieboorplaatsen), in zee drijvende, geankerde of vaste stations uitgelegd. Dit kunnen zowel boeien, masten en palen als bemande of onbemande torens of platforms zijn.
Dergelijke stations liggen dikwijls dicht onder een kust ofwel in de nabijheid van scheepvaartroutes. Zij kunnen ofwel veel schade ondervinden door het stoten van een schip, ofwel zelf heel wat averij veroorzaken wanneer zij aangevaren worden. Teneinde hun identificatie te vergemakkelijken zijn zij steeds op een goed zichtbare en speciale wijze geschilderd en voorzien van zowel visuele als geluidseinen welke zoveel mogelijk verschillend zullen zijn met deze van de gewone in de omgeving mogelijk te verwachten navigatiemerken. Deze bijzondere kenmerken en onderscheidingstekens zullen op de gebruikelijke wijze voorafgaandelijk en tijdig bekend gemaakt worden.
Zeevarenden worden ten zeerste aangeraden, wanneer hun reisroute hen in de omgeving zou brengen waar dergelijke stations of installaties kunnen voorkomen steeds de laatste berichten daaromtrent te consulteren, hun zeekaarten nauwkeurig bij te werken en landingskaarten op grote schaal te gebruiken. Ook dient rekening gehouden te worden met het feit dat drijvende of geankerde stations soms voorzien kunnen zijn van een lange kabel verbonden aan waardevolle instrumenten. Zoals voor andere navigatiekenmerken eveneens het geval is, worden zeevarenden aangeraden deze stations op voldoende veilige afstand te passeren.

**Bron: MDK en FOD Economie**

# 1/58 BESCHERMING VAN OFFSHORE-INSTALLATIES

BaZ 2019-1/31 vervalt.

1. Krachtens het internationaal recht is een kuststaat gemachtigd op het continentaal plat installaties en tuigen te bouwen en te onderhouden, natuurlijke rijkdommen te exploreren en te exploiteren, veiligheidszones in te stellen rondom dergelijke installaties en in deze zones de nodige maatregelen te treffen voor de bescherming ervan.
   Installaties waarrond veiligheidszones mogen worden ingesteld zijn onder meer vaste productieplatformen, beweeglijke boortorens, windmolens, laadplaatsen voor tankschepen en zeebodem-installaties met inbegrip van onderwaterboorkoppen.

2. De instelling van een veiligheidszone van 500m rondom kunstmatige eilanden, installaties of inrichtingen voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid, wordt bepaald door het koninklijk besluit van 11 april 2012, publicatie 1 juni 2012.
   Het is aan alle zeevarenden verboden deze veiligheidszones te bevaren uitgezonderd in specifieke gevallen zoals vermeld in het bovenstaande koninklijk besluit.

3. De inbreuk op bovenstaande reglementering wordt als een strafbare overtreding beschouwd.
   De strafbepalingen zijn vastgelegd in artikel 55 (4) en de modaliteiten ervan in artikels 56, 57 en 58 van de Wet van 22 april 1999 betreffende de EEZ van België in de Noordzee.

4. Wat betreft de offshore installaties in de EEZ van België, zie verder het artikel 1/32.

**Bron: MDK - FOD Economie - FOD Mobiliteit**

# 1/59 OFFSHORE INSTALLATIES: WINDMOLENPARKEN

BaZ 2019-1/32 vervalt.

Krachtens KB van 11 april 2012, publicatie 1 juni 2012, is een veiligheidszone ingesteld rond de windmolens in exploitatie van de volgende windmolenparken.
De toegang tot de veiligheidszones is verboden.
De veiligheidszones zijn begrensd door de volgende coördinaten:

**Windmolenpark Belwind-Nobelwind (106 windmolens)**

| | |
|---|---|
| 51°43,20'N | 002°47,85'E |
| 51°40,35'N | 002°52,61'E |
| 51°36,81'N | 002°48,11'E |
| 51°36,97'N | 002°47,77'E |
| 51°38,02'N | 002°47,15'E |
| 51°38,90'N | 002°45,30'E |

**Windmolenpark C-Power - Deelgebied A (30 windmolens)**

| | |
|---|---|
| 51°33,81'N | 002°54,50'E |
| 51°32,06'N | 002°58,46'E |
| 51°31,15'N | 002°56,48'E |
| 51°30,89'N | 002°55,59'E |
| 51°32,48'N | 002°52,94'E |
| 51°32,84'N | 002°52,38'E |

**Windmolenpark C-Power - Deelgebied B (24 windmolens)**

| | |
|---|---|
| 51°33,53'N | 002°56,50'E |
| 51°34,06'N | 002°57,38'E |
| 51°34,39'N | 002°57,87'E |
| 51°34,72'N | 002°58,47'E |
| 51°35,08'N | 002°59,48'E |
| 51°34,94'N | 002°59,71'E |
| 51°35,31'N | 003°00,12'E |
| 51°34,69'N | 003°01,24'E |
| 51°34,32'N | 003°00,83'E |
| 51°33,76'N | 003°01,83'E |
| 51°33,37'N | 003°00,54'E |
| 51°33,11'N | 003°00,05'E |
| 51°32,80'N | 002°59,56'E |
| 51°32,27'N | 002°58,73'E |

**Windmolenpark Northwind (72 windmolens)**

| | |
|---|---|
| 51°35,44'N | 002°52,40'E |
| 51°35,84'N | 002°50,53'E |
| 51°36,18'N | 002°51,04'E |
| 51°39,13'N | 002°54,65'E |
| 51°37,55'N | 002°57,30'E |
| 51°36,85'N | 002°56,11'E |
| 51°36,62'N | 002°55,64'E |
| 51°36,09'N | 002°54,33'E |
| 51°36,16'N | 002°54,21'E |

**Windmolenpark Rentel (42 windmolens)**

| | |
|---|---|
| 51°35,47'N | 002°52,47'E |
| 51°36,14'N | 002°54,15'E |
| 51°36,23'N | 002°54,68'E |
| 51°36,61'N | 002°55,64'E |
| 51°36,85'N | 002°56,11'E |
| 51°37,55'N | 002°57,30'E |
| 51°35,35'N | 003°00,96'E |
| 51°35,02'N | 002°59,69'E |
| 51°34,96'N | 002°59,14'E |
| 51°34,73'N | 002°58,47'E |
| 51°34,39'N | 002°57,87'E |
| 51°34,06'N | 002°57,38'E |
| 51°33,44'N | 002°56,35'E |
| 51°33,80'N | 002°55,55'E |
| 51°34,12'N | 002°54,90'E |
| 51°34,71'N | 002°53,87'E |
| 51°34,87'N | 002°53,61'E |
| 51°35,22'N | 002°53,00'E |

Bron: MDK - afdeling KUST - Vlaamse Hydrografie

# 1/60 MINIMUMEISEN WAARAAN BEPAALDE TANKERS MOETEN VOLDOEN DIE EEN BELGISCHE HAVEN WILLEN AANLOPEN

BaZ 2019-1/33A vervalt.

De aandacht van zeevarenden wordt gevestigd op het KB van 14 augustus 1984 (Belg. Staatsblad van 22 september 1984) dat een meldingsplicht en een controlelijst voor dergelijke schepen voorziet.

**Bron: FOD Mobiliteit & Vervoer**

# 1/61 GEVAARLIJKE STOFFEN MELDING AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE NAUTISCHE AUTORITEIT

BaZ 2019-01/33B en 2019-02/046 vervallen.

**Artikel 1**

1. De kapitein van een zeeschip dat geladen is met of leeg is van gevaarlijke stoffen zoals bedoeld in de bijlage 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 meldt deze aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.
2. De kapitein van een zeeschip dat een LNG systeem aan boord heeft meldt de aanwezigheid van dit systeem aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.
3. De meldingen genoemd in lid 1 en lid 2 dienen te geschieden:
   a. Ten minste vierentwintig uur voor aankomst in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, of
   b. Indien de bestemming bij afvaart uit de vorige haven bekend was en de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat, of
   c. Indien de bestemming bij afvaart uit de vorige haven nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is, maar uiterlijk bij het binnenvaren van de Nederlandse territoriale zee.

**Artikel 2**

De in artikel 1 bedoelde melding dient te geschieden door middel van het meldingsformulier zoals opgenomen als bijlage bij deze bekendmaking en dient gestuurd te worden naar de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit per fax. naar faxnummer + 31 (0) 118-472503 of per e-mail aan: IMOlading@VTS-Scheldt.net

**Artikel 3**

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zal een gevaarlijke stoffen melding die ontvangen wordt van de havenautoriteiten via het Central Broker Systeem beschouwen als een melding die voldoet aan artikel 1.

**Artikel 4**

De schipper van een binnenschip, samenstel of tankschip dat voor de eerste maal tijdens een reis het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit binnen vaart, meldt zijn gevaarlijke stoffen op elektronische wijze. De melding dient te geschieden overeenkomstig hetgeen in de Rijnvaart geldt en door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is vastgesteld.

**Artikel 5**

De BaZ 2019-01/33B (Gezamenlijke Bekendmaking 01-2010) komt hierbij te vervallen.

**Artikel 6**

Deze voorschriften treden in werking met ingang van 1 januari 2019.
Deze voorschriften worden met toelichting in de Nederlandse Staatscourant en in het Belgisch Staatsblad geplaatst.

**Bron: GNA Bass 106-2018: GB 06-2018**

## Meldingsformulier

**Melding van ladinggegevens van schepen welke geladen zijn met of leeg zijn van gevaarlijke stoffen aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit:**

De in de aanhef genoemde schepen dienen voordat deze het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit binnenvaren het volgende te melden:

**Scheepsgegevens:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Scheepsnaam: | - | Roepletters: | - |
| Lengte: | - m. | Breedte: | - m. |
| Diepgang: | - dm. | | |
| Aanwezigheid van een LNG systeem aan boord: | | | |

**Route:**

| | | |
|---|---|---|
| Vertrekhaven: | loodsstation: SB/WN | Bestemmingshaven: |
| - | - | - |

**Ladinggegevens:**
Gegevens van de lading of waar het schip leeg van is.
Namen van de gevaarlijke stoffen* Un.nrs. dan wel MARPOL categorie.

| Stofnaam: | Unnr.: | MARPOL: |
|---|---|---|
| - | - | - |
| - | - | - |
| - | - | - |
| - | - | - |
| - | - | - |
| | | |

**Schip is Gasvrij:**
Indien een tankschip een gasvrijcertificaat heeft van de Nederlandse of Belgische gasdeskundige, dan opgeven dat het schip gasvrij is verklaard door gasdeskundige en het bijbehorende certificaat doorsturen.

*Gevaarlijke stoffen
Zijn stoffen die vallen onder de voorschriften van:
- De GC-Code;
- De IGC-Code;
- De EGC-Code;
- De BCH-Code;
- De IBC-Code;
- De IMDG-Code;
- Groep B van de BC-Code;
- Annex I van de MARPOL;
- Annex II van de MARPOL;
- Annex III van de MARPOL.

Meldingsformulier versturen per e-mail aan: IMOlading@VTS-Scheldt.net

# 1/62 VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN IN GASTANKERS BINNEN HET GNB-WERKINGSGEBIED

BaZ 2019-1/33C vervalt.

De volgende voorschriften worden vastgesteld:

### Artikel 1 Begripsbepalingen

**a. Clearance**
Het positief resultaat (toestemming) van de beslissing van de GNA.

**b. Gasdeskundige**
Een persoon die in het bezit is van het certificaat van bekwaamheid gasdeskundige dat is afgegeven door een Nederlands- of Belgisch erkende gecertificeerde instelling.

**c. GNB**
Het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer, het door Nederland en Vlaanderen gezamenlijk gevoerde nautisch beheer in het Scheldegebied (Art. 1 lid j van het GNB Verdrag: Tractatenblad jaargang 2005 nr. 312).

**d. GNA**
De Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit (Art. 1 lid e van het GNB Verdrag: Tractatenblad jaargang 2005 nr. 312).

**e. RVGZ**
Regeling Vervoer Gevaarlijke stoffen met Zeeschepen (Staatscourant 258 van het jaar 2008).

**f. Vaarplan IMO2 Gastanker**
Een Gastankschip welke voldoet aan de in tabel 1 "Indeling Zeegaande Gastankers" gestelde voorwaarden.
De GNA bepaalt na schriftelijke verstrekking van bepaalde gegevens van de Gastanker, opgegeven door de kapitein van het Gastankschip of diens plaatsvervanger, of het Gastankschip daadwerkelijk een Vaarplan IMO 2 Gastanker is.

**Tabel 1: Indeling Zeegaande Gastankers.**

| Stofnaam | Proper Shipping name (UNnr.). | Vaarplan IMO 2 Gastanker | Geen Vaarplan IMO 2 Gastanker |
|---|---|---|---|
| *Chloor | **Chlorine** (1017) | Capaciteit grootste ladingtank maximaal 600 m³ en Ladingcapaciteit alle tanks tezamen kleiner dan 1200 m³. | Mag pas na uitdrukkelijke toestemming van de GNA worden vervoerd. (zie artikel 2lid c). |
| *Zwaveldioxide | **Sulpher Dioxide** (1079) | | |
| Ethyleenoxide | **Ethylene Oxide** (1040) | Capaciteit grootste ladingtank 1000 m³ of meer, en of Ladingcapaciteit alle tanks tezamen 5000 m³ of meer. | Capaciteit grootste ladingtank minder dan 1000 m³ en Ladingcapaciteit alle tanks tezamen minder dan 5000 m³. |
| Methyl Bromide | **Methyl Bromide** (1062) | | |
| Aceetaldehyde | **Acetaldehyde** (1089) | Capaciteit grootste ladingtank 1500 m³ of meer, en of Ladingcapaciteit alle tanks tezamen 7500 m³ of meer. | Capaciteit grootste ladingtank minder dan 1500 m³ en Ladingcapaciteit alle tanks tezamen minder dan 7500 m³. |
| Ammoniak, watervrij | **Ammonia, anhydrous** (1005) | | |
| Ethylchloride | **Ethyl Chloride** (1037) | | |
| Methylchloride | **Methyl Chloride** (1063) | | |
| Dimethylether | **Dimethyl Ether** (1033) | | |
| *Dimethylamine, watervrij | **Dimethylamine, anhydrous** (1032) | | Mag pas na uitdrukkelijke toestemming van de GNA worden vervoerd. (zie artikel 2lid c). |

| Tabel 1: Indeling Zeegaande Gastankers. | | | |
|---|---|---|---|
| **Stofnaam** | **Proper Shipping name (UNnr.).** | **Vaarplan IMO 2 Gastanker** | **Geen Vaarplan IMO 2 Gastanker** |
| Butaan | **Butane** (1011) | Capaciteit grootste ladingtank 3000 $m^3$ of meer en of Ladingcapaciteit alle tanks tezamen 15000 $m^3$ of meer. | Capaciteit grootste ladingtank minder dan 3000 $m^3$ en Ladingcapaciteit alle tanks tezamen minder dan 15000 $m^3$. |
| Mengsel van Koolwaterstofgassen, vloeibaar gemaakt N.E.G. [Butaan/ Propaan-mengsels] | **Hydrocarbon Gas Mixture, Liquefied N.O.S.** [Butane-propane mixture] (1965) | | |
| Butadieen | **Butadienes Stabilized** (Or butadienes and hydrocarbon mixture, stabilized with more than 40% Butadienes;) (1010) | | |
| Butylenen | **Butylene** (1012) | | |
| Ethaan | **Ethane** (1035/ 1961) | | |
| Ethyleen / Etheen | **Ethylene** (1962 / 1038) | | |
| Methaan | **Methane** (1972) | | |
| Methylacetyleen / Propadieenmengsels | **Methyl Acetylene and Propadiene mixtures, stabilized** (1060) | | |
| Propaan | **Propane** (1978) | | |
| Propyleen / Propeen | **Propylene** (1077) | | |
| Vinylchloride | **Vinyl Chloride, stabilized** (1086) | | |
| C4 / Petroleumgassen | **Petroleum Gasses, Liquefied** (1075) | | |
| Stikstof | **Nitrogen,** (1066/1977) | | |
| Koolstofdioxide | **Carbon Dioxide** (2187) | | |
| Dichloor-difluormethaan | **Dichloro-difluoromethane** (1028) | Onder alle omstandigheden Geen Vaarplan IMO 2 | |
| Dichloormonofluor-methaan | **Dichloro-fluoromethane** (1029) | | |
| Dichloor-tetrafluorethaan | **1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane** (1958) | | |
| Monochloor-difluormethaan | **Chloro-difluoromethane** (1018 koel-gas R22) | | |
| Monochloor-tetrafluorethaan | **1-Chloro-1,2,2, 2-tetrafluoroethane** (1021) | | |
| Monochloor-trifluormethaan | **Chlorotrifluoro-methane** (1022) | | |

## Artikel 2 Algemeen

**a. Toepassing**
De hier genoemde voorschriften zijn van toepassing op Gastankschepen beladen met of leeg van gevaarlijke stoffen in vloeibare vorm zoals omschreven in de:
- GC-code (Gas Carrier Code, zie RVGZ artikel 1 lid f).
- IGC-code (International Gas Carrier code, zie RVGZ artikel 1 lid h).

**b. Reikwijdte**
Het GNB beheersgebied. Voor LNG-schepen komende van of met bestemming Zeebrugge gelden eveneens de voorschriften zoals bepaald in de "Nautische Beheersmaatregelen 001-2018 LNG procedures Op- en afvaart Zeebrugge".

**c. Vloeibaar gemaakte gassen die niet in tankschepen mogen worden vervoerd**
Het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals genoemd in Artikel 15 lid 2 van het RVGZ in tankers is verboden (zie Tabel 2, "vloeibaar gemaakte gassen die niet in tankschepen mogen worden vervoerd". Bron: RVGZ: bijlage 2 bij artikel 15 lid 2).

**Tabel 2:**

| **Tabel 2: Vloeibaar gemaakte gassen die niet in tankschepen mogen worden vervoerd.** | |
|---|---|
| **Stofnaam** | **Proper shipping name (Unnr.) :** |
| Chloor | Chlorine (1017) |
| Dicyaan | Cyanogen (1026) |
| Dimethylamine, watervrij | Dimethylamine, anhydrous (1032) |
| Waterstofbromide, watervrij | Hydrogen Bromide, anhydrous (1048) |
| Waterstofchloride, watervrij | Hydrogen Chloride, anhydrous (1050) |
| Waterstofsulphide (zwavelwaterstof) | Hydrogen Sulphide (1053) |
| Methylamine, watervrij | Methylamine, anhydrous (1061) |
| Distikstoftetroxide | Dinitrogen Tetroxide / Nitrogen Dioxide (1067) |
| Nitrosylchloride | Nitrosyl Chloride (1069) |
| Fosgeen | Phosgene (1076) |
| Zwaveldioxide | Sulphur Oxide (1079) |
| Chloortrifluorethyleen | Trifluorochloroethylene, stabilized (1082) |
| Trimethylamine, watervrij | Trimethylamine, anhydrous (1083) |
| Cyaanchloride | Cyanogen Chloride, stabilized (1589) |
| Arseenwaterstof | Arsine (2188) |
| Dichloorsilaan | Dichlorosilane (2189) |
| Germaanwaterstof | Germane (2192) |
| Wolfraamhexafluoride | Tungstun Hexafluoride (2196) |
| Waterstofjodide | Hydrogen Iodide, anhydrous (2197) |
| Fosforwaterstof (fosfine) | Phosphine (2199) |
| Waterstofselenide, watervrij | Hydrogen Selenide, anhydrous (2202) |
| Carbonylsulfide | Carbonyl Sulphide (2204) |
| Zwaveltetrafluoride | Sulphur Tetrafluoride (2418) |
| Methylchloorsilaan | Methylchlorosilane (2534) |
| Antimoonwaterstof (stibine) | Stibine (2676) |

**d. Afwijkingen op Artikel 2 lid c. Vloeibaar gemaakte gassen die niet in tankschepen mogen worden vervoerd**
De in de tabel 2 (in geel gemarkeerde) gevaarlijke stoffen Chloor, Dymethylamine (watervrij) en Zwaveldioxide (voor indeling gevaren klassificatie zie tabel 1 stofnaam met *), kunnen pas na uitdrukkelijke toestemming van de GNA worden vervoerd. De GNA kan aan een dergelijk vervoer van de in dit artikel genoemde stoffen operationele voorschriften verbinden (RVGZ Artikel 15 lid 3).

**e. Gasvrijverklaring**
Een Gastanker valt niet meer onder deze regeling indien de Gastanker een verklaring heeft van een gasdeskundige.

## Artikel 3 Voorschriften voor alle Gastankers

a. Er dient zekerheid te bestaan dat er in de tanks geen gevaarlijke overdruk aanwezig is en er geen gassen vrijkomen in de open lucht (de kapitein van de gastanker dient dit op te geven).
b. Zonder toestemming van de GNA mogen tankschepen geen (ladings)operaties uitvoeren waarbij ladingsdampen vrijkomen in de open lucht gedurende de reis door het GNB-beheersgebied dan wel ten anker liggend binnen

het GNB-beheersgebied.

c. Vanuit zee dienen bij het aanlopen van het loodsstation, ten laatste bij binnenkomst in het loodsgebied, de werkzaamheden hierboven genoemd onder artikel 3 lid b te zijn beëindigd.

d. Bijzonderheden en afwijkingen van de toestand van het schip of de lading die de veiligheid kunnen beïnvloeden, dienen onverwijld gemeld te worden aan de GNA.

e. Er dient een bevoegde loods aan boord zijn tenzij de gastanker, bij of krachtens wettelijke regeling ontheffing is verleend op het aan boord zijn van een bevoegde loods i.v.m. "Loodsen op afstand (LOA) bij Stormbeloodsing" (zie betreffende Gezamenlijke Bekendmaking).

f. Indien het schip ten anker ligt in het GNB beheersgebied, moet er een persoon aan boord aanwezig zijn die op het door, of vanwege de bevoegde autoriteit aangewezen marifoonkanaal, een onafgebroken luisterwacht houdt en die bij aanroepen daarop door of vanwege de bevoegde autoriteit antwoord geeft.

i. Verlading van Gastankers op het Kanaal van Gent naar Terneuzen.

- **Meldingen scheepvaart:**
  Alle Gastankers zowel zeeschepen als binnenvaart moeten bij verlading van ammoniak op een ligplaats aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen de starttijd en beëindigingtijd van de verlading, melden op VHF-kanaal 11 aan de Verkeerscentrale Terneuzen.
- **Informatie van Verkeerscentrale Terneuzen:**
  De verkeerscentrale Terneuzen houdt op VHF-kanaal 11 de scheepvaart op de hoogte van de ammoniak verlading(en).
- **Vaarsnelheid:**
  Aangezien de ligplaats zeer dicht langs het Kanaal van Gent naar Terneuzen is gesitueerd, dient de scheepvaart bij het passeren van een hier genoemd schip, in verband met de veiligheid, zijn vaarsnelheid aan te passen

## Artikel 4 Voorschriften voor "Vaarplan IMO 2 Gastankers"

Voor een "Vaarplan IMO 2 Gastanker" moeten naast de genoemde voorschriften onder Artikel 3 tevens de volgende voorschriften in acht te worden genomen:

**A. Loa bij stormbeloodsing**

Een Vaarplan IMO 2 Gastanker komt niet voor Loa in aanmerking.

**B. Clearance**

b1. Een Vaarplan IMO 2 schip dient vóór de aanvang van een reis door het GNB gebied en gedurende de geheleduur van deze reis, Clearance te hebben.

b2. Deze Clearance kan te allen tijde worden ingetrokken.

b3. Alleen de GNA is bevoegd tot geven van Clearance of het intrekken ervan.

**C. Vaart verboden / onderbreken reis**

c1. Zichtbeperking:
De vaart van een Vaarplan IMO 2 Gastanker is verboden indien:

c1a. Op het van zee komend traject, tot aan de lijn De Nolle – Nieuwe Sluis (buitengaatslijn, Schepenwet Art. 1 lid a ) het zicht minder dan 1000 meter bedraagt, of.

c1b. Op het bovenwaartse traject, vanaf de lijn De Nolle – Nieuwe Sluis (buitengaatslijn, Schepenwet Art. 1 lid a ) tot en met Antwerpen of Gent het zicht minder dan 2000 meter bedraagt.

c2. Indien een Vaarplan IMO 2 Gastanker clearance heeft en tijdens de reis het zicht minder dan de onder c1 genoemde zichtbeperkingswaarden komt, dan bepaalt de GNA na overleg met de kapitein / loods van de Gastanker of de reis moet worden onderbroken, door te ankeren, dan wel dat de reis kan worden voortgezet.

c3. Indien de vaart van een Vaarplan IMO 2 Gastanker om enigerlei reden zou moeten worden onderbroken, moet het schip ten anker komen op een door de GNA aangewezen (nood)ankerplaats.

**D. Route Vaarplan IMO 2 Gastanker**

d1. Voor het Zeetraject via de Wandelaar:
Bij zowel inkomende dan wel uitgaande vaart moet de route langs Vaargeul-1 of A1 en het Scheur en de hoofdvaargeul te worden gevolgd. Voorkeur wordt gegeven aan de route via A1 inkomend en via Vaargeul 1 uitgaand, maar in functie van het (te verwachten) verkeersbeeld kan hiervan afgeweken worden. Het schip meldt welke route het zal gebruiken of indien het zal afwijken van de vermeldde route.

d2. Voor het Zeetraject, via de Steenbank, de zgn. "West-rond route":
Bij zowel inkomende dan wel uitgaande vaart moet de route Steenbank langs Westpit, Rabsbank, de NEA, het Scheur (via de boei S4) en de hoofdvaargeul te worden gevolgd.

d3. Voorzorgsgebied:
Aangezien het manoeuvreren met Vaarplan IMO 2 Gastankers in het voorzorgsgebied tot een minimum

dient te worden beperkt,
- zijn kompascompenseren en aanverwante manoeuvres waarbij het voorzorgsgebied meerdere malen zou moeten worden doorkruist, verboden.
- is het verboden dat er twee (2) of meer Vaarplan IMO 2 Gastankers tegelijk gaan loodswisselen op Vlissingen rede.
- worden er geen passagiers meegegeven of geland voor doorvarende (niet loodswisselende) Vaarplan IMO2 schepen.

d4. Het riviertraject:
Bovenwaarts Vlissingen dient de hoofdvaargeul te worden gevolgd en in de Pas van Borssele en de Bocht van Bath zijn ontmoetingen en oploopmanoeuvres van "Vaarplan IMO 2 Gastankers" met de volgende vaartuigen verboden:
- Bijzonder en buitennormale transporten.
- Bovenmaatse schepen.
- Vaarplan IMO 2 Gastankers.

**E. Meld- en Communicatieprocedure Vaarplan IMO 2 Gastanker**

e1. Ter onderscheiding van een Vaarplan IMO 2 Gastanker met een gewoon gasschip, zal achter de scheepsnaam de term "IMO2" worden gebruikt bij de communicatie op de VHF kanalen.

e2. Bij binnenkomende vaart dient naast het melden van de gebruikelijke info op de onderscheiden meldpunten tevens de passagetijd van boei "S3" (Scheur 3 boei) te worden gemeld.

e3. Bij afvarende vaart dient naast het melden van de gebruikelijke info op de onderscheiden meldpunten na passage Vlissingen eveneens de passagetijd van boei "S4"(Scheur 4 boei) te worden gemeld indien bestemd voor de Wandelaar.

**F. Vaarplan**

f1. Er dient een vaarplan te worden opgesteld en te worden gevolgd.

f2. Een afschrift van het vaarplan dient op verzoek ter inzage te worden gegeven aan de GNA

## Artikel 5 Slotbepalingen

a. De GNA kan, in verband met de veiligheid, indien de redelijkheid en billijkheid dit betaamt, rekening houdend met alle relevante belangen, afwijken van deze voorschriften en richtlijnen.

b. De BaZ 2019-01/033C (Gezamenlijke Bekendmaking 02-2009) wordt hierbij ingetrokken.

c. Deze bekendmaking treedt in werking op 1 juli 2018.

**Bron: GNA: Bass 050-2018, GB 01-2018**

# 1/63 THE WEST EUROPEAN TANKER REPORTING SYSTEM (WETREP)

BaZ 2019-1/33D vervalt.

Uitvaardiging van een verplicht scheepsrapporteringsysteem voor West-Europees PSSA (Particularly Sensitive Sea Area = Bijzonder gevoelig zeegebied).

Sommige West-Europese wateren zijn door de IMO aangewezen als PSSA-gebied, dit na een voorstel van België, Frankrijk, Spanje, Ierland, Portugal en het Verenigd Koninkrijk.
Dit PSSA-gebied grenst aan de 15de graad west-meridiaan, de Porcupine Bank, met inbegrip van delen van het speciaal gebied van Noord-West-Europa (uitgevaardigd onder wetsbepaling annex 1, MARPOL 73/78), het Engels Kanaal en kustwateren, en zekere delen van PRA (Pollution Response Area = Bevoegd voor Verontreinigde Gebieden) en EEZ (Exclusief Economische Zone)) langsheen de Spaanse, Franse en Portugese kust (zie bijlage 1 en 2)
IMO heeft een verplicht rapporteringsysteem goedgekeurd voor tankers (WETREP) dat van kracht werd op 1 juli 2005 om 00u00 UTC voor alle tankers groter dan 600 ton tonnenmaat, met als lading:

- zware ruwe olie, dit is ruwe olie met een densiteit hoger dan 900 kg/m3 bij 15°Celsius **of**
- zware stookolie, dit is stookolie met een densiteit hoger dan 900 kg/m3 bij 15° Celsius, of een kinematische viscositeit hoger dan 180 mm2/s bij 50° Celsius **of**
- asfalt, pek en hun emulsies.

Schepen varende van en naar West-Europese rapporteringgebieden moeten zich melden:

- bij binnenvaren van het rapporteringgebied **of**
- onmiddellijk bij afvaart uit een haven, terminal of ankerplaats binnen het rapporteringgebied **of**
- wanneer zij afwijken van de route naar hun oorspronkelijk opgegeven bestemming haven/terminal/ankerplaats of positie “voor orders“ doorgegeven bij het binnenvaren van het rapporteringgebied **of**
- wanneer een afwijking van de geplande route noodzakelijk is wegens slechte weersomstandigheden of slecht werkende uitrusting of een verandering in navigatietoestand **of**
- wanneer het rapporteringgebied definitief wordt verlaten.

**Nota:**
Schepen hoeven zich niet te melden indien, bij passage door het rapporteringgebied de grens van het rapporteringgebied sporadisch wordt gepasseerd, bij andere gelegenheden dan het eerst binnenvaren en het definitief verlaten.
Bij het binnenvaren van het WETREP-rapporteringgebied dient de scheepvaart de dichtstbijzijnde verantwoordelijke autoriteiten in te lichten. Het VTS, RCC en radiokuststation of andere deelnemers aan wie het rapport dient te worden verzonden, zijn vermeld in bijlage 4.

Indien het schip in de onmogelijkheid verkeert het dichtst bijzijnde radiokuststation of andere deelnemer in te lichten, moet het aan het volgende dichtstbijzijnde radiokuststation of andere in bijlage 4 vermelde deelnemer rapporteren.

De rapporteringen dienen in het formaat zoals beschreven in bijlage 3 te zijn.
Rapporteringen mogen met gelijk welk modern communicatiemiddel tot stand worden gebracht, met inbegrip van Inmarsat C, telefax en e-mail zoals beschikbaar volgens bijlage 4.

Rapporten mogen kosteloos via GMDSS verzonden worden via een RCC van één van de deelnemende landen uit bijlage 4. Mondelinge meldingen moeten de verplichte velden bevatten met inbegrip van de identificatieletters. Om het aantal, aan scheepvaart opgelegde rapporten te verminderen die te wijten zijn aan andere scheepsrapporteringsystemen die gelegen zijn in het WETREP-rapporteringssgebied (e.g. Caldovrep), mogen de schepen aanduiden welk ander rapporteringsysteem zij ook zinnens zijn te passeren tijdens transit van het WETREP-rapporteringgebied. In het bijzonder waar AIS voorhanden is zal dit resulteren in een belangrijke vermindering in duur en bijkomende noodzakelijke informatie in rapporten van andere systemen binnen het WETREP-rapporteringssgebied.

Schepen uitgerust met INMARSAT C (SES) zullen niet betalen voor het zenden van berichten via Inmarsat C indien volgende procedures worden opgevolgd: kies Special Acces Code (SAC)45 enkel via MRCC Falmouth LES Atlantische Oceaan-gebied - Oost (102); Atlantische Oceaan-gebied -West (002) of Indische Oceaan (302).
(Noot: Indien verzonden via een andere LES is het mogelijk dat het bericht niet door WETREP zal worden ontvangen.)

## BIJLAGEN

1. Beschrijving van rapporteringgebied met coördinaten
2. Kaart van het rapporteringgebied
3. Rapporteringformulier
4. Identificatie van stations aan wie de rapporten dienen te worden verzonden

### BIJLAGE 1. BESCHRIJVING VAN HET VERPLICHT SCHEEPSRAPPORTINGSYSTEEM VOOR HET WEST-EUROPEES PSSA-GEBIED MET COÖRDINATEN

**Beschrijving van het gebied**

- Het gebied beslaat de westkust van het Verenigd Koninkrijk, Ierland, België, Frankrijk, Spanje en Portugal, van de Shetlandeilanden in het noorden tot Kaap St-Vincent in het zuiden, en het Engels kanaal en zijn naderingen zoals aangegeven in de kaartuitgave van bijlage 2.

- Het WETREP-gebied is een gebied begrensd door een lijn die de volgende geografische coördinaten verbindt (alle coördinaten zijn uitgedrukt in WGS 84 als referentiesysteem).

| NUMMER | BREEDTEGRAAD | LENGTEGRAAD |
|---|---|---|
| 1 (UK) | 58°30'N | UK coast |
| 2 (UK) | 58°30'N | 000° |
| 3 (UK) | 62°N | 000° |
| 4 (UK) | 62°N | 003°W |
| 5 (UK+ Irl) | 56°30'N | 012°W |
| 6 (Irl) | 54°40'40".91N | 015°W |
| 7 (Irl) | 50°56'45".36N | 015°W |
| 8 (Irl+UK+F) | 48°27'N | 006°25W |
| 9 (F) | 48°27'N | 008°W |
| 10 (F+S) | 44°52'N | 003°10W |
| 11 (S) | 44°52'N | 010°W |
| 12 (S) | 44°14'N | 011°34W |
| 13 (S) | 42°55'N | 012°18W |
| 14 (S+P) | 41°50'N | 011°34W |
| 15(P) | 37°N | 009°49W |
| 16 (P) | 36°20'N | 009°00W |
| 17(P) | 36°20'N | 007°47' W |
| 18 (P) | 37°10'N | 007°25W |
| 19 (B) | 51°22'25"N | 003°21'52".5E<br>(grens tss. B and NL) |
| 20 (UK) | 52°12'N | UK east coast |
| 21 (IRL) | 52°10'.3N | 006°21'.8W |
| 22 (UK) | 52°01'.52N | 005°04'.18W |
| 23 (UK) | 54°51'.43N | 005°08'.47W |
| 24 (UK) | 54°40'.39N | 005°34'.34W |

De geografische coördinaten als identificatie van een PSSA zijn enkel voor dit doel te gebruiken en mogen niet anders geïnterpreteerd worden met betrekking tot maritieme limieten en grenzen.

## BIJLAGE 2. PSSA CHART - WESTERN EUROPEAN WATERS PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREA (UKHO CHART 4011)



## BIJLAGE 3. RAPPORTERINGSFORMULIER (OVEREENSTEMMEND MET IMO-RESOLUTIE A.851(20))

Identificatiesysteem: WETREP

Gevolgd door een tweeletterafkorting voor de identificatie van de rapportering: SP (sailing plan), FR (final report) of DR (deviation report).

Informatie die meegedeeld moet worden:
A: Scheepsidentificatie (Scheepsnaam; Roepletters; IMO-identificatienummer en MMSI-nummer)
B: Datum/Tijd
C: Positie
E: Ware koers
F: Snelheid
G: Laatste haven
I: Volgende haven en geschatte tijd van aankomst
P: Soort olielading, hoeveelheid, graden en densiteit
Q: enkel indien gebreken of ontoereikend in normale navigatie
T: Adres van cargoleverancier
W: Aantal opvarenden
X: Allerlei inlichtingen van toepassing op deze tankers
- karakteristiek en geschatte hoeveelheid bunkerolie voor tankers met meer dan 5000 ton bunkerolie
- Navigatietoestand (vb. vaartlopend, varende, moeilijk manoeuvreerbaar enz.)

## BIJLAGE 4. VESSEL TRAFFIC SERVICES, RCC, COAST RADIO STATION OR OTHER FACILITIES TO WHOM THE REPORTS MUST BE SUBMITTED (GEOGRAPHICAL POSITIONS REFER TO THE WGS 84)

Position co-ordinates

**BELGIUM**
MRCC - SAR Oostende: 51°14'N 002°55' E
Tel: +32 59 70 10 00
Tel.: +32 59 70 11 00
Fax: +32 59 70 36 05
VHF: 16, 67
MF: 2182 kHz
MMSI: 00 205 99 81
e-mail: mrcc@mrcc.be

**FRANCE**
MRCC Gris-Nez: 50°52' N 001°35' E
Tel.: +33 3 21 87 21 87
Fax: +33 3 21 87 78 55
Telex: 130680
Inmarsat-C: 422799256
VHF: 16, 70
MMSI: 002275100

MRCC Corsen: 48°25' N 004°47' W
Tel.: +33 2 98 89 31 31
Fax: +33 2 98 89 65 75
Telex: 940086
Inmarsat-C: Nil
VHF: 16, 70
MMSI: 002275300

**IRELAND**
MRCC Dublin
Tel: +353 1 6620922/23
Fax: +353 1 6620795
e-mail: mrccdublin@irishcoastguard.ie
Communications may be sent to MRCC Dublin via:

MRSC Valentia (EJK) 51°56' N 010°21' W
MRSC Malin Head (EJM) 55°22' N 007°21' W

**PORTUGAL**
MRCC Lisbon: 38° 40' N 009°19' W
Tel: +351 21 4401950, or
+351 21 4401919 (for emergency only)
Fax: +351 21 4401954
Telex: 60747 P.
e-mail: mrcclisboa@netc.pt

**SPAIN**
MRCC Madrid 40°24' N 003°43' W
Tel: +34 91 7559133
Fax: +34 91 5261440
Telex: +5241210, +5241224
e-mail: cncs@sasemar.es

MRCC Finisterre: 42°42' N 008°59' W
Tel: +34 981 767500
Fax: +34 981 767740
Telex: +5282268, +5286207
e-mail: finister@sasemar.es
VHF: 16 & 11
MF: 2182 kHz
MMSI: 002240993

MRCC Bilbao 43°20'.8 N 003°01' W
Tel: +34 944 839286
Fax: +34 944 839161
e-mail: bilbao@sasemar.es
VHF: 16 & 10
MMSI: 002240996

**UNITED KINGDOM**
Sea Areas A1 and A3 (See the relevant international radio publications)

MRCC Falmouth (Coordinating Station for the United Kingdom)
Telephone: +44 (0) 1326 317575
Facsimile: +44 (0) 1326 318342
Inmarsat-C on 423200158
e-mail: falmouthcoastguard@mcga.gov.uk

**Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding - IMO SN/Circ.242**

# 1/64 GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEERSGEBIED (GNB-GEBIED): VOORSCHRIFTEN VOOR TANKSCHEPEN DIE EEN LOODS WENSEN DAN WEL BELOODST ZIJN

BaZ 2019-01/33E en 2019-05/084 vervallen.

## 1. Voorschriften:

1.1 Zonder toestemming van de GNA mogen tankschepen geen ladingsoperaties uitvoeren waarbij gassen vrijkomen in de open lucht gedurende de reis door het GNB-beheersgebied, alsook niet ten anker liggend binnen het GNB-beheersgebied.
Het ventileren, drogen of inerten van ladingsvrije tanks in het kader van bijvoorbeeld ladingsklaar maken/houden van tanks is evenwel toegestaan binnen het werkingsgebied, behalve tijdens het beloodsingsproces. Het is aan het schip/kapitein om op voorhand schriftelijk te verklaren aan de GNA (gna-scc@vts-scheldt.net) dat het hier alleen om ladingsvrije tanks gaat.
Indien dergelijke werkzaamheden uitgevoerd worden dient, tijdig voor het beloodsingsproces aanvangt, gestopt te worden met deze werkzaamheden. Bovendien moet in dat geval het schip aan de loods bij het aan boord komen aantonen dat de situatie veilig is door middel van bijvoorbeeld een personal gas detector.

1.2 De lekbakken (driptrays) dienen leeg te zijn van ladingsresten (om gasvorming van de resten van de lading te vermijden).

1.3 Vanuit zee dienen bij het aanlopen van het loodsstation, ten laatste bij binnenkomst in het loodsgebied, de werkzaamheden hierboven genoemd onder art. 1.1 te zijn beëindigd. Tevens dienen de lekbakken ter voorkoming van gasvorming leeg te zijn (art. 1.2).

1.4 De havenautoriteiten zijn verantwoordelijk voor de handhaving van de vigerende wetgeving binnen hun gebied.

## 2. Procedure voor inkomende tankschepen bij aanlopen loodsstation buitengaats loodsgebied:

2.1 Indien een tankschip de werkzaamheden genoemd in art. 1.1 uitvoert dient deze dit bij de eerste melding aan het VTS-kopstation te melden.

2.2 Bij de eerste melding aan het VTS-kopstation zal indien het schip bezig is met werkzaamheden genoemd onder art. 1.1 aan het tankschip gevraagd worden om deze werkzaamheden te beëindigen.

2.3 Bij de tweede melding aan het VTS-kopstation zal bevestiging gevraagd worden aan het tankschip of de werkzaamheden onder art. 1.1 zijn beëindigd en dat de lekbakken leeg zijn van ladingsresten.

2.4 Indien het schip hierop een positief (bevestigend) antwoord geeft dan wordt het tankschip doorverwezen naar de loodsdienst om te worden beloodst.

2.5 Indien het schip hierop een negatief antwoord geeft dan wordt het schip niet beloodst maar verwezen naar een ankergebied nabij de loodskruispost of dient het schip varend buiten het beloodsingsgebied te blijven om zijn werkzaamheden alsnog af te maken /te beëindigen. Er dient een nieuwe loodsbestelling te worden gedaan.

2.6 Indien (na art. 2.5) bij het beloodsen van het tankschip in het beloodsingsgebied door het loodsvaartuig wordt geconstateerd dat er gassen van het tankschip afkomen, wordt het tankschip niet beloodst maar wordt het schip terug verwezen naar het VTS-kopstation en wordt de procedure onder art. 2.5 uitgevoerd.

2.7 De maatregelen blijven van kracht totdat de problemen zijn verholpen en het tankschip in de hierboven onder "1. Voorschriften" genoemde situatie verkeert en toestemming heeft om zijn reis te mogen vervolgen.

## 3. Procedure voor geloodste tankschepen varend door het GNB-beheersgebied:

3.1 Gedurende de reis die het geloodste tankschip aflegt door het GNB-beheersgebied mogen de werkzaamheden genoemd onder art. 1.1 niet worden uitgevoerd tenzij met toestemming van de GNA.
3.2 Indien er door de scheepsleiding of de loods aan boord van een tankschip wordt geconstateerd dat er gassen uit de lading ontsnappen dan dient de GNA hiervan onmiddellijk op de hoogte te worden gesteld door middel van een melding op het voorgeschreven marifoonkanaal van de MFBI aan de verkeerscentrale van het VTS-gebied waar het tankschip zich bevindt.
3.3 De GNA zal in overleg met het respectieve loodswezen maatregelen nemen.
3.4 De maatregelen blijven van kracht totdat de problemen zijn verholpen en het tankschip in de hierboven onder "1. Voorschriften" genoemde situatie verkeert en toestemming heeft om zijn reis te mogen vervolgen.

## 4. Consequenties voor de tankschepen die niet voldoen aan de onder art.1 genoemde voorschriften:

4.1 De tankschepen worden bij de loodskruisposten/loodswissel niet beloodst en worden opgehouden. De tankschepen kunnen hierdoor tijd verliezen (delay).
4.2 Gedurende de reis in het GNB-beheersgebied kunnen tankschepen naar een ankerplaats worden verwezen of terug buitengaats gestuurd worden (dit kan ook een ankergebied bij een van de loodskruisposten zijn).
4.3 Conform de reglementen voor Loodsgeldtarieven worden eerder gemaakte loodsbestellingen doorberekend.

Deze Bass 015-2019 treedt in werking op 15 februari 2019.

**Bron: GNA Bass 15-2019**

# 1/65 PROCEDURE MELDINGEN AAN HET MRCC BIJ SCHEEPVAARTINCIDENTEN

BaZ 2019-1/34A vervalt.

Op basis van artikel 43 van het Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum en de artikelen 4, 5 en 6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum is de procedure vastgesteld voor meldingen aan het MRCC bij scheepvaartincidenten.

De gezagvoerder die vaart binnen het opsporings- en reddingsgebied dient aan het MRCC, dat als permanent meldpunt fungeert, onmiddellijk melding te maken van :

1° iedere drenkeling en personen in nood op zee;

2° ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van het vaartuig of zijn bemanning;

Dit impliceert iedere aanvaring of stranding van zijn vaartuig, averij, defect of storing aan zijn vaartuig, binnenstromend water of schuivende lading, alle gebreken aan de romp of verzwakking van de constructie, verlies van lading, verlies van reddingsmateriaal.

3° ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van de scheepvaart;

Hieronder zijn begrepen ieder incident zoals gebreken die de manoeuvreerbaarheid of zeewaardigheid van het vaartuig kunnen aantasten, gebreken aan het voortstuwingssysteem of de stuurinrichting, de krachtbronnen, de navigatie- of communicatieapparatuur.

4° iedere situatie die tot verontreiniging van de wateren en de kust kan leiden;
Dit is iedere lozing of kans op lozing van gevaarlijke of verontreinigende stoffen in zee, iedere vlek van gevaarlijke of verontreinigende stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen.

5° elke in zee drijvende substantie of elk in zee drijvend voorwerp dat daar niet hoort.

De meldingen dienen te gebeuren aan het MRCC :
a) ofwel op VHF-kanaal 16,
b) ofwel op VHF-kanaal 67,
c) ofwel telefonisch op het telefoonnummer +32 (0)59 70 10 00 of +32 (0)59 70 11 00.

Het opsporings- en reddingsgebied omvat :
1° de territoriale zee;
2° de exclusieve economische zone, afgekort EEZ;
3° het zeegebied gelegen tussen de laagwaterlijn vanaf de kust of van bij eb droogvallende bodemverheffingen als die zich binnen twaalf zeemijl vanaf die laagwaterlijn bevinden, hetzij vanaf de uiteinden van de permanente havenwerken die buiten de laagwaterlijn uitsteken, en de hoogwaterlijn.

**Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding - MRCC**

# 1/66 SAR COÖPERATIEPLANNEN - MSC/CIRC. 1079 - BELGIË

BaZ 2019-1/34B vervalt.

Passagiersvaartuigen die zich in regel moeten stellen met MSC/Circ. 1079 "Guidelines for preparing plans for co-operation between search and rescue services and passenger ships" dienen hun SAR Coöperatieplan, kleine correcties en aanvullingen in te dienen bij:

Dries Boodts
Wnd. Hoofd MRCC Oostende
Maritiemplein 3
8400 Oostende
Belgium
dries.boodts@mow.vlaanderen.be

**Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding - MRCC**

# 1/67 ANKEREN VAN SCHEPEN MET SCHADE NA EEN INCIDENT

BaZ 2019-1/35 vervalt.

Schepen die na een incident schade of vermoedelijk schade hebben opgelopen mogen hun reis naar hun eindbestemming slechts dan voortzetten na toestemming van de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit (GNA), in casu de hoofdverkeersleider van het Waterdistrict Westerschelde en de nautisch dienstchef van de afdeling Scheepvaartbegeleiding MDK. Deze schepen dienen in principe eerst ten anker te komen op een door de GNA, in casu de in de vorige volzin genoemde personen, aangewezen plaats waar een eerste onderzoek naar de aard van de schade wordt uitgevoerd.

**Bron: GNA: Gezamenlijke Bekendmaking 03-2005**

# 1/68 SCHIETOEFENINGEN IN DE SCHIETSECTOR LOMBARDSIJDE: ALGEMENE BEPALINGEN

BaZ 2019-1/36A vervalt.

## 1. Schietsectoren

Er bestaan drie verschillende schietsectoren die als volgt worden bepaald:

**1. Kleine sector**
De gevaarlijke zone is begrepen in een sector met 2,5 mijl straal en als middelpunt de vuurtoren van Nieuwpoort, begrensd door de peilingen 114° van de vuurtoren van Nieuwpoort en 191° van de vroegere WT van Westende (positie 51°10',14 N - 2°46',62 E).

**2. Middensector**
De gevaarlijke zone is begrepen in een sector met 7,5 mijl straal en als middelpunt de positie 51°08',62 N- 2°46',15 E, begrensd door dezelfde peilingen als in 1.

**3. Grote sector**
De gevaarlijke zone is begrepen in een sector met 12 mijl straal met hetzelfde middelpunt en begrensd zoals in 2.

## 2. Signalisatie

De volgende signalen worden gehesen aan de top van de mast, geplaatst in positie 51°09',29 N - 2°44',15 E op 350 m WSW van de watertoren van Nieuwpoort.
Voor de schietoefeningen die uitgevoerd worden:

**1. In de kleine sector**
Een vierkante rode vlag met een rood bolvormig signaal er boven.

**2. In de midden sector**
Een vierkante rode vlag met twee rode bolvormige signalen er boven.

**3. In de grote sector**
Een vierkante rode vlag met drie rode bolvormige signalen er boven.

De signalen zullen gedurende de onderbrekingen en na beëindiging van het schieten neergehaald worden.
Daarenboven zal bij iedere schietoefening een signalisatiepaneel, dat zich rechts van de uitgang van de havengeul NIEUWPOORT bevindt, zichtbaar gemaakt worden.
Op het paneel staan volgende vermeldingen:

GEVAAR-DANGER
ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN
INFO VHF 67 C/S:SN

SN (Sierra November) is de roepnaam van de schietsector NIEUWPOORT en de werkfrequentie is VHF-kanaal 67. De radio is bemand tijdens de schietoefeningen van 0800 h tot 1530 h. Bij het einde van iedere schietoefening wordt de tekst van het paneel onzichtbaar gemaakt.

**Bron: Ministerie van Defensie - Nieuwpoort**

# 1/69 NIEUWPOORT: ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN KLEINE, MIDDEN- EN GROTE SECTOR

BaZ 2019-1/36B vervalt.

In principe zijn er GEEN schietoefeningen tegen lucht- en/of zeedoelen voorzien en is de scheepvaart vrij:
- op ALLE zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen
- van 21 december 2019 tot en met 05 januari 2020
- van 22 februari tot en met 01 maart 2020
- van 04 april tot en met 19 april 2020
- 01 mei 2020
- van 21 mei tot en met 24 mei 2020
- 01 juni 2020
- van 13 juni tot en met 13 september 2020
- van 31 oktober tot en met 08 november 2020
- 11 november 2020
- van 19 december 2020 tot en met 03 januari 2021

Voor de dagelijkse details van de planning van de schietoefeningen buiten de hierboven vermelde periodes, zijn de MSI van het MRCC te raadplegen. Alle scheepvaart is verboden in de geactiveerde zone tijdens de schietoefeningen. Om de informatie naar de verschillende gebruikers (pleziervaart, zeilclubs, visserij, e.d.) te verbeteren, gaat het Ministerie van Defensie meer gedetailleerde informatie omtrent het effectieve gebruik van de sectoren en de daaruit voortvloeiende beperkingen voor de scheepvaart toegankelijk stellen via de website: www.mil.be - doorklikken naar “operaties en oefeningen” - “oefeningen” - “zeewaartse schietoefeningen” (http://www.mil.be/nl/zeewaartse-schietoefeningen)

Deze informatie zal op een dagelijkse basis worden geactualiseerd. U kunt ook telefonisch contact opnemen met de schietsector te Nieuwpoort op de volgende telefoonnummer: +32 (0) 2 44 23 726.

**Bron: Ministerie van Defensie – Nieuwpoort**

# 1/70 NOORDZEE: BELGISCH NATIONAAL OEFENGEBIED VOOR MARINESCHEPEN

BaZ 2019-1/37 vervalt.

Van 1 januari tot 31 december kunnen oefeningen uitgevoerd worden door marineschepen binnen de zone bepaald door de volgende punten:

- 51°26,75'N - 2°21,00'E
- 51°26,75'N - 2°48,00'E
- 51°36,00'N - 2°48,00'E
- 51°40,00'N - 2°42,00'E
- 51°40,00'N - 2°34,00'E

Nadere berichten zullen de juiste periodes opgeven waarin deze oefeningen plaats hebben, alsook de aard van de oefeningen.

**Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent**

# 1/71 ZONE VOOR HET VERNIETIGEN VAN SPRINGSTOFFEN

BaZ 2019-1/38 vervalt.

**a. Gebruik**

Dit gebied wordt gebruikt door schepen van de Marine voor het vernietigen van springstoffen (munitie, mijnen, ...) die op zee werden gevonden.
Indien noodzakelijk kunnen ook vernietigingen worden uitgevoerd op andere locaties.
De betrokken Marine schepen zijn mijnenbestrijdingseenheden of patrouilleschepen eventueel bijgestaan door Rhibs.

**b. Beschrijving**

Gebied met als middelpunt 51°29'07 N-002°49'92 E en een straal van 3,2 NM.

**Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent**

# 1/72 BELGISCHE KUST : ZONES VOOR MIJNLEG-, MIJNJAAG- EN MIJNVEEG-OEFENINGEN

BaZ 2019-1/39 vervalt.

In het kader van oefengebieden voor mijnenleggen en mijnenvegen gelegen in de Noordzee, het Kanaal en de wateren rondom de Britse eilanden, zijn volgende zones gesitueerd op het Belgisch Continentaal Plat:

**1. Zone NB-01 (Westhinder)**
- 51°28',85 N - 2°44',92 E
- 51°26',75 N - 2°44',92 E
- 51°26',75 N - 2°35',52 E
- 51°28',85 N - 2°35',52 E

Dit gebied wordt het hele jaar door gebruikt door verschillende types schepen van de Belgische Marine voor individuele oefeningen of in groep.
Het gebied wordt daarenboven in het bijzonder door mijnenbestrijdingsschepen gebruikt als **diepwaterzone** voor de inzet van sonars, draadgeleide onderwatervehikels en duikers.

Opmerking: De meeste scheepsbewegingen strekken zich verder uit tot in het gebied beschreven onder artikel 1/38.

**2. Zone NBH-10 (Wenduine)**
- 51°21',00N - 002°57',10 E
- 51°21',00N - 003°00',70 E
- 51°18',70N - 002°55',80 E
- 51°19',80N - 002°54',50 E

Dit gebied wordt het hele jaar door gebruikt door de mijnenbestrijdingsschepen van de Belgische Marine alsook van andere marines voor mijnenbestrijdingsoefeningen. Het gebied wordt daarenboven in het bijzonder door mijnenbestrijdingsschepen gebruikt als ondiepe waterzone voor de inzet van sonars, draadgeleide onderwatervehikels en duikers. Ten slotte wordt het gebied ook gebruikt als zone voor het testen en evalueren van mijnenjachtsystemen.

Opmerking: Omwille van de manoeuvreereigenschappen en weersomstandigheden zullen de scheepsbewegingen zich praktisch gezien tot een iets ruimer gebied uitstrekken, gesitueerd tussen de aanloop van de haven van Oostende en de Wenduinebank.

**3. Zone QZR 040**
- 51°15',12 N  2°27',61 E
- 51°17',21 N  2°29',23 E
- 51°18',51 N  2°31',83 E
- 51°19',60 N  2°33',60 E
- 51°19',60 N  2°36',09 E
- 51°19',34 N  2°34',72 E
- 51°18',13 N  2°32',43 E
- 51°16',79 N  2°29',77 E
- 51°14',89 N  2°28',39 E

Dit gebied wordt gebruikt als permanente oefenzone voor NMCM-training.

**4. Zone Outer Ratel**
- 51°16',20N  2°30',40E
- 51°17',00N  2°29',50E
- 51°18',30N  2°32',10E
- 51°17',50N  2°33',10E

Dit gebied wordt gebruikt als permanente oefenzone voor NMCM-training.

**Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent**

# 1/73 DUIKEN OP ZEE: PROCEDURES

BaZ 2019-1/40 vervalt.

1. De in dit bericht voorziene procedures gelden voor alle vaartuigen met uitzondering van militaire vaartuigen, maar met inbegrip van pleziervaartuigen en vaartuigen voor beroepsdoeleinden; met aan boord duikers met inbegrip van recreatieduikers en beroepsduikers, die zich willen begeven in wateren die vallen onder Belgische soevereiniteit, de territoriale zee en de Exclusief Economische Zone inclusief.
   De bepalingen van dit bericht gelden onverminderd de andere desbetreffend van toepassing zijnde internationale, nationale en lokale reglementeringen.
   Militaire vaartuigen moeten wel voldoen aan de bepalingen opgenomen onder punt 8.

2. De meldingen bedoeld in dit bericht dienen te gebeuren aan het MRCC.
   De meldingen gebeuren:
   • ofwel op VHF-kanaal 67,
   • ofwel telefonisch, op het telefoonnummer +32 (0)59 34 10 20.

3. Het vaartuig dient vóór het vertrek uit de haven of, desgevallend, vóór het binnenvaren van de wateren die vallen onder Belgische soevereiniteit, te melden:
   1° de naam van het vaartuig;
   2° dat het vaartuig uitvaart of vaart met duikers aan boord;
   3° het aantal duikers dat zich aan boord bevindt;
   4° de duikplaats.

4. Bij de duikplaats aangekomen, dient het vaartuig te melden:
   1° dat het schip ter plaatse is;
   2° hoeveel duikers in het water gaan;
   3° de voorziene tijdsduur dat elke duiker in het water zal blijven.

5. Bij het beëindigen van de duikactiviteiten meldt het schip dat alle duikers terug aan boord zijn.

6. Bij successieve duiken dienen telkens de bovenvermelde instructies te worden gevolgd.

7. Het vaartuig meldt wanneer de duikactiviteit volledig is afgelopen.

8. Voor duikactiviteiten gepland in de afgebakende vaarwegroutes of aanlopen dient minimum drie weken op voorhand een toelating te worden gevraagd aan de nautisch dienstchef van het MRCC. Indien een toelating wordt verleend voor duikactiviteiten in de afgebakende vaarwegroutes of aanlopen, kunnen hieraan voorwaarden worden verbonden.

9. Volgens artikel 4 van het koninklijk besluit van 21 september 2016 betreffende de reglementaire maatregelen ter bescherming van het culturele erfgoed onder water, moet elke duik naar een historisch wrak minstens 4 uur voorafgaandelijk gemeld worden aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het elektronische aanmeldingsformulier kan gevonden worden op https://es.mobilit.fgov.be/duiken-register/#/duiken.
   Deze melding is bijkomend aan de voorafgaandelijke bepalingen voor duiken op zee.

**Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding; FOD Mobiliteit**

# 1/74 BELGISCHE TERRITORIALE ZEE - CONTINENTAAL PLAT - EXCLUSIEVE ECONOMISCHE ZONE: VONDSTEN IN ZEE

BaZ 2019-1/41 vervalt.

Vondsten op zee dienen vanaf 1 juni 2014 verplicht gemeld te worden aan de gouverneur van West-Vlaanderen via gouverneur@west-vlaanderen.be of via de website www.vondsteninzee.be.

Het gaat om alle vondsten waarvan vermoed kan worden dat zij cultureel erfgoed onder water kunnen zijn. Dit voor alle vondsten, ongeacht de leeftijd, in de Belgische territoriale zee en alle vondsten die zich meer dan 100 jaar onder water bevinden in het Belgisch Continentaal Plat en de Belgische Exclusieve Economische Zone.

| Cultureel erfgoed onder water | Positie | Beschermingsmaatregelen |
|---|---|---|
| West-Hinder | 51°22,878'N 002°27,134'E | - 15m rondom het wrak verboden te lijnvissen, ankeren en dreggen<br>- 40m rondom het wrak verboden te vissen met sleepnetten |
| HMS Wakeful | 51°22,730'N 002°43,360'E en<br>51°22,711'N 002°43,350'E | - |
| Resten houten vaartuig | 51°14,779'N 002°55,383'E | 20m rondom het wrak verboden te ankeren en dreggen |
| Wraksite op de Buiten Ratel Zandbank | 51°14,432'N 002°30,191'E | 12,5m rondom het wrak verboden te ankeren en dreggen |
| HMS Brilliant | 51°15,200'N 002°56,721'E | 35m rondom het wrak verboden te lijnvissen, ankeren en dreggen |
| SS Kilmore | 51°23,730'N 002°29,790'E | 45m rondom het wrak verboden te lijnvissen, ankeren en dreggen |
| U-11 | 51°20,550'N 002°52,075'E | - 30m rondom het wrak verboden te lijnvissen, ankeren en dreggen<br>- 30m rondom het wrak verboden te vissen met sleepnetten |
| 't Vliegent Hart | 51°29,519'N 003°06,873'E | 15m rondom het wrak verboden te ankeren en te dreggen |
| Torpilleur Branlebas | 51°13,007'N 002°37,707'E | 15m rondom het wrak verboden te vissen met sleepnetten |
| H.M. Motor Launch 561 | 51°13,820'N 002°52,873'E | 10m rondom het wrak verboden te vissen met sleepnetten |
| UB-29 | 51°22,898N 002°37,214'E | Geen |

**Bron: Kabinet gouverneur West-Vlaanderen**

# 1/75 GRENSCONTROLE VAN DE EXTRA-SCHENGEN PLEZIERVAART

BaZ 2019-1/42 vervalt.

**Bericht aan de pleziervaart komend van of vertrekkend naar een derde land (extra-Schengen)**

1. Ingevolge de artikelen 5,8,19 en de paragrafen 3.2.5 en 3.2.6 van bijlage VI van de verordening (EU)2016/399 van het Europees Parlement en de Raad betreffende een Unie code voor de overschrijding van de grenzen door personen (Schengengrenscode), dient de pleziervaart **komend van een derde land** (extra-Schengen):

   **a.** een haven binnen te lopen die als grensdoorlaatpost is aangemerkt : Antwerpen, Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort, Gent, Blankenberge en dit tijdens de openingstijden van de grensdoorlaatpost;

   **b.** zich bij aankomst onverwijld te melden bij de grensdoorlaatpost van de met maritieme grenscontrole belaste overheid, met name de Scheepvaartpolitie (coördinaten en openingstijden zie bijlage 1) en een document te overhandigen waarop alle technische gegevens en de namen van alle opvarenden zijn vermeld, volgens bijgevoegd model (zie bijlage 2);

   **c.** zolang het vaartuig in de territoriale wateren van de Schengen-lidstaten blijft, één gewaarmerkt exemplaar van het onder (b) genoemde document bij de scheepspapieren te bewaren;

2. **Bij vertrek van een pleziervaartuig naar een derde land** (extra-Schengen) dient melding te gebeuren bij de grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie van de vertrekhaven en het onder 1(b) genoemde document overhandigd.

3. De uit een derde land komende pleziervaart kan **buiten de gestelde openingstijden** een als grensdoorlaatpost aangemerkte haven binnenlopen doch enkel met de uitdrukkelijke toestemming van de Scheepvaartpolitie.

   De bepalingen uit 1 (b,c) en 2 zijn onverminderd van toepassing.

   In afwijking van artikel 1 mag een pleziervaartuig dat uit een derde land komt, wanneer **bijzondere omstandigheden** ertoe nopen, een haven binnenlopen die niet als grensdoorlaatpost is aangemerkt. In dat geval stellen de personen aan boord van dat vaartuig de havenautoriteiten daarvan in kennis opdat hun de toestemming kan worden gegeven de bedoelde haven binnen te varen. Met havenautoriteiten worden in casu de havenkapiteindiensten (coördinaten: zie BaZ artikel 1/12A van deze editie) en bij wijze van subdelegatie de verantwoordelijken van de jachtclubs (www.visuris.be/aanmeren?KL=nl) bedoeld. De havenautoriteiten melden de aankomst van het vaartuig aan de dichtstbijzijnde grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie. De gegevens betreffende de opvarenden worden aan de havenautoriteiten meegedeeld door overlegging van het onder 1 (b) genoemde document. Dit document wordt uiterlijk bij aankomst ter beschikking gesteld van de grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie.

4. Wanneer een pleziervaartuig dat uit een derde land komt in geval van overmacht verplicht is aan te meren in een haven die niet als grensdoorlaatpost is aangemerkt, melden de havenautoriteiten de aanwezigheid van het vaartuig onverwijld aan de dichtstbijzijnde grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie en stellen ze het onder 1 (b) genoemde document ter beschikking van de Scheepvaartpolitie.

5. Ingevolge Verordening (EU) 2017/458 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2017 moeten (ook) alle personen die wensen in te schepen aan boord van, of te onschepen van aan boord een pleziervaartuig gaande naar of komende van een derde staat, zich uit eigen beweging te melden bij de grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie. Zij dienen aldaar, tijdens de in bijlage 1 vermelde openingstijden, de nodige formaliteiten te vervullen alvorens hetzij verder door te reizen in Schengengebied, hetzij zich aan boord te begeven van het betreffende pleziervaartuig.

6. Alle wijzigingen met betrekking tot de opvarenden of de technische kenmerken van het pleziervaartuig dienen onverwijld gemeld te worden aan de grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie.

**Bron: Scheepvaart Politie**

| Grensdoorlaatpost | Open | Adres | Tel. | Fax | E-mail |
|---|---|---|---|---|---|
| Antwerpen | 24/7 | SPN Antwerpen<br>Kruisschans<br>Kauwenstein 8<br>2040 Antwerpen | +32 (0) 35460730 | +32 (0) 35410730 | DGA.SPN.ANTWERPEN.BCP@police.belgium.eu |
| Gent | 24/7 | SPN Gent<br>Langerbruggestraat 116<br>havennr. 1110A<br>9000 Gent | +32 (0) 92555140 | +32 (0) 92513490 | DGA.SPN.GENT.BCP@police.belgium.eu |
| Oostende<br>(bedient Nieuwpoort<br>buiten de openingsuren) | 24/7 | SPN Oostende<br>Natiënkaai 5<br>8400 Oostende | +32 (0) 59561530 | +32 (0) 59561559 | DGA.SPN.KUST.BCPNO@police.belgium.eu |
| Zeebrugge<br>(bedient Blankenberge<br>buiten de openingsuren) | 24/7 | SPN Zeebrugge<br>Veerbootstraat 1<br>8380 Zeebrugge | +32 (0) 50556040 | +32 (0) 50556043 | DGA.SPN.KUST.BCPZB@police.belgium.eu |
| Nieuwpoort<br>(via Oostende<br>buiten de openingsuren) | 07-19 | SPN Nieuwpoort<br>Watersportlaan 13<br>8620 Nieuwpoort<br>(Piramide) | +32 (0) 58224030 | +32 (0) 58224033 | DGA.SPN.KUST.BCPNO@police.belgium.eu |
| Blankenberge<br>(via Zeebrugge<br>buiten de openingsuren) | Contact<br>+32 (0)50556040 | Kustlaan 118<br>8380 Zeebrugge | +32 (0) 50544007 | +32 (0) 50547629 | DGA.SPN.KUST.BCPZB@police.belgium.eu |
| Indien bovenstaand contactpunt niet bereikbaar is, contacteer : | | | | | |
| Maritiem<br>Informatiekruispunt | 24/7 | SPN MIK<br>Graaf Jansdijk 1<br>8380 Zeebrugge | +32 (0) 50368103 | +32 (0) 24439658 | dga.spn.mik@police.belgium.eu |

**BIJLAGE 2**

1 gewaarmerkt exemplaar dient zich aan boord te bevinden
1 certified copy must be retained on board (3.2.7 Annex VI SBC)

# Controleformulier schengen
# Plezierhavens België

| AANKOMST<br>ARRIVAL ☐<br>Datum/date: | VERTREK<br>DEPARTURE ☐<br>Datum/date: |
|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| Naam vaartuig:<br>Name of ship: | Thuishaven:<br>Port of registry: | Nationaliteit:<br>Nationality: |
| Vlaggebrief Nr:<br>Registration Nr: | Komende van:<br>Port arrived from: | Bestemming:<br>Port of destination: |

| | | |
|---|---|---|
| *CIN:<br>HIN: | Merk vaartuig:<br>Make of ship: | Type:<br>Type: |
| Diepgang:<br>Draught: | Lengte:<br>Lenght: | Breedte:<br>Width: |

| |
|---|
| Naam en adres van de eigenaar(s):<br>Full name and address of owner(s): |
| Kleur boven/ onder:<br>Color above/ below: / |

## Bemanning/crew

| | Familienaam<br>Family name | Voornaam<br>Given name | Geboorteplaats<br>Place of birth | Datum<br>Date of birth | Nationaliteit<br>Nationality | Aard en Nr. ID document<br>Nature and Nr. ID document |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | | |
| 2 | | | | | | |
| 3 | | | | | | |
| 4 | | | | | | |
| 5 | | | | | | |
| 6 | | | | | | |
| 7 | | | | | | |
| 8 | | | | | | |
| 9 | | | | | | |
| 10 | | | | | | |

| | | |
|---|---|---|
| Naam en handtekening schipper<br>Name and signature skipper | Datum / Tijd / plaats controle<br>Date / time / place control | Stempel sectie SPN<br>Stamp section Ma RP |

**Casco Identificatie Nummer - Hull Identification Number*

# 1/76 GNB BEHEERSGEBIED - PROEFPROJECT: 'PILOT VIRTUELE VAARWEGMARKERING'

BaZ 2019-1/43 vervalt.

Een proefproject, 'Pilot Virtuele vaarwegmarkering' wordt opgestart.

**De 'Pilot Virtuele vaarwegmarkering (Virtual Aids to Navigation/AtoN's)':**
De virtuele betonning wordt slechts gebruikt waar fysieke betonning door omgevingseigenschappen niet mogelijk is, door bijvoorbeeld steile geulwanden en/of sterke stroming, of voor tijdelijke incidentele doeleinden.

**Virtuele vaarwegmarkering:**
Betekent dat er aldaar geen fysieke markering aanwezig is maar alleen een AIS-symbool!

**Virtuele markering op navigatieapparatuur:**
Deze markering wordt door AIS geprojecteerd op de navigatieapparatuur (ECDIS, radar of computer). Op het scherm wordt dan het S-52 symbool getoond. In de AIS informatie wordt de naam van de boei, de soort en de positie weergegeven.




Voorbeeld AIS info (uit OpenCPN)



S-52 AIS buoy symbol

**Virtuele markering op ENC's en papieren kaarten:**
In de elektronische kaarten wordt geen symbool gekarteerd om verwarring met fysieke markering te voorkomen. In de regionale ENC's zal gedurende de pilot een hulplijn tussen de AtoN's worden geplaatst. In de papieren kaarten wordt de virtuele betonning met speciale symbolen uitgegeven door de IHO (International Hydrografic Organisation) weergegeven (zie hieronder).



Bijzonderheden m.b.t. de proef 'Pilot virtuele vaarwegmarkering' worden verder bekend gemaakt middels Bass'en.

**Bron: GNA: Bass 073-2014**

# 1/77 VERENIGD KONINKRIJK EN FRANKRIJK: DOVER STRAIT/PAS-DE-CALAIS REPORTING SYSTEM (CALDOVREP)

BaZ 2019-1/44A vervalt

## 1. Gebied

Het meldsysteem bestrijkt een 65 zeemijlen lang stuk van het Dover Strait/Pas de Calais en wordt begrensd door een lijn die wordt getrokken van North Foreland tot de grens tussen Frankrijk en België en door een lijn die wordt getrokken van de Royal Sovereign Tower via de Bassurelle-lichtboei (50°32'·80N 00°57'·80E) naar de kust van Frankrijk.

## 2. Beschrijving

1. CALDOVREP is een systeem van verplichte melding overeenkomstig SOLAS-voorschrift V/11.

2. Faciliteiten aan wal bij Gris-Nez Trafic (Frankrijk) en Dover Coastguard (VK) zijn in staat om scheepsbewegingen te volgen en verbeterde adviezen en informatie te geven over gevaren voor de scheepvaart en weersomstandigheden.

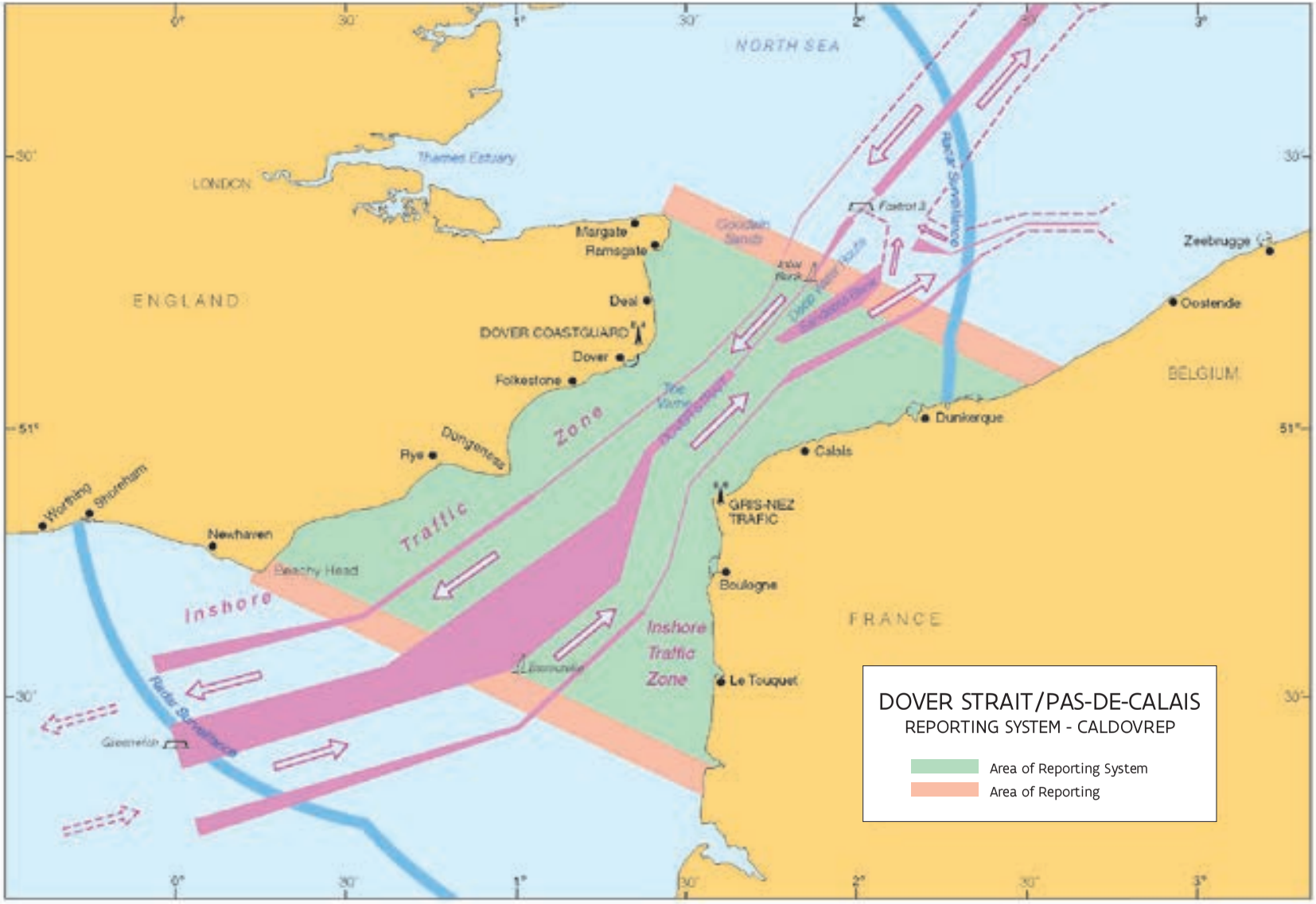
## 3. Contactgegevens

**voor schepen in noordoostelijke richting**
Roepnaam:Gris-Nez Trafic
VHF-kanaal: Kanaal 13

**Voor schepen in zuidwestelijke richting**
Roepnaam:Dover Coastguard
VHF-kanaal: Kanaal 11

## 4. Uren

24 uur op 24


NORTH SEA
ENGLAND
LONDON
Thames Estuary
Margate
Ramsgate
Deal
DOVER COASTGUARD
Dover
Folkestone
Dungeness
Rye
Worthing
Shoreham
Newhaven
Beachy Head
Traffic Zone
Inshore
Inshore Traffic Zone
Foxtrot 3
Zeebrugge
Oostende
BELGIUM
Dunkerque
Calais
GRIS-NEZ TRAFIC
Boulogne
FRANCE
Le Touquet
Greenwich
DOVER STRAIT/PAS-DE-CALAIS
REPORTING SYSTEM - CALDOVREP
Area of Reporting System
Area of Reporting

## 5. Procedure

1. Alle vaartuigen van 300 gt of meer zijn verplicht om deel te nemen aan het meldsysteem.

2. Vaartuigen van minder dan 300 gt moeten hun meldingen naar MAREP (een systeem voor vrijwillige meldingen) blijven sturen indien:
   a. ze niet onder bevel zijn of voor anker liggen in het TSS (scheidingstelsel) of zijn ITZ's
   b. hun manoeuvreerbaarheid beperkt is
   c. ze defecte navigatiehulpmiddelen hebben

3. **Het verkeer in noordoostelijke richting moet rapporteren aan Gris-Nez Trafic** 2 zeemijlen voor het overschrijden van de zuidelijke meldlijn.

4. **Het verkeer in zuidwestelijke richting moet rapporteren aan Dover Coastguard** wanneer het binnen het VHF-bereik van North Foreland is en uiterlijk bij het overschrijden van de noordelijke meldlijn.

5. Meldingen aan de dichtstbijzijnde van de twee kuststations moeten worden gedaan bij vertrek uit een haven binnen de ITZ's van het TSS.

6. Speciale meldafspraken kunnen schip per schip worden gemaakt, op voorwaarde dat zowel Gris-Nez Trafic als Dover Coastguard hiermee instemt.

7. Meldingen moeten worden gedaan via VHF spraakcommunicaties. Bij een melding aan Dover Coastguard mogen vaartuigen echter voldoen aan de meldvereisten van CALDOVREP via het gebruik van AIS.

8. Meldingen van een vaartuig aan het meldsysteem mogen alleen informatie bevatten die essentieel is om de doelstellingen van het systeem te realiseren, namelijk:

| ID | Vereiste informatie |
|---|---|
| A | Naam van het vaartuig, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer voor meldingen via transponders |
| B | Datum en tijd |
| C of D | Positie in breedtegraad en lengtegraad of ware peiling en afstand ten opzichte van een duidelijk vastgesteld herkenningspunt |
| E | Ware koers |
| F | Snelheid |
| G | Haven van vertrek |
| I | Haven van bestemming en verwachte aankomsttijd (ETA) |
| O | Diepgang |
| P | Lading en, indien gevaarlijke stoffen aan boord, de hoeveelheid en IMO-klasse |
| Q of R | Defecten, beschadigingen en/of gebreken die van invloed zijn op de structuur, lading of uitrusting van het schip of enige andere omstandigheid die van invloed is op de normale navigatie in overeenstemming met de SOLAS- en MARPOL-verdragen |
| T | Adres voor het verstrekken van informatie over een lading gevaarlijke goederen |
| W | Aantal opvarenden |
| X | Diversen:<br>(1) De geschatte hoeveelheid bunkerbrandstof en kenmerken voor vaartuigen die meer dan 5.000 ton bunkerbrandstof meevoeren<br>(2) Navigatieomstandigheden |

9. Vaartuigen met gebreken die de operationele veiligheid aantasten, moeten die gebreken melden via het CALDOVREP-systeem of door deel te nemen aan het MAREP-systeem en moeten daarnaast de nodige maatregelen nemen om deze gebreken te verhelpen voordat ze het Nauw van Calais binnenvaren.

## 6. Informatie

1. Zowel Gris-Nez als Dover monitoren de scheepvaart in het TSS in het Nauw van Calais met behulp van radarsystemen en beide verstrekken regelmatig informatie over het weer en over gevaren voor de scheepvaart in het kader van de gezamenlijke Channel Navigation Information Service (CNIS). De informatie wordt uitgezonden op de volgende tijden en op de volgende frequenties:

| Station | VHF-kanaal | Tijden | Extra uitzendingen bij slechte zichtbaarheid |
|---|---|---|---|
| Gris-Nez Trafic | 79 | H+10 | H+25 |
| Dover Coastguard | 11 | H+40 | H+55 |

2. Aan het eind van de informatie-uitzendingen door beide stations wordt herinnerd aan het tijdstip van de volgende uitzending en aan de VHF-frequentie waarop deze plaatsvindt.

3. Alle vaartuigen die in het English Channel and the Dover Strait varen, wordt aangeraden om gebruik te maken van de informatie-uitzendingen door de informatiediensten van de Britse en Franse overheid, en om indien nodig VHF te volgen, zoals uiteengezet in de CALDOVREP- en MAREP-systemen.

**Opmerking:**
Vaartuigen die gebruikmaken van CALDOVREP worden gevolgd via radar en AIS, net als vaartuigen die zich niet houden aan de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 (zoals gewijzigd), en hun uitgezonden koers en snelheid. Overtreders worden gerapporteerd aan de vlaggenstaten, die dan maatregelen dienen te nemen in overeenstemming met IMO-resolutie A432(XI).

**Bron: UKHO: "List Radio Signals: NP 286(1) 2019/20" - © British Crown Copyright 2015. All rights reserved**

# 1/78 FRANCE - HAVEN DUINKERKE: VESSEL TRAFFIC SERVICE (VTS)

BaZ 2019-1/44B vervalt

## 1. Gebied

Het Dunkerque VTS-gebied wordt begrensd door de volgende posities:

- 51°00'·60N 2°07'·10E
- 51°01'·90N 2°07'·10E
- 51°01'·90N 1°57'·20E
- 51°01'·64N 1°50'·44E
- 51°01'·00N 1°48'·53E (RCA-lichtboei)
- 51°01'·00N 1°45'·84E (RCW-lichtboei)
- 50°59'·95N 1°44'·10E
- 51°00'·95N 1°42'·32E
- 51°04'·90N 1°48'·10E
- 51°05'·40N 1°50'·40E
- 51°09'·90N 2°09'·90E
- 51°04'·70N 2°22'·30E
- 51°04'·50N 2°23'·40E
- 51°05'·30N 2°28'·10E
- 51°07'·90N 2°30'·50E
- 51°07'·10N 2°31'·20E
- 51°06'·40N 2°31'·20E
- 51°04'·80N 2°28'·70E
- 51°03'·60N 2°21'·20E (einde van de oostelijke steiger van de oostelijke haven)

## 2. Beschrijving

1. De Dunkerque VTS biedt een informatiedienst en een navigatie assistentiedienst en zorgt voor de verkeersregeling en planning in het havengebied.

2. De Dunkerque VTS bestaat uit een hoofdcentrum, de Dunkerque VTS en een secundair centrum, Dunkerque Ouest, dat zich meer in het bijzonder bezighoudt met vaartuigen die op weg zijn naar of afkomstig zijn van Port Ouest.

## 3. Contactgegevens

**Dunkerque**

| | |
|---|---|
| Roepnaam: | Dunkerque VTS |
| VHF-kanaal: | Kanaal 16 73 |
| Telefoon: | +33(0)3 28287603 |
| | +33(0)3 28287589 (zeeverkeersleider) |
| Fax: | +33(0)3 28287597 |
| E-mail: | harbourmaster@portdedunkerque.fr |

**Dunkerque Ouest**

Telefoon: +33(0)3 28287604

## 4. Uren

24 uur op 24

## 5. Procedure

1. Wanneer ze onderweg zijn tussen het Dover Strait TSS en de gereglementeerde zones van het Dunkerque VTS-gebied, moeten vaartuigen die onderworpen zijn aan het SURNAV-systeem continu luisteren naar Gris-Nez Trafic op VHF-kanaal 13 en naar de Dunkerque VTS op VHF-kanaal 73.

2. Alle schepen in de gereglementeerde scheepvaartzone, toegangskanalen, het lozingsgebied en de plaats voor het storten van bagger moeten continu naar VHF-kanaal 73 luisteren.

3. **Melding van de verwachte aankomsttijd (ETA):** vaartuigen moeten hun verwachte aankomsttijd minstens 48 uur van tevoren doorgeven via hun agent. Het 12 uur van tevoren naar het loodsstation verstuurde bericht met de verwachte aankomsttijd moet ook worden verzonden naar de Harbour Master.

4. Vaartuigen moeten ten minste 2 uur voordat ze het VTS-gebied binnenvaren contact opnemen met de Dunkerque VTS op VHF-kanaal 73 en moeten op verzoek de volgende informatie verstrekken:
   a. De ETA bij de Dyck-lichtboei, bij de E12-lichtboei, bij Rede van Dunkerque Est, of op een voorgestelde plaats van binnenkomst in het kanaal
   b. De diepgang
   c. Beschadigingen of gebreken die van invloed zijn op het vaartuig of de lading
   d. Indien nodig, ISPS-melding

5. Na overleg met de loodsen zal de Dunkerque VTS de volgende informatie verstrekken:
   a. Instructies met betrekking tot de richting voor binnenkomst, transit en verankering
   b. Windcondities
   c. Alle gebreken met betrekking tot boeien en hulpmiddelen voor de navigatie, in voorkomend geval
   d. Alle abnormale situaties

6. Niet-geloodste schepen moeten contact opnemen met de Dunkerque VTS voor het binnenvaren van Port Est en met Dunkerque Ouest voor het binnenvaren van Port Ouest, en dit 1 uur vóór het binnenvaren van het VTS-gebied, om de volgende informatie door te geven:
   a. Eventuele gebreken
   b. Maximale diepgang
   c. Verwachte aankomsttijd bij de steigers
   d. Verzoek om bootmannen

7. Vaartuigen die vanuit het westen naderen, moeten bij het passeren van de DW10-lichtboei contact opnemen met Dunkerque Ouest.

8. Vaartuigen die vanuit het oosten naderen en op weg zijn naar Port Ouest moeten bij het passeren van de DW24-lichtboei hun positie doorgeven aan de Dunkerque VTS en aan Dunkerque Ouest. Deze laatste neemt het dan over van de Dunkerque VTS.

9. Vaartuigen van 300 gt en meer die het gebied van de VTS binnenvaren moeten contact opnemen met de Dunkerque VTS op VHF-kanaal 73 en met het Dunkerque-loodsstation op VHF-kanaal 72.

10. Vaartuigen die zich in het gebied van de VTS bevinden, moeten:
    a. continu naar VHF-kanaal 73 luisteren
    b. communiceren in het Frans of Engels
    c. elk noodgeval, elke aanvaring, stranding of brand, elke situatie die de manoeuvreerbaarheid van een vaartuig beperkt en elke milieubedreigende situatie melden

11. LNG-schepen:
    a. Naast de bovenstaande procedures moeten LNG-schepen hun verwachte aankomsttijd bij de Dyck-lichtboei via hun agenten doorgeven aan de Harbour Master:
       (i) bij vertrek uit de laadhaven, en
       (ii) gedetailleerde informatie over eventueel gewijzigde plannen verstrekken ten minste 4 uur vóór aankomst en vervolgens om de daaropvolgende 24 uur via de agenten
    b. Vaartuigen moeten hun verwachte aankomsttijd bij de Dyck-lichtboei 48 uur vooraf direct via e-mail of telefonisch doorgeven aan het Harbour Master's Office en de loodsen, en moeten hun verwachte aankomsttijd 12 uur op voorhand bevestigen aan de agent, de Harbour Master, de loodsen en de terminal.
    c. Vaartuigen moeten 2 uur vóór aankomst op de plaats waar de loods aan boord komt contact opnemen met de Dunkerque VTS op VHF-kanaal 73 en met de loodsen in Dunkerque op VHF-kanaal 72.

**Opmerking:**
De Dunkerque VTS zorgt voor de radardekking van een gebied dat zich 45 zeemijlen uitstrekt van plaatsen bij Gris-Nez, Calais, Dunkerque Ouest, Dunes en Dunkerque Est.

**Bron: UKHO: "List Radio Signals: NP 286(1) 2019/20 - © British Crown Copyright 2015. All rights reserved**

# 1/79 ALLEENVAART OP DE BENEDEN ZEESCHELDE

BaZ 2019-09/136 vervalt.

De volgende voorschriften worden vastgesteld:

## Artikel 1

Alleenvaart is niet toegelaten op de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde benedenwaarts de Kallosluis voor binnenschepen van en naar Antwerpen linkeroever en benedenwaarts de Royerssluis voor binnenschepen van en naar Antwerpen rechteroever.
Bovenwaarts de hierboven vermelde sluizen is alleenvaart toegelaten mits voldaan is aan de eisen zoals vastgelegd in het Koninklijk Besluit van 9 maart 2007 betreffende de bemanningsvoorschriften op scheepvaartwegen van het Koninkrijk België.

## Artikel 2

Deze voorschriften treden in werking met ingang van 15 april 2019.
Deze voorschriften worden met toelichting in het Belgisch Staatsblad geplaatst.

**Toelichting**:
Het verbod van alleenvaart op de Westerschelde is geregeld in artikel 5.15, eerste lid onder a sub 8 van de Binnenvaartregeling en is reeds gepubliceerd in de Staatscourant.

**Bron: GNA Bass 043-2019, GB 02-2019**

## INDEX AFKORTINGEN

De voornaamste in de BaZ voorkomende afkortingen (voor de afkortingen op de kaarten wordt verwezen naar de brochure "Tekens en Afkortingen"):

| | |
|---|---|
| ACC | Antwerp Coordination Centre |
| ADNR | Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par voie de Navigation du Rhin |
| AIS | Automatic Identification System |
| art | artikel |
| AWNIS | Allied Worldwide Navigation Information System |
| BaZ | Berichten aan Zeevarenden |
| bps | baud per seconde |
| BS | Belgisch Staatsblad |
| BTV | Bezwaar Tot Vervolg |
| CALDOVREP | Calais Dover Reporting system |
| CHW | Centrale Hansweert |
| CTN | Centrale Terneuzen |
| CVL | Centrale Vlissingen |
| CZB | Centrale Zeebrugge |
| CZV | Centrale Zandvliet |
| DAB | Dienst Afzonderlijk Beheer |
| DGNSS | Differential Global Navigation Satellite System |
| DGPS | Differential Global Positioning System |
| dm | decimeter |
| DSC | Digital Selective Calling (digitaal selectief oproepsysteem) |
| E | oost(en) |
| ECDIS | Electronic Chart Display and Information System |
| EEZ | Exclusief Economische Zone |
| ENC | Electronic Navigational Chart (elektronische zeekaart) |
| ETA | Estimated time of arrival |
| ETD | Estimated time of departure |
| GB | Gemeenschappelijke Bekendmaking |
| GMDSS | Global Maritime Distress Safety System |
| GNA | Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit |
| GNB | Gemeenschappelijk Nautisch Beheer |
| GPS | Global Positioning System |
| GTA | het gewenste tijdstip van aankomst in de haven opgegeven door de agent |
| GTO | het gewenste tijdstip van opvaart opgegeven door de agent |
| h | hour (uur) |

| | |
|---|---|
| H | Gemiddeld Laag Laag Waterspring |
| HDGE | Havendienst Gent |
| HDTN | Havendienst Terneuzen |
| HW | hoogwater |
| IALA | International Association of Lighthouse Authorities |
| IHO | International Hydrographic Organisation |
| IMO | International Maritime Organisation |
| ISPS | International Ship and Port Facility Security |
| K | kanaal |
| KB | Koninklijk Besluit |
| kHz | kilohertz |
| km | kilometer |
| LAT | Lowest Astronomical Tide |
| LES | Land Earth Station |
| LIS | Loodsen Informatie Systeem |
| LNG | Liquefied Natural Gas |
| LOA | loodsen op afstand |
| loa | lengte-over-alles |
| LT | Lokale tijd |
| m | meter |
| MARPOL | International Convention for the Prevention of Pollution from Ships |
| MBZ | Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen |
| MDK | Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust |
| MFBI | MariFoon Blok Indeling |
| MHz | Megahertz |
| MMSI | Maritime Mobile Service Identity |
| MRCC | Maritime Rescue and Coordination Centre |
| MSC | Maritime Safety Committee |
| MSI | Maritime Safety Information |
| N | noord(en) |
| NAVTEX | Navigational Telex |
| NCAGS | Naval Cooperation And Guidance for Shipping |
| NM | Nautical Mile (zeemijl) |
| NMCM | Naval Mine CounterMeasures |
| ODY | Boei Oostdyck |
| OMS | Oceanografisch Meteorologisch Station |
| OSU | Oostende Radio |

| | |
|---|---|
| (P) | voorlopig BaZ |
| PRA | Pollution Response Area; Bevoegd voor Verontreinigde gebieden |
| PSSA | Particularly Sensitive Sea Area; Bijzonder gevoelig zeegebied |
| RCC | Rescue Coordination Centre |
| RTA | Requested Time of Arrival ; tijdstip waarop een vaartuig gepland is om aan te komen op een gegeven punt |
| RTD | Requested Time of Departure; tijdstip waarop een vaartuig gepland is om te vertrekken van een gegeven punt |
| RVGZ | Regeling Vervoer Gevaarlijke Stoffen met Zeeschepen |
| SAR | Search and Rescue |
| SB | stuurboord |
| SBZ | Speciale Beschermingszone |
| SCC | Schelde Coordinatie Centrum |
| SID | Schelde Inlichtingen Dienst |
| SMCP | Standard Marine Communication Phrases |
| SNMS | Schelde Navigator Marginale Schepen |
| SOLAS | Safety of Life at Sea |
| SSB | Schelde Scheepvaartbericht |
| Stb | Nederlands Staatsblad |
| SWATH | Small Waterplane Area Twin Hull |
| (T) | Tijdelijk BaZ |
| TCS | Traffic Centre Steenbank |
| TCW | Traffic Centre Wandelaar |
| TCZ | Traffic Centre Zeebrugge |
| tel | telefoonbericht |
| TOS | Traffic Organization Service |
| TSS | Traffic Separation Scheme |
| UKHO | United Kingdom Hydrographic Office |
| UKZ | Uitkijk Zelzate |
| UTC | Universal Time Coordinated |
| VBS | verkeersbegeleidend systeem |
| VHF | Very High Frequency |
| VTS | Vessel Traffic Services |
| VTS-SG | Vessel Traffic Services - Scheldegebied |
| W | west(en) |
| WA | Wandelaar Approach |
| WESP | WEstern Scheldt Planner |
| WETREP | West European Tanker Reporting System |
| WGS84 | World Geodetic System 1984 |

| | |
|---|---|
| WNA | Wandelaar Approach |
| WWNWS | World Wide Navigation Warning Service |

| | |
|---|---|
| zgn | zogenaamd |

Notities

Verantwoordelijke uitgever: Administrateur-generaal Nathalie Balcaen
IVA Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK)
Brussel 2020

© Vlaamse Overheid

Samengesteld door: afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie
Vrijhavenstraat 3
8400 Oostende

Overname van gegevens uit deze uitgave is alleen toegestaan mits volledige bronvermelding: "MDK - afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie".

© Foto's: afdeling Kust
Grafische vormgeving: Lowyck drukkerij Oostende

Deze Berichten aan Zeevarenden nummer 1 wordt u opgezonden na bestelling via
https://hydrowinkel.afdelingkust.be/collections/hydrografische-publicaties

Vlaanderen
is maritiem

AGENTSCHAP
MARITIEME
DIENSTVERLENING en
KUST

Afdeling Kust is ISO9001 en ISO14001 gecertificeerd (versie 2015).