

Berichten aan Zeevarenden

Berichten aan Zeevarenden

Nr. 01 — 2009

OOSTENDE 08 JANUARI 2009
NR.01

Berichten aan Zeevarenden



OOSTENDE 08 JANUARI 2009

NR. 01

Peilingen zijn ware richtingen vanuit zee gerekend voor
lichtsectoren.

Lengten t.o.v. Greenwich.



VLAAMSE HYDROGRAFIE



agentschap
Maritieme
Dienstverlening en Kust



AFDELING KUST

> INHOUDSTAFEL

1/1	BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN	p. 7
1/2	ALGEMENE REGLEMENTERING VAN TOEPASSING IN DE BELGISCHE WATEREN	p. 9
1/3	OFFICIELE RADIOBERICHTEN BESTEMD VOOR DE BELGISCHE KOOPVAARDIJSCHEPEN — HET BELMAR-SYSTEEM	p. 12
1/4	BELGISCHE KUST - STATION "OOSTENDE-RADIO" EN "ANTWERPEN - RADIO"	p. 18
1/5	ISPS-REGLEMENTERING	p. 21
1/6	NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE OF SHIPPING (NCAGS)	p. 24
1/7 A	RADIONAVIGATIEBERICHTEN	p. 35
1/7B	RIVER INFORMATION SERVICES	p. 35
1/8	WEERBERICHT EN AANKONDIGINGEN VAN STORMWEER EN HARDE WIND	p. 38
1/9	SCHIKKINGEN TE TREFFEN BIJ ONDERZEEBOOTONGEVAL	p. 42
1/10	BEHANDELING VAN IN ZEE OPGEVISTE MIJNEN EN EXPLOSIEVEN	p. 46
1/11A	LOODSDIENST IN DE SCHELDEMONDEN EN OP DE BELGISCHE KUSTHAVENS	p. 50
1/11B	BESLUIT VRIJSTELLING LOODSP LICHT SCHELDEREGLEMENT	p. 53
1/11C	VERSCHERPTE LOODSP LICHT VOOR VAARTUIGEN IN DE BELGISCHE TERRITORIALE ZEE EN VAARWATEREN ONDER DE BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST	p. 58
1/12A	BESTELREGELING LOODSEN VOOR SCHEPEN MET EEN VLAAMSE HAVEN ALS BESTEMMING	p. 63
1/12B	MELDINGSPLICHT VERKLARINGHOUDERS	p. 71
1/13	BIJZONDERE SEINEN EN ONDERRICHTINGEN TER REDE VLISSINGEN	p. 71
1/14A	SCHELDE EN HAAR MONDINGEN BOVENMAATS ZEEVAARTUIG	p. 78
1/14B	WESTERSCHELDE — OP- EN AFVAARTREGELING NAAR/VAN ANTWERPEN	p. 79

1/15	BENEDEN- EN BOVEN-ZEESCHELDE TOELATING TOT AANMEREN	p. 85
1/16A	VESSEL TRAFFIC SERVICES SCHELDE EN HAAR MONDINGEN UITBREIDING VAN HET WERKINGSGBIED	p. 86
1/16B	VESSEL TRAFFIC SERVICES SCHELDE EN HAAR MONDINGEN - MARIFOONKANALEN	p. 87
1/16C	VTS-SM-INFORMATIE BETREFFENDE DE VAARWEG	p. 110
1/16D	GESPREKSDISCIPLINE VESSEL TRAFFIC SERVICES SCHELDE EN HAAR MONDINGEN (VTS-SM)	p. 111
1/17	SCHELDE — SLEPEN VAN MOEILIJK HANDELBARE SCHEPEN EN/OF VARENDE TUIGEN	p. 117
1/18A	LOODSEN OP AFSTAND BIJ GESTAAKTE LOODSKRUISPOST IN DE SCHELDEMONDEN	p. 128
1/18B	LOODSEN OP AFSTAND (LOA) INLICHTING VOOR DE SCHEEPVAART	p. 136
1/19	HELIBELOODSING BIJ ALLE WEERSOMSTANDIGHEDEN	p. 136
1/20A	BELGISCHE KUSTHAVENS — BOVENMAATS ZEESCHIP	p. 142
1/20B	BELGISCHE KUST — VERKEERSSEINEN	p. 143
1/21A	HAVEN NIEUWPOORT — SNELHEIDSBEPERKING	p. 144
1/21B	HAVEN NIEUWPOORT — BIJZONDERE VERKEERSSEINEN	p. 145
1/21C	HAVEN NIEUWPOORT — AFSLUITEN GEDEELTE VAN DE JACHTHAVEN "NOVUS PORTUS" BIJ STORM	p. 146
1/22A	HAVEN OOSTENDE BIJZONDERE VERKEERSSEINEN — FLIKKERLICHTEN	p. 147
1/22B	HAVEN OOSTENDE — SEININSTALLATIE VOOR WATERLOZING	p. 150
1/23	HAVEN BLANKENBERGE- SNELHEIDSBEPERKING VOOR WERKTUIGLIJK VOORTBEWOGEN VAARTUIGEN	p. 151
1/24A	HAVEN ZEEBRUGGE — WAARSCHUWINGSLICHTSIGNAAL	p. 151
1/24B	HAVEN ZEEBRUGGE — BLAUW-GEEL ZWAAILICHT	p. 154
1/24C	LNG- VAARTPROCEDURES	p. 154
1/25	HAVEN ZEEBRUGGE HAVENSEINEN AAN DE NIEUWE DAMMEN	p. 164
1/26	WAARSCHUWING OMTRENT HET GEBRUIK VAN NIET-EQUIVALENTE ELEKTRONISCHE ZEEKAARTEN	p. 166

1/27	WORLD GEODETIC SYSTEM 1984 (WGS84)	p. 167
1/28	(DIFFERENTIAL) GLOBAL POSITIONING SYSTEM THEORIE EN PRAKTIJK	p. 168
1/29	TOELICHTING OP HET GEBRUIK VAN RNC EN ENC IN ECDIS	p. 172
1/30	ONDERZEESE KABELS EN PIJPLEIDINGEN	p. 173
1/31	OCEANOGRAPHISCHE EN ANDERE DERGELIJKE STATIONS	p. 176
1/32	BESCHERMING VAN OFFSHORE-INSTALLATIES	p. 177
1/33A	MINIMUMEISEN WAARAAN BEPAALDE TANKERS MOETEN VOLDOEN DIE EEN BELGISCHE HAVEN WILLEN AANLOPEN	p. 180
1/33B	REGLEMENT VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN MET ZEESCHEPEN (RVGZ)	p. 180
1/33C	CONTROLE OP DE VERKLARING INZAKE DE FINANCIËLE ZEKERHEID TER DEKKING VAN DE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VOOR DE SCHADE DOOR VERONTREINIGING DOOR OLIE	p. 183
1/33D	THE WEST EUROPEAN TANKER REPORTING SYSTEM (WETREP)	p. 183
1/34	VERONTREINIGING VAN HET ZEEWATER DOOR OLIE EN ANDERE SCHADELIJKE STOFFEN	p. 193
1/35	ANKEREN VAN SCHEPEN MET SCHADE NA EEN INCIDENT	p. 196
1/36A	ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN ALGEMENE BEPALINGEN	p. 197
1/36B	NIEUWPOORT - ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN MIDDEN- EN GROTE SECTOR	p. 199
1/37	NOORDZEE - S-SECTOR SCHIETOEFENINGEN OP DRIJVENDE DOELLEN	p. 200
1/38	ZONE VOOR HET LATEN ONTPLOFFEN VAN OORLOGSMUNITIE EN OEFENMIJNEN BENE-ANKERGEBIED WESTHINDER	p. 201
1/39	BELGISCHE KUST — ZONES VOOR MIJNLEG-, MIJNJAAG- EN MIJNVEEGOEFENINGEN	p. 202
1/40	SPECIALE BESCHERMINGSZONES EN SPECIALE ZONES VOOR NATUURBEHOUD	p. 203
1/41	SPORTDUIKEN EN RECREATIEDUIKEN OP ZEE - PROCEDURES	p. 206
	INDEX AFKORTINGEN	p. 208



> 1/1 BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BaZ 1/1 - 2008 vervalt

De Berichten aan Zeevarenden (BaZ) publiceren de gegevens nodig voor het bijwerken van de Belgische zee- en Scheldekaarten, de boekwerken en periodieken, uitgegeven door de Vlaams 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 aldus uit een jaartal, het volgnummer van de BaZ en het volgnummer van het artikel in de BaZ.

Sommige berichten zijn voorlopig; na de volgnummers vindt men de letter (P); andere berichten zijn tijdelijk en worden aangeduid door de letter (T). De voorlopige berichten worden normaal gevolgd door een tijdelijk of definitief bericht; de tijdelijke berichten hebben betrekking op informatie, die normaal niet lang van toepassing is.

De BaZ nrs 2, 10 & 20 geven een opsomming van de nog geldende (P)- en (T)-berichten.

Verder geven de BaZ de lijst van de nog van kracht zijnde "Dringende Berichten aan Zeevarenden" (DBZ). De DBZ worden uitgevaardigd door de Kustwacht Oostende - Afdeling Scheepvaartbegeleiding en betreffen in hoofdzaak gegevens over tijdelijke onvolkomenheden inzake bebakening.

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 aan-



varingen op zee, 1972, met Reglement en zijn bijlagen en art. 34 § 4 van het KB van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement van 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 blijken uit de jaarlijks verschijnende Berichten aan Zeevarenden Nr. 1 en volgende.

Ingevolge art. 29 van het laatstgenoemde KB is iedere zeevarende eveneens verplicht alle informatie betreffende eventuele speciale waarnemingen in het gebied van de Belgische kust en de Schelde (zie Nautische Publicaties) die de scheepvaart aanbelangen, alsook alle eventuele leemten en/of onjuistheden in voormelde publicaties, in het belang van de veiligheid op zee, over te maken op volgend adres:

Afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie
 Administratief Centrum (1ste verdieping)
 Vrijhavenstraat 3
 8400 OOSTENDE
 Tel: 059 55 42 11 • Fax: 059 51 00 41

Dringende berichten aangaande boeien, gevaren, e.d. op zee in de Belgische verantwoordelijkheidszone dienen gemeld te worden aan Kustwacht Oostende of aan het betreffende traffic centre. Indien nodig via Oostende-Radio op de aangewezen marifoonkanalen.

NOTA:

- Alle in deze BaZ voorkomende posities zijn uitgedrukt in WGS84.
- De aandacht wordt gevestigd op:
 - Gewijzigde artikels: 1/1, 1/9, 1/11A, 1/11B, 1/11C, 1/12A, 1/15, 1/16B, 1/17, 1/19, 1/24C, 1/33B, 1/34, 1/36B, 1/40
 - Geschrapte artikels: geen

_ [Bron: MDK - Afd. Kust - Vlaamse Hydrografie]

➤ 1/2 ALGEMENE REGLEMENTERING VAN TOEPASSING IN DE BELGISCHE WATEREN

BaZ 1/2 - 2008 vervalt

1. Voor het Scheldegebied gelden:

- 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 (Scheldereglement) en de bijhorende uitvoeringsbesluiten.
- De scheepvaartreglementen voor het Nederlandse en Belgische gedeelte van het kanaal van "Gent naar Terneuzen".
- Het scheepvaartreglement voor het kanaal Brussel - Schelde 2005

2. Voor de haven van Antwerpen is nog van kracht:

Een nieuwe gewijzigde versie van de Gemeentelijke Havenpolitieverordening zoals goedgekeurd door de gemeenteraad van 13 september 2004.

3. Voor de haven van Gent zijn nog van kracht:

Algemene politieverordening van de haven van Gent zoals goedgekeurd door de gemeenteraad van de stad Gent in de zitting van 24 november 2003 en gewijzigd in de gemeenteraad van 22 mei 2006.

4. Voor de Belgische territoriale zee, kusthavens en stranden:

- Het politie- en scheepvaartreglement 1981.
- Het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaams Gewest en betreffende het brevet van havenloods 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.

5. Voor de kusthavens Zeebrugge en Oostende gelden bovendien:

De verordening haven Zeebrugge, zeekanaal en de dokken van Brugge volgens KB 20.01.1937. Politieverordening Handelshaven Oostende zoals goedgekeurd door de gemeenteraad van de stad Oostende in zitting van 21 december 2001.

6. Aanvullingen op het algemeen reglement voor verschillende waterwegen:

- Bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen 1950

De meeste van deze reglementen zijn op het internet beschikbaar op de website van de federale overheid en kunnen daar gedownload worden: <http://www.mobilit.fgov.be/nl/aqua/general/REGL.htm>

_ [Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding]



➤ 1/3 OFFICIELE RADIOBERICHTEN BESTEMD VOOR DE BELGISCHE KOOPVAARDIJSCHEPEN — HET BELMAR-SYSTEEM

BaZ 1/3 - 2008 vervalt

BELANGRIJK:

De gezagvoerders van de koopvaardij schepen 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 Koopvaardij schepen" 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 koopvaardij schepen in buitengewone omstandigheden, oorlogsgevaar of oorlog over 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 (o/d Staf van de Marine).
3. Vanaf het ogenblik dat het BELMAR-systeem in gebruik is, zullen de gezagvoerders van alle Belgische koopvaardij schepen de volgende maatregelen nemen, die in grote mate zullen bijdragen tot de veiligheid van hun bemanning en schip:
 - luisteren naar een 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 een van de volgende roepnamen gebruikt:
 - De verzamelroepnaam ONXA: Alle Belgische koopvaardij schepen - RTBF en VRT: "Hallo, alle Belgische koopvaardij schepen (in)".
 - De verzamelroepnaam ONXB: Alle Belgische oorlogs- en koopvaardij schepen - RTBF en VRT: "Hallo, alle Belgische oorlogs- en koopvaardij schepen (in)".
 - 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 koopvaardij schepen in MERCAST-Area 4 (de Noordzee).
3. De officiële berichten aan de Belgische koopvaardij schepen worden door het woord BELMAR geïdentificeerd.
 - Teneinde het de gezagvoerder van de koopvaardij schepen 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 uren 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 koopvaardischepen". 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 nog van kracht zijn, wordt uitgezonden in 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 2.484 kHz en 2.256 kHz.
- In de decameterband: 0030(*)-0830-1130-1530-1930 op 8.761 kHz (OSU 41)-13.095 kHz (OSU 51) en 17.278 kHz (OSU 63).
(*) NIET op 13.095 kHz en 17.278 kHz.
- In de VHF band: 0030-0830-1130-1930-2130 kanaal 27.

- **Navtex**

De Belmar-berichten zullen onmiddellijk bij aankomst worden uitgezonden op 518 kHz en verder op de vaste uitzenduren 03.10-07.10-11.10-15.10-19.10-23.10 UTC.

2. Belgische Radio en Televisie

[VRT-RTBF radio-omroep]

- **Middengolf:**

De BELMAR-berichten zullen worden uitgezonden bij de aanvang van sommige nieuwsuitzendingen namelijk op de volgende tijden (LOKALE):

- In het Frans op 621 kHz (RTBF) 0600-0800-1600 en 2100.
- In het Nederlands op 927 kHz (VRT) 0700-1200-1800 en 2155.
- Zodra het BELMAR-systeem in voege treedt, zullen de BELMAR-berichten worden uitgezonden op de hierboven aangegeven frequenties en op de volgende tijden: 0030-0330 en 0530.

- **Korte golf:**

Het uurrooster van de korte-golffrequenties zal in één van de eerste BELMAR-berichten opgenomen worden.

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 zo veel mogelijk geïnformeerd te worden over lokale nucleaire gevaren of neerslag.

6. BONDGENOOTSCHAPPELIJKE VERBINDINGEN

1. In tijd van spanning of oorlog wordt een bondgenootschappelijk netwerk van radiostations geactiveerd. Deze organisatie heet het ALLIED MERCAST SYSTEM (MERCAST=MERCHANT SHIP BROADCAST SYSTEM).
2. Vanaf het ogenblik dat een schip overgenomen wordt in de NSC-organisatie (Naval Control of Shipping) - bij het eerste aanlopen van een haven waar zich een geallieerde NCAGS bevindt - krijgt het de opdracht de MERCAST te beluisteren. Vanaf dit ogenblik worden de BELMAR-uitzendingen niet meer opgenomen.
3. De publicaties en cryptografische middelen van het MERCAST-systeem zijn reeds aan boord of zullen aan koopvaardij schepen verstrekt worden door NCAGS-officieren.

7. TE NEMEN ACTIE DOOR GEZAGVOERDERS EN VERANTWOORDELIJKE OFFICIEREN

1. Ieder Belgisch koopvaardij schip krijgt 2 exemplaren van deze BaZ. Ze worden in de Algemene Onderrichtingen ten behoeve van de Gezagvoerders van Belgische Koopvaardij schepen op hoofdstuk "Verbindingen" geplaatst.
Ze vervangen alle reeds gepubliceerde verbindingsinstructies. Een exemplaar van deze BaZ is bestemd voor de officier radiotelegrafist en wordt hem overgemaakt wanneer nodig.
2. Er wordt met nadruk gevraagd dat de kapiteins van de Belgische koopvaardij schepen 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 (COMOPSNV).

4. Het is van groot belang dat COMOPSNV 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 of VRT-RTB, 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 koopvaardij schepen 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 - Belgische Marine - Comopsnav d.d.16/09/96)

➤ 1/4 BELGISCHE KUST - STATION “OOSTENDE-RADIO” EN “ANTWERPEN - RADIO”

BaZ 1/4 - 2008 vervalt

1. FREQUENTIES, UITZENDINGEN EN ROEPLETTERS. LUISTERWACHT

1. Radiotelefonie-Middengolf J3E

- Frequenties voor aankondiging en uitzending van de veiligheidsberichten.
 - voor aankondiging: 2182 kHz (golflengte 135 m) en 2484 kHz (golflengte 120 m) 2256 kHz (golflengte 133 m) 2376 kHz (golflengte 126 m).
 - “De eerste uitzending van een DBZ wordt ook aangekondigd via 2187.5 kHz (DSC – digital selective calling system)”.
 - voor uitzending (werkgolf): 2761 kHz (golflengte 108 m).
- Luisterwacht: bestendig op 2182 kHz, 2484 kHz, 3178 kHz en 4095 kHz.
 - oproepen op 2484 en 3178 kHz worden door OSU beantwoord op 2484 kHz.
 - oproepen op 4095 kHz worden beantwoord met 4387 kHz.
- Reikwijdte: 400 zeemijl.
- Roepletters: OSU.

2. Radiotelefonie VHF (F3E):

- Kanalen voor aankondiging en uitzending van veiligheidsberichten:
 - voor aankondiging: K 16
 - “De eerste uitzending van een DBZ wordt ook aangekondigd via kanaal 70(DSC)”
 - voor uitzending K 27
- Luisterwacht: bestendig op K 16 en K 27 (verdere werkkanalen voor commercieel verkeer: 63,78 en 85))
- Reikwijdte: ongeveer 35 zeemijl
- Roepletters: OSU

3. DSC - Digital selective calling

Via het digitaal selectief oproepsysteem (DSC) kan op VHF-kanaal 70 en op MF 2187,5 kHz een noodalarm (distress alert) worden uitgestuurd, dat op een scherm en/of een printer wordt ontvangen. Oostende-Radio houdt op beide frequenties een bestendige luisterwacht.

4. Uitzendingen van Dringende Berichten aan Zeevarenden en van Inlichtingen voor de Scheepvaart

- Radiotelefonie
 - voor aankondiging: 2182 kHz en VHF kanaal 16 in het Engels en op 2256, 2376 en 2484 kHz in het Nederlands.
 - “De eerste uitzending van een DBZ wordt ook aangekondigd via DSC VHF-kanaal 70 en MF 2187.5 kHz”.
 - voor uitzending: 2761 kHz en VHF kanaal 27 in de twee talen.
 - uren: onmiddellijk na ontvangst op het kuststation na de eerstvolgende H+03 en H+33 of H+33 en H+03; verder op de vastgestelde uren: 0233-0633-1033-1433-1833-2233 UTC.
- Radiotelex - NAVTEX:
 - frequentie: 518 kHz
 - eerste uitzending: onmiddellijk na ontvangst op het kuststation
 - vervolgens op de vastgestelde uren van de OST-NAVTEX uitzendingen
03.10-07.10-11.10-15.10-19.10-23.10 UTC.

NB Ter inlichting: de uitzending in radiotelefonie wordt steeds voorafgegaan door het veiligheidsssein (securité).

2. KUSTSTATION “ANTWERPEN - RADIO”

(Vanaf 01/01/96 bediend door Oostende-Radio)

Frequenties, uitzendingen en roepletters.

Luisterwacht.

Radiotelefonie VHF (F3E)

1. Kanalen voor aankondiging en uitzending van veiligheidsberichten:
 - voor aankondiging: K16
“De eerste uitzending van een DBZ wordt ook aangekondigd via DSC op VHF-kanaal 70”.
 - voor uitzending: K24
2. Luisterwacht: bestendig op de kanalen K16 en K24 (andere werkanalen voor commercieel verkeer: 7,27, en 81).
3. Reikwijdte: Schelde (stroomopwaarts Terneuzen), zeehavens Antwerpen en Gent
4. Roepletters: OSA

_(Bron: Ministerie van Defensie - Kuststation van de Marine - Oostende-Radio)

> 1/5 ISPS-REGLEMENTERING

BaZ 1/5 - 2008 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 (EU) 725/2004 verplicht om de informatie gevraagd bij voorschrift 9 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag met een aanmeldingsformulier mee te delen aan het ISPS-aanmeldingspunt en dit, bij voorkeur, per mail op het volgende adres: ispsbelgium.reg9@minfin.fed.be of per fax op het nummer 02/579 68 83.

Deze 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.

Teneinde onnodig over en weer sturen te vermijden, is het tevens van het allergrootste belang om het document juist en volledig in te vullen.

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 l'application de l'article 6 du Règlement (UE) 725/2004, de communiquer les informations demandées à la règle 9 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS en transmettant au point de contact ISPS un formulaire déclaratif, de préférence par e-mail, à l'adresse suivante: ispsbelgium.reg9@minfin.fed.be ou par fax au numéro 02/579 68 83.

Ces informations doivent être fournies 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.
Pour éviter les transferts et les renvois inutiles, il est de la plus grande importance que ce document soit rempli de façon précise et complète.

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 (EU) Regulation 725/2004 to communicate the information required in regulation 9 of chapter XI-2 of the SOLAS convention by a contact form to the ISPS contact point. E-mail is preferred: ispsbelgium.reg9@minfin.fed.be, faxes are possible too: 02/579 68 83. This information has to be provided 24h before arriving in the port, or on leaving the previous port should travel time be less than 24 hours, or at the latest when the port of call is known.

In order to avoid unnecessary communication to and from it is of the utmost importance to fill in the form correctly and completely.

[Bron: afd. VNA d.d.26/01/2005]

Belgium		ISPS PRE-ARRIVAL NOTIFICATION	
MANDATORY QUESTIONS TO BE ANSWERED BY SHIPS BEFORE ENTERING A BELGIAN PORT			
SOLAS XI-2/9 - EC No. 725/2004 art.6,1,			
Please mail completed document to: ISPSBELGIUM.REG9@MINFIN.FED.BE or fax to: +32/ (0)2 /579.68.83			
A. Identification of the ship:			
Name of the ship:			
IMO number:		If available; Inmarsat number/mobile phone number Ship:	
Flag State:			
B. Does the ship have a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim ISSC (I) ?			
YES / NO - if no: please detail why ?			
Name of the issuing authority:			
C. What security level is the ship operating at (II) ?			
D. Next Port of call			
UNLOCODE:		IMO Port Facility number:	ETA (date-time):
E. What were the last 10 calls at port facilities and what was the Security Level the ship operated at (during ship/port interface (III) ?			
	UN locator	IMO Port Facility Number	Security Level
previous port/last port facility			
second last port facility			
3th			
4th			
5th			
6th			
7th			
8th			
9th			
10th			
F. Have any special security measures been taken by the ship during ship/port interface at the last 10 calls (IV) ?			
NO / YES (if yes: please detail why ?)			
G. If ship-to-ship activities have taken place within the time frame of the last 10 calls at port facilities were appropriate security measures taken (security procedures maintained) (V)?			
YES / NO - if no: please detail why ?			
H. Any other practical security related information (VI) ?			
NO / YES - if yes: please detail why ?			
I. Agents Name / Company:			
Date and hour of completion:		Fax:	
		Email:	

[Figuur 2. ISPS aanmeldingsformulier (FCBH/OND/2006/09 – 17/8/2006 – versie 2)

[Bron: Secretariaat Kustwacht – Oostende - d.d.20/08/2007]

➤ 1/6 NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE OF SHIPPING (NCAGS)

BaZ 1/6 - 2008 vervalt

1. ALGEMEEN

Dit BaZ beschrijft "Naval Cooperation and Guidance of Shipping (NCAGS)", zoals dat is opgenomen in ATP 2 VOL II Change 9 en ENVELOPE TANGO (zie bijlage).

2. TOEPASSING

Bij bijzondere omstandigheden kan voor een bepaald gebied voor de koopvaardij een "NCAGS" worden afgekondigd. Details betreffende een NCAGS worden bekendgemaakt via de "World Wide Navigation Warning Service" (WWNWS). Door middel van "Shipping Cooperation Points" wordt de passerende koopvaardij geadviseerd of geïnstrueerd omtrent de te nemen maatregelen, de te volgen route of zonodig begeleiding ("accompaniment") door (geallieerde) marineschepen. Deze "Shipping Cooperation Points" zullen zich bevinden in of nabij aanlooproutes van de NCAGS, zowel aan de wal als op zee. Binnen een NCAGS kan de dreiging voor de koopvaardij plaatselijk variëren. Er kan dan een "Shipping Risk Area" worden bepaald. Zonodig zal de militaire autoriteit (NCAGS Commander) aan koopvaardischepen aanwijzingen geven of beschermende maatregelen nemen voor een veilige doorvaart. Zonodig wordt, in overleg met de reder, aan koopvaardischepen een DIVERSION ORDER (in klare taal) verzonden met daarin een aanbevolen veilige route of een aanwijzing om via een Shipping Cooperation Point nadere instructies of begeleiding te ontvangen.

3. TE NEMEN ACTIES

1. Voor FORMAT ALFA en voorbeeld, zie gedeelte "BIJLAGEN" van BaZ 1/6.
2. Indien geen INMARSAT aan boord, dan bovenstaande gegevens via OOSTENDE-RADIO aan de NSA BELGIUM doen toekomen.
3. Bij wijziging van de reis verzendt het schip een PASSAGE AMEND-

MENT (PASSAM) bericht (zie bijlage). De inhoud van het bericht omvat ten minste paragraaf 1 van het volgende standaardformaat, gevolgd door een of meer paragrafen die de wijziging van de reis, zoals eerder via het FORMAT-ALFA-bericht verzonden, betreffen:

FROM ROEPNAAM SCHIP

TO NSA BELGIUM

PASSAM

1. INTERNATIONALE ROEPNAAM/NAAM SCHIP
2. HUIDIGE POSITIE EN VERWACHTE DATUM/TIJD VAN HET BINNENVAREN VAN DE NCS REGION
3. VOORGENOMEN ROUTE DOOR DE NCS REGION
4. VAART SCHIP
5. EERSTVOLGENDE HAVEN VAN BESTEMMING
6. VERWACHTE AANKOMSTDATUM/-TIJD IN EERSTVOLGENDE HAVEN VAN BESTEMMING INDIEN DIE HAVEN BINNEN DE NCS REGION LIGT
OF:
POSITIE EN VERWACHTE DATUM/TIJD WAAR DE NCS REGION ZAL WORDEN VERLATEN
7. INMARSAT-NUMMER VAN HET SCHIP
8. DAT WEL/GEEN POCKET AUTOMATED CRYPTO EQUIPMENT (PACE) MET BIJHORENDE CRYPTOSLEUTEL AAN BOORD AANWEZIG IS.

VOORBEELD:

FROM LXFH

TO NSA BELGIUM

PASSAM

1. LXFH/FEDERAL HUNTER
2. 3800N 00500E 280200 Z AUG 95
6. 291000Z AUG 95

4. Meer info is te verkrijgen op de site van de NATO Shipping Centre.
5. (shipping.manw.nato.int/index.php)

BIJLAGE

ENVELOPE TANGO (REVISED)

NAVAL COORDINATION AND GUIDANCE OF SHIPPING

1. Introduction

Your ship has been consigned to Naval Coordination and Guidance of Shipping (NCAGS) as provided by the Allied Naval Control of Shipping Organisation.

2. Purpose of NCAGS

The purpose of NCAGS is to provide you with information, advice and/or protection in the face of a threat to allied merchant shipping within a region that you may be passing.

3. Acceptance of NCAGS

NCAGS is entirely voluntary for ship owners or operators employing their vessels on a normal commercial basis. It is, however, mandatory for vessels of an allied nation that has consigned its own flag ships to NCAGS, and for ships under charter to military authorities when the requirement for control is written into the charter.

4. Promulgation of an NCAGS Region

Details of the region to which NCAGS will apply will be promulgated by World Wide Navigation Warning Service (WWNWS) message.

5. Requirements of NCAGS

- When first instructed to open Envelope TANGO (Revised) and for each subsequent voyage that will take you through the NCAGS Region:
 - If at sea or in a harbour without an NCAGS Authority Presence prepare and send a Format ALFA (see below) message to your National Shipping Authority (or as directed).

- If in harbour where an NCAGS Authority is present: in these circumstances the NCAGS Authority will send an NCAGS Liaison Officer to collect information about your ship and its intended passage (Format BRAVO: see below).

- This information is to enable the Naval Control of Shipping Authorities to plot your vessel's passage through the NCAGS and thus be in a position to provide advice and/or direction if this should prove necessary. Such advice will be sent either directly to your ship or via a general message (see Para 7 below).
- Unless instructions to the contrary are received from the Naval Control of Shipping Authority (see Para 8 below), masters are then free to continue on their normal passage along the route they have reported and no further action is required by them.

6. Changes to Passage Intentions

If, after the details of an intended passage through an NCAGS have been reported, these details change, the new passage intentions are to be reported by a Passage Amendment (PASSAM) message (see below).

7. Communications

In addition to reporting the communication station that you intend to copy whilst on passage, you may be advised by national authority or by WWNWS message of additional communication requirements. These may be:

- Communication Reporting Gate (CRG). In order that you may receive up-to-date information on the risk to shipping and instructions concerning your transit of the NCAGS, you may be requested to report when you have reached (a) certain point(s) during your voyage. In these circumstances, details of the requirement will be contained in the message setting up the CRG.
- Advisory Communication Listening Watch. In addition, or alternatively, to the requirements of a CRG, you may be requested to listen to a nominated Coast Earth Station (CES) or Coast Radio

Station (CRS) in order to receive messages of an immediate or general nature concerning the situation. In these circumstances, details of the requirement will be communicated to you either directly by national authorities or by a WWNWS message.

- Unless instructions are received to the contrary, the ship's normal communication schedules may be maintained.

8. Shipping Risk Areas (SRAs)

- Purpose

Where an NCAGS is large and the degree of danger within it varies, Shipping Risk Areas (SRA) may be established to delineate areas of higher risk. When an SRA is established, masters, unless directed to the contrary, should proceed as reported in their Format ALFA or Format BRAVO report.

- Diversions

If your voyage will take you through the Shipping Risk Area, you may receive a DIVERSION ORDER message (See Para 10 below) from the NCAGS Commander to either:

- Route you around the SRA.
- Direct you to a Shipping Coordination Point (SCP) to receive further instructions (see Para 9 below).
- Convoys or accompaniment. It may be necessary for allied warships to accompany you, with or without other vessels, through the area, or for convoys to be formed. Should this be necessary, full instructions and briefing will be given to you at the Shipping Coordination Point.

9. Shipping Coordination Points (SCP)

- Purpose

The purpose of an SCP is to provide the means by which ships proceeding into and within the NCAGS may be further briefed on the risk and routing and/or organised for protection. This may include the embarkation or disembarkation of NCAGSLOs for merchant ships transiting a Shipping Risk Area.

- Location:

The location of an SCP will be determined by the designated NCAGS, local geography, and the pattern of normal shipping flow. It is likely to be located at the perimeter of the NCAGS but may be outside it.

10. DIVERSION ORDER Message

Should there be a need for the NCAGS commander to divert you from your present or future track through the NCAGS, he will send you a DIVERSION ORDER message. DIVERSION ORDER messages are only applicable whilst you are within an NCAGS. The first words of the text will be the identifier "DIVERSION ORDER" followed by:

- The reason for the diversion.
- The position or time at which the diversion is to take place.
- New positions through which the ship is to pass.

11. Advice from Allied Warships

Allied warships or military aircraft may offer advice to any allied merchant ship at sea at any time. Under NCAGS they may only give orders to merchant ships whilst within the NCAGS.

12. On Leaving the NCAGS

You might be requested to send a confirmation of leaving the NCAGS, and are then free to resume your planned passage.

FORMAT ALFA

ONLY FOR USE BY SHIPS AT SEA OR IN PORTS WHERE THERE IS NO NCAGS

1. Format Alfa reporting programme can be downloaded on the site of the NATO Shipping centre (shipping.manw.nato.int/index.php).
2. This message is to be sent by a vessel as soon as possible after being instructed that it has been consigned to Naval coordination and Guidance of Shipping (NCAGS) and thereafter on every occasion that its voyage will take it into a declared NCAGS. Normal communication channels are to be used.
3. Unless national directions specify otherwise, messages are to be addressed to the National Shipping Authority of the ship's flag or, in the case of chartered shipping, the National Shipping Authority of the chartering nation.
4. The Format Alfa is a principle means by which NATO gathers data regarding the shipping in a NCAGS. The form is divided into four sections:

SECTION A: covers basic details of the vessel

SECTION B: covers details of the current voyage

SECTION C: covers details of the ships operator

SECTION D: covers cargo data

For a NATO exercise only section A and B are required to be completed.

Date and time should be entered either by the date followed by a four digit time (18.Oct 97 21.00 UTC) for a Date Time Group.

Date Time Group (DTG). The NATO method of expressing time and date is contained within the Date Time Group (DTG). DTG is written in the following manner, DDHHMMMonthYY, therefore the DTG

182100JUL98Z describes a time of 21:00 (GMT/UTC) on the 18 July 1998. NATO units routinely describe GMT/UTC as time zone "Zulu" abbreviated to "Z".

Section A - Ship Data

1. Ship's name
2. International callsign
3. Type of vessel
4. Flag of registry
5. IMO number
6. Port of registry
7. Length overall
8. Vessel's width
9. Maximum draft for present voyage
10. Vessels gross tonnage
11. Speed:
 - Maximum speed (only required for convoys)
 - Minimum speed (only required for convoys)
 - Declared speed for the voyage
12. Significant appearance of vessel for optical recognition
13. INMARSAT/selective call number
14. Name of communication station being copied
15. State whether PACE equipment and keying material is held
16. Fax number
17. E-mail address or telex number
18. Other communications means

Section B - Voyage Data

19. Intended movement - description of passage
20. Last port /country of call including actual date and time of departure from last port
21. Next port of call including ETA AT NEXT Port of Call
22. Current position
23. Date/time and position entering the region a.-x. Waypoints of intended track through NSC Region (Date/time-latitudes/longitudes)
24. Position and date/time of departing the region

Section C - Operator Data

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

Section D - Cargo Data

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

This message will be relayed to the naval authorities by your National Shipping Authority in order that a plot on your vessel may be maintained.

FORMAT BRAVO (REVISED)

FOR USE BY SHIPS IN A PORT WHERE AN NCAGSLO BOARDS YOUR VESSEL

The information required below should be supplied to the NCAGS Boarding Officer when he boards your vessel. When your passage intentions have been communicated to the NCAGS Authorities by this means, there is no requirement to send a FORMAT ALFA message, but a change to passage intentions (PASSAM) (see next page) is needed.

1. SHIP'S NAME _____ CALLSIGN _____

The following information is supplied with respect to this vessel's passage:

- FROM _____ ETD _____ GMT
- TO _____ ETA _____ GMT
- SPEED OF ADVANCE _____ KNOTS
- NAME OF COMMUNICATION STATION BEING COPIED _____
- INMARSAT AND/OR SELECTIVE CALLING NUMBER _____
- PACE & KEYING MATERIAL HELD? _____ YES/NO

2. PASSAGE INTENTIONS:

- POSITION (LAT/LONG) & TIME OF ENTERING NCAGS:

- INTENDED PASSAGE THROUGH NCAGS (LAT/LONG):

- POSITION (LAT/LONG) & TIME OF LEAVING NCAGS:

NCAGS PASSAGE AMENDMENT MESSAGE (PASSAM)

1. A message sent by a vessel at sea, to report amendments to its passage involving changes to destination or differences of more than 4 hours steaming from the original passage intentions reported by FORMAT ALFA or FORMAT BRAVO.
2. Unless national directions specify otherwise, PASSAM messages are to be addressed to the National Shipping Authority of the ship's flag or, in the case of chartered shipping, the National Shipping Authority of the chartering nation.
3. The text of the message is to be in format as follows. It should contain para 1 and any other paragraphs containing changes to the information previously reported.

NCAGS PASSAM

1. CALLSIGN / SHIP'S NAME
2. POSITION AND ETA OF ENTERING THE NCAGS
3. INTENDED TRACK THROUGH NCAGS (in lat/long)
4. INTENDED SPEED OF ADVANCE THROUGH NCAGS
5. NEXT PORT OF CALL
6. ETA AT NEXT PORT OF CALL, IF PORT IS WITHIN THE NCAGS, OR POSITION AND ETA AT POINT OF LEAVING THE NCAGS

_[Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent N3/N5 d.d. 30/09/04]

> 1/7A RADIONAVIGATIEBERICHTEN

BaZ 1/7A - 2008 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 zonecoördinator en van de zendstations werden in kaart gebracht en de gegevens betreffende zendtijden en frequenties werden in geëigende nautische publicaties opgenomen o.a. "Admiralty List of Radio Signals -Volume 5 (NP 285) and Diagram A5 (NP 285 a)". Zeevarenden wordt aanbevolen wanneer ze in een van de betrokken zones varen, de vermelde publicaties te consulteren en gebruik te maken van de radionavigatieberichten dienst.

_[Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding]

> 1/7B RIVER INFORMATION SERVICES

BaZ 1/7B - 2008 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, brughogtes, waterstanden, debieten, mogelijke trajecten, scheepvaartrechten, recreatievaart, werkzaamheden op de waterwegen, melden van calamiteiten,... kunnen te allen tijde bekomen worden via het nummer 09/253.94.71 of via mail op ris@vlaanderen.be.

_[Bron: Waterwegen en Zeekanaal NV - Bericht aan de Schipperij nr.18 d.d. 02/05/2007]



➤ 1/8 WEERBERICHT EN AANKONDIGINGEN VAN STORMWEER EN HARDE WIND

BaZ 1/8 - 2008 vervalt

1. ALGEMEENHEDEN

1. Ten behoeve van de scheepvaart langs de Belgische kust wordt door het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België (afkorting: KMIB) 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 52°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.
4. Antwerpen-Radio kondigt, over de VHF, ook stormweer en harde wind aan.

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 in het Engels en op 2256, 2376 en 2484 kHz in het Nederlands.

Op vaste uren: 0720 LT en 0820 UTC en 1720 UTC.

Op Navtex: 0710 en 1910 UTC op 518 kHz in het Engels.

3. STORMBERICHTEN

1. De aankondiging gebeurt wanneer windkracht 8 of hoger verwacht wordt, maar niet meer dan 18 uur voor 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 middengolf op 2187,5 kHz.

- **via radiotelex-NAVTEX**

- frequentie: 518 kHz
- onmiddellijk na ontvangst op het kuststation
- op het eerstvolgende vaste tijdstip

5. Uitzendingen van stormwaarschuwingen vanaf kracht 6 door Antwerpen-Radio (vanaf 01/01/96 bediend door Oostende-radio): op K24 VHF na voorafgaande aankondiging op K16:
 - direct na ontvangst op het kuststation;
 - vervolgens om H + 48 en H + 55.

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. Bericht wordt gegeven wanneer het gevaar voor harde wind geweken is.
3. Uitzendingen door Oostende-Radio:
De uitzendingen gebeuren in telefonie en via radiotelex-NAVTEX op dezelfde frequenties en tijden vermeld in sub litt C4a en b van de stormberichten hierboven.
De eerste uitzending wordt ook aangekondigd via DSC op VHF-kanaal 70 en MF 2187,5 kHz.
4. Uitzendingen van stormwaarschuwingen vanaf kracht 6 door Antwerpen-Radio (vanaf 01/01/96 bediend door Oostende-Radio): op K24 VHF na voorafgaande aankondiging op K16:

- direct na ontvangst op het kuststation;
- te H + 48 en te H + 55.

5. SPECIALE STORMWAARSCHUWING VOOR DE KUSTVISSERIJ IN VERBAND MET PLOTS OPKOMENDE STORM

Deze speciale berichten uitgaande van de afdeling Scheepvaartbegeleiding worden uitgezonden op de frequenties 2256kHz, 2376kHz en VHF-kanaal 27 na aankondiging op de frequenties 2182kHz, 2484kHz en VHF-kanaal 16 dadelijk na ontvangst en na het einde van de twee daaropvolgende stilteperioden.

_(Bron: Ministerie van Defensie - Kuststation van de Marine - d.d.26/09/2006)

➤ 1/9 SCHIKKINGEN TE TREFFEN BIJ ONDERZEEBOOTONGEVAL

BaZ 1/9 - 2008 vervalt

1. De eerste aanwijzingen die men kan krijgen, dat er een onderzeeboot in nood verkeert en niet meer boven water kan komen, zijn de volgende:
 - een of twee markeerboeien die de onderzeeboot zelf heeft doen opdrijven onmiddellijk na het ongeval
 - rookkaarsen of lichtkogels, met geregelde tussenpozen afgevuurd vanuit de onderzeeboot
 - olievlekken
 - luchtballonnen
2. De meeste onderzeeboten zijn voorzien van een of twee markeerboeien die in geval van nood van binnen uit kunnen worden losgelaten. De markeerboeien zijn ongeveer 1 m in diameter en zijn door middel van een dunne staalkabel aan de onderzeeboot verbonden. De kleur van de boeien is geel of geel met rood. Sommige boeien zijn voorzien van een wit schitterlicht en een ring van rode reflectoren. Op elke boei staat de naam van de onderzeeboot. Om breken van de verbindingskabel te voorkomen, mag niet aan de boei vastgemaakt worden; bij voorkeur dient de boei in het geheel niet te worden aangeraakt.

Voor de onderzeebootmarkeerboeien van de NATO-landen is het volgende vastgesteld:

- de markeerboei moet zijn geschilderd in een oranje kleur ("international orange")
- aan iedere markeerboei moet een plaat zijn bevestigd die de naam van de onderzeeboot vermeldt en de normale positie van de boei aangeeft (voor of achter). Op deze plaat kunnen bovendien andere aanwijzingen voorkomen. De aanwijzingen moeten zijn gesteld in de eigen en in de Engelse taal, behoudens in het geval van Engels-

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

3. 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 berichtenkoer. 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.
4. Aangezien rookkaarsen en lichtkogels of roodgekleurde pyrotechnische middelen (behalve de rode lichtkogels) ook gedurende onderzeebootoefeningen gebruikt worden, is de enige zekere aanduiding van een gezonken onderzeeboot de markeerboei. Daar tijd een belangrijke factor is bij het redden van overlevenden, dient het vinden van een dergelijke boei op de snelste wijze - indien mogelijk met vermelding van de naam van de onderzeeboot, zoals die naam op de boei aangegeven staat - bekend gemaakt te worden, v.b. aan de kuststations ter doorgeving aan marineautoriteiten.
5. Het is dan ook noodzakelijk, zo spoedig en zo nauwkeurig mogelijk, de plaats van de boei te bepalen en de tijd van observatie.
6. 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 uitkij-

ken naar personen in het water is dus noodzakelijk. De boei dient goed ruimte gegeven te worden om degenen, die bezig zijn uit de onderzeeboot te ontsnappen, gelegenheid te geven veilig boven te komen. Daar zij in slechte lichamelijke en geestelijke conditie kunnen verkeren, verdient het aanbeveling een reddingboot ter plaatse te water te hebben zodat snel hulp kan worden geboden.

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

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

Een dergelijke onderzeebootreddingsorganisatie zal:

- zo nauwkeurig mogelijk de plaats bepalen van de gezonken onderzeeboot
- een schip, bij voorkeur met reddingboten reeds te water, ter plaatse brengen om overlevenden uit het water te kunnen halen
- medische assistentie geven aan binnen boord gehaalde overlevenden
- een duikerdecompressiekamer ter plaatse brengen om daarmee overlevenden te kunnen behandelen
- aan de opvarenden in de gezonken onderzeeboot kenbaar maken dat hulp geboden wordt. De handelingen van het eerste schip ter plaatse zijn echter in het algemeen van doorslaggevende betekenis voor de gehele reddingsoperatie.

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

_[Bron: Nederlandse Hydrografie - Den Haag - BAZ1 2008]



➤ 1/10 BEHANDELING VAN IN ZEE OPGEVISTE MIJNEN EN EXPLOSIEVEN

BaZ 1/10 - 2008 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, indien deze wordt gekapt, bebakend en per bericht gemeld te worden aan het Commando Marineoperaties, permanentie van Comopsnav, Graaf Jansdijk 1, 8380 ZEEBRUGGE, via het MRCC-KUSTWACHT OOST-ENDE te Oostende (Maritime Rescue and Coordination Centre).
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.
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 - Marine Zeebrugge d.d.17/10/2005]

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 > 1000 m
 - meetpalen > 1000 m
 - wrakken > 1000 m
 - boeien > 200 m

Melden MRCC & in omgeving varende schepen verwittigen

- positie
- type (explosievenkaart)
- afmetingen



➤ 1/11A LOODSDIENST IN DE SCHELDE-MONDEN EN OP DE BELGISCHE KUSTHAVENS

BaZ 1/11A – 2008 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 Scheldereglement (zie rubriek 1/11B). 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 loodsbotten 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 1/11C).

2. LOODSVAARTUIGEN EN HUN KRUISSTATIONS IN ZEE

1. Benoorden de lichtboei KB (Kwintebank) in de omgeving van de positie 51°22',20 N – 2°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

laatst voor het beloodsen van schepen naar Nederlandse en Belgische havens aan de Westerschelde en aan het kanaal van Gent naar Terneuzen. Dit Vlaams loodsvaartuig heeft een zwarte romp, met aan weerszijden op de boeg een wit nummer en een gele schouw met zwarte bovenrand. 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. Bij slechte weersomstandigheden verricht de loodskotter, indien mogelijk, nog loodsdienst in een teruggetrokken positie tussen de lichtboei SWA en de lichtboei A1.

2. Voor het Oostgat ligt het Nederlandse loodsvaartuig gestationeerd, één mijl ten westen van de Schouwenbanklichtboei. Het loodsvaartuig heeft een zwarte romp met aan weerszijden op de boeg de naam en op de scheepszijde in witte letters het woord PILOT. Het is uitgerust met VHF-radiotelefonie en luistert uit op kanalen 64 en 6.
- Ten westen van de Schouwenbank, ongeveer 1 mijl west van Schouwenbanklichtboei, zijn Vlaamse en Nederlandse loodsen verkrijgbaar voor het loodsen van schepen naar 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.
 - Inkomende schepen vanuit de NE wordt aangeraden de onder 1 genoemde loodsboot te benaderen volgens de verkeersstroom, benoorden van de Schouwenbank. Uitvarende schepen die om de NE gaan wordt aangeraden, na het afgeven van de loods aan het onder 1 genoemde vaartuig, te varen door het Schouwendiep volgens de verkeersstroom.

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 herkenningsein bestaande uit 4 korte stoten geven.

3. BIJZONDERE SEINEN VOOR HET AANVRAGEN VAN EEN LOODS

1. Aan beide loodskotters.

In geval van verminderde zichtbaarheid kunnen de schepen met bestemming de Rede Vlissingen om een loods verzoeken door het geven van de volgende geluidsseinen: de letter G, van de Internationale Seincode, ten minste 3 seconden na het mistsein. De loodsboot die deze seinen verneemt zal, voor zover een loods kan worden overgezet, antwoorden met het normaal mistsein, ten minste 3 seconden daarna gevolgd door de letter H van de Internationale Seincode.

2. Uitsluitend aan de Vlaamse loodskotter.

De schepen die een loods wensen te bekomen voor een van de Belgische kusthavens dienen volgende morse- of vlaggeseinen te geven:

- voor Zeebrugge G 6
- voor Nieuwpoort G 7
- voor Oostende G 8

3. De loodsdienst Kust te Zeebrugge is voor de drie Belgische kusthavens bereikbaar op marifoonkanaal 9, roepnaam "loodsdienst Zeebrugge".

In geval van verminderde zichtbaarheid kunnen de morse- of vlaggeseinen vervangen worden door de overeenkomstige geluidsseinen van de Internationale Seincode, ten minste 3 seconden na het mistsein. De loodsboot zal antwoorden op dezelfde manier als 1 hiervoor.

_(Bron: MDK - DAB loodswezenen)

➤ 1/11B BESLUIT VRIJSTELLING LOODS-PLICHT SCHELDERELEMENT

BaZ 1/11B - 2008 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;

BESLUITEN:

Art. 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.

Art. 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° fluvio-maritieme 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 gebruikt 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.

Art. 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 Sardijneul 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 gebruikt 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.

NB 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 18 september 2008 (Belgisch Staatsblad van 29.09.2008, blz. 50429).

_[Bron: Stafdienst MDK – d.d. 05/11/2008]



➤ 1/11C VERSCHERPTE LOODSP LICHT VOOR VAARTUIGEN IN DE BELGISCHE TERRITORIALE ZEE EN VAARWATEREN ONDER DE BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST

BaZ 1/11C - 2008 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.

Art. 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 autoriteit: het hoofd van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust of iedere door het hoofd van het agentschap aangestelde plaatsvervanger;
- 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.

Hoofdstuk II. Loodsplicht.

Art. 2. De vaartuigen, bedoeld in artikel 2, 1° van het decreet zijn verplicht een loods aan boord te nemen op de volgende wateren:
Op de Belgische territoriale zee tussen de door de bevoegde autoriteit aangeduide beloodsingspunten en de Vlaamse kusthavens;
Op de Schelde vanaf de Belgisch-Nederlandse grens tot Temse;

1. Op het Belgische gedeelte van het zeekanaal van Gent naar Terneuzen, de Moervaart, en de op deze wateren aansluitende dokken en darsen;
2. De tijhavens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort en de wateren tussen deze havens en de aanpalende reden;
3. De toegangsgeulen van de op de voormelde wateren aansluitende keer- en schutsluizen.

In afwijking van het eerste lid kan de bevoegde autoriteit loodsen op afstand (LOA) opleggen. Tijdens LOA bevestigt de gezagvoerder de ontvangst van elk advies, herhaalt daarbij de koers- en vaartadviezen en meldt onverwijld wanneer en op welke wijze de gezagvoerder afwijkt van een advies.

Hoofdstuk III. Van loodsplicht vrijgestelde vaartuigen.

Art. 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 80 meter;
- 5° vaartuigen die voor anker liggen, tenzij de bevoegde autoriteit er anders over beslist;
- 6° vaartuigen gebouwd voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind en als dusdanig 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;

Art. 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° indien het deel uitmaakt van een duwkonvooi, tenzij de bevoegde autoriteit ontheffing verleent;
- 3° indien het gesleept wordt, tenzij de bevoegde autoriteit ontheffing verleent.

Hoofdstuk IV. Van loodsplicht vrijgestelde personen.

Verklaring van vrijstelling.

Art. 5. De gezagvoerder van een vaartuig is vrijgesteld van de loodsplicht, indien de gezagvoerder of een bevoegd officier die de navigatie leidt, in het bezit is van een verklaring van vrijstelling.

De minister stelt de voorwaarden vast waaraan de kandidaten moeten voldoen voor het verkrijgen van de verklaring van vrijstelling. Hij bepaalt tevens de voorwaarden waaronder die verklaring van vrijstelling kan worden ingetrokken.

Art. 6. Een vaartuig waarvan de gezagvoerder houder is van een 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 autoriteit er anders over beslist;
- 3° indien het gesleept wordt, tenzij de bevoegde autoriteit er anders over beslist.

Hoofdstuk V. Uitzonderingsmaatregelen.

Art. 7. Indien er sprake is van een situatie waarbij de weersomstandigheden of omstandigheden met betrekking tot het vaartuig, de scheepvaart of de scheepvaartweg het vereisen, kan de bevoegde autoriteit:

1. de gezagvoerder die van loodsplicht is vrijgesteld, loodsplicht opleggen;
2. de van loodsplicht vrijgestelde vaartuigen loodsplicht opleggen;
3. het vaartuig de verplichting opleggen om van meer dan één loods gebruik te maken.

Art. 8. In het belang van de scheepvaart en voor zover de veiligheid van de vaarweg niet in het gedrang komt, kan door de bevoegde autoriteit 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;
- 3° indien het een korte verplaatsing uitvoert binnen de wateren als bedoeld in art. 2 van dit besluit.

Hoofdstuk VI. Slotbepalingen.

Art. 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.

Art. 10. Dit besluit treedt in werking op 1 oktober 2002.

Art. 11. De Vlaamse minister, bevoegd voor mobiliteit, is belast met de uitvoering van dit besluit.

[Bron: MDK - DAB Loodswezen d.d. 11.12.2002]

> 1/12A BESTELREGELING LOODSEN VOOR SCHEPEN MET EEN VLAAMSE HAVEN ALS BESTEMMING

BaZ nr 1/12A - 2008 vervalt

Artikel 1: Definities

In deze procedures wordt verstaan onder:

Exploitant: de kapitein maar ook de reder, charteraar, beheerder, agent of andere aangestelde van betrokken schip

Loodsplichtig schip: een schip met als bestemming een Vlaamse haven en waarvan de kapitein verplicht is gebruik te maken van de diensten van een loods

ETA: verwachte tijd van aankomst in een beloodsingsgebied

ETD: verwachte tijd van vertrek

Scheldevaarder: een schip vermeld in hoofdstuk I, artikel 1, punt 1 van het Herziene Scheldereglement

Niet-Scheldevaarder: een schip met bestemming een Vlaamse kusthaven

Coördinatiecentrum: instantie tot wie de vooraankondiging wordt gericht zoals vermeld in bijlage 1 van deze procedures

Vooraankondiging: melding van tijdstip van loodsbestelling

Tijdstip van loodsbestelling: tijdstip waarop de loods aan boord van het schip moet zijn

1. LOODSBESTELLING VOOR EEN INKOMEND SCHIP (ETA)

Artikel 2: De vooraankondiging

De exploitant van een schip moet zijn loodsbestelling voor een van de beloodsingsgebieden in de Scheldemond ten laatste 6 uur voor aankomst aldaar kenbaar maken. Het in het eerste lid vermelde is van overeenkomstige toepassing op de exploitant, die onverplicht gebruik wenst te maken van de diensten van een loods.

De exploitant van een niet-loodsplichtig schip die toch een loods wenst in te schepen op de rede van Vlissingen moet zijn loodsbestelling verrichten ten laatste 6 uur voor aankomst aldaar. De melding van de kapitein primeert op alle andere meldingen.

Artikel 3: Wijzigingen

De exploitant van een loodsplichtig schip waarvan de loodsbestelling voor een van de beloodsinggebieden met meer dan 1 uur verlaat, moet ten laatste 6 uur voor het verstrijken van zijn oorspronkelijke loodsbestelling een nieuwe loodsbestelling verrichten. Het niet voldoen aan bovenvermelde kan een vertraging van maximaal 6 uur als gevolg hebben.

De exploitant van een loodsplichtig schip waarvan de loodsbestelling vervroegt, moet ten laatste 6 uur voor aankomst zijn nieuwe loodsbestelling verrichten.

Indien een vaartuig vroeger in het beloodsinggebied aankomt dan het aangekondigde tijdstip, wordt dit vaartuig niet eerder van een loods voorzien of opgenomen in het "loodsen op afstand"-systeem dan het opgegeven tijdstip van aankomst.

Afbestellingen moeten onmiddellijk en ten laatste 6 uur voor het verstrijken van de loodsbestelling gemeld worden.

Artikel 4: Wijze van melding

1. De exploitant dient bij zijn loodsbestelling gericht aan de bevoegde instantie de volgende gegevens te vermelden:

A	Naam, roepletters en vlag van het schip. Ex-naam, ex-roepletters en ex-vlag indien gewijzigd in voorafgaande zes maanden.
I	Naam van de Vlaamse haven van bestemming. Datum en ETA in tijdgroep (4+4 cijfers in UTC). Voor een loodsplichtig schip met vermelding van de plaats van inscheeping. Voor een niet-loodsplichtig schip met vermelding de wens een loods te willen inschepen J/N; en vermelding van plaats van inscheeping indien van toepassing.
O	De grootste diepgang in decimeters.

P	Als het een schip is, dat onderworpen is aan de bepalingen van het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen (RVGZ): - de aanduiding van de IMDG gevarenklasse(n), genoemd in art. 1, derde lid, RVGZ; - de aanduiding general of bulk en bij benadering de totale hoeveelheid van de gevaarlijke stoffen die zich aan boord bevinden volgens het RVGZ;
T	De naam van de scheepsagent of eigenaar.
U	De Bt (Bruto Tonnage) en lengte-over-alles in meters en de grootste breedte van het schip in meters.
X	Eventuele opmerkingen betreffende de staat van het schip, inzonderheid averij, beschadiging, bestuurbaarheid, uitrusting, slagzij, enz., dan wel bijzonderheden betreffende bemanning of lading, dan wel meer algemene bijzonderheden. Indien beloodsing per helikopter gewenst, het in deze rubriek vermelden: - bij slechte weersomstandigheden en loodskotter gestaakt, helibeloodsing gewenst: ja of neen. - bij normale weersomstandigheden en loodskotter niet gestaakt helibeloodsing gewenst: ja of neen.

2. De exploitant vermeldt bij de wijziging van de loodsbestelling de volgende gegevens:

A	Naam, roepletters en vlag van het schip. Ex-naam, ex-roepletters en ex-vlag indien gewijzigd in voorafgaande zes maanden.
I	Naam van de Vlaamse haven van bestemming. Datum en ETA in tijdgroep (4+4 cijfers in UTC). Voor een loodsplichtig schip met vermelding van de plaats van inscheeping. Voor een niet-loodsplichtig schip met vermelding de wens een loods te willen inschepen J/N; en vermelding van plaats van inscheeping indien van toepassing.

Artikel 5: De bevoegde instanties

1. De vooraankondiging, wijziging of afbestelling bedoeld in artikel 2 en 3 van deze procedures voor schepen die langs het beloodsingsgebied "Wandelaar" komen en de Rede van Vlissingen of de rede van een kusthaven via het Scheur/Wielingen willen bereiken, dienen te worden gericht aan: "Wandelaar Pilot" via het Coördinatiecentrum Gent door middel van alle moderne communicatiemiddelen zoals interactief bestellen via de website.
2. De vooraankondiging, wijziging of afbestelling bedoeld in artikel 2 en 3 van deze procedures, voor schepen die langs het beloodsingsgebied "Steenbank" komen of de Rede van Vlissingen via het Oostgat willen bereiken, dienen te worden gericht aan: "Steenbank Pilot" via het Nederlands Loodswezen Vlissingen door middel van alle moderne communicatiemiddelen zoals interactief bestellen via de website.
3. De kapiteins van de inkomende schepen kunnen hun loodsbestelling ook via e-mail opgeven:
Via de West (Wandelaar): orderpilot@loodswezen.be
Via de Noord (Steenbank): scheldepilot@loodswezen.nl
Deze bestelling via e-mail is uitsluitend voorbehouden voor de kapiteins.

2. LOODSBESTELLING VOOR EEN UITGAAND SCHIP (ETD)

Artikel 6. Vooraankondiging

1. De exploitant van een loodsplichtig schip dat een haven, anker- of ligplaats in een Vlaamse haven (inclusief de sluisinrichtingen N.V. Zeekanaal) wil verlaten en hierbij een loods vereist, moet deze intentie kenbaar maken en zijn loodsbestelling melden als vooraankondiging aan het Coördinatiecentrum binnen de opgegeven termijnen en op de wijze zoals deze regelgeving het voorschrijft.
2. Deze vermelding is van overeenkomstige toepassing op de exploi-

tant die onverplicht gebruik wenst te maken van de diensten van een loods.

3. Afwijkingen van de loodsbestelling moeten binnen de opgegeven termijn van 12 uur worden gemeld tot uiterlijk 2 1/2 uur vóór het opgegeven tijdstip van vertrek met een aangepaste loodsbestelling.
4. Afbestellingen mogen onmiddellijk, maar moeten eveneens uiterlijk 2 1/2 uur vóór het opgegeven vertrekur gemeld worden.
5. De melding van de kapitein primeert op alle andere meldingen.

Artikel 7. De loodsbestelling

1. De vooraankondiging kan doorlopend gemeld worden, doch dient om de operationele dienstverlening te garanderen, uiterlijk 12 uur op voorhand te gebeuren. Het niet naleven van deze regel kan leiden tot vertragingen en oponthoud van het schip.
2. Indien deze vooraankondiging niet wordt gewijzigd, zoals bepaald bij afwijkingen en afbestelling, wordt deze melding automatisch beschouwd als een definitieve loodsbestelling en wordt de loods rechtstreeks door het Coördinatiecentrum toegewezen aan het loodsplichtige schip.

Artikel 8. Coördinatiecentra Vlaamse haven aan de Schelde

Het uur van vooraankondiging, de afwijkingen en afbestellingen worden gemeld aan het Coördinatiecentrum te Antwerpen.

1. Schepen in de haven

Het uur van vooraankondiging, zoals opgegeven door de exploitant, wordt zonder wijziging automatisch het besteluur van de loods. De uiteindelijke toewijzing loods/loodsplichtig schip gebeurt in het Coördinatiecentrum aan de hand van de definitieve sluisplanning, zoals die door de havendienst wordt opgemaakt en door de sluisleiding wordt doorgegeven. Deze melding dient door de sluisleiding uiterlijk 2 1/2 uur op voorhand te gebeuren.

2. Schepen met anker- of ligplaatsen op de Boven- en Beneden-Zeeschelde

Indien er binnen de gestelde termijn geen afwijking wordt gemeld door de exploitant, is het uur van vooraankondiging het definitieve besteluur van de loods.

3. Schepen vertrekkende van de sluisinrichtingen van de N.V. Zeekanaal

Het uur van vooraankondiging, zoals opgegeven door de exploitant, wordt zonder wijziging automatisch het besteluur van de loods. De uiteindelijke toewijzing loods/loodsplichtig schip gebeurt in het Coördinatiecentrum aan de hand van de definitieve sluisplanning opgesteld en doorgegeven door de sluisleiding. Deze melding dient door de sluisleiding uiterlijk 2 1/2 uur op voorhand te gebeuren.

Vlaamse haven aan het kanaal van Gent naar Terneuzen

De vooraankondiging, wijziging en afbestelling worden gericht aan het Coördinatiecentrum te Gent.

Vlaamse kusthaven

De vooraankondiging, wijziging en afbestelling dienen gericht te worden aan het Coördinatiecentrum te Zeebrugge.

Artikel 9. Loodsvergoedingen en andere kosten

Conform het besluit van de Vlaamse regering tot vaststelling van de tarieven van het loodsgeld, loodsvergoedingen voor loodsverrichtingen in de loodsvaarwateren en andere kosten zullen naast het loodsgeld ook andere vergoedingen en kosten worden aangerekend.

Artikel 10. Wijze van melding

De aankondiging van de exacte loodsbestelling moet de volgende inlichtingen bevatten in de aangegeven volgorde:

Loodsbestelling met vermelding van: loodsplichtig J/N
Niet-loodsplichtig schip, indien de diensten van een loods gewenst zijn, de plaats van ontschepping.
Verklaringhouders: naam van de houder van verklaring.
Naam agent
Nummer agent
Naam van het schip
Lloyds-nummer van het schip
Vlag van het schip
HKD-nummer (indien van toepassing)
Type schip
Bruto tonnenmaat
Lengte-over-alles
Diepgang
Bestemming
Vertrekdatum
Vertrekkur
Vertrekplaats
Wielman (indien van toepassing)
Opmerkingen (o.a. bij normale weersomstandigheden, niet gestaakte loodskotter, helibeloodsing gewenst ja of neen).

BIJLAGE 1

Coördinatiecentrum Antwerpen

IVA Maritieme Dienstverlening en Kust

Dienst Afzonderlijk

Beheer Loodswezen

Tavernierkaai 3

2000 Antwerpen

Tel.: +32 (0)3 222 08 65

Tel.: +32 (0)3 232 02 29

Tel.: +32 (0)3 231 89 52

Fax: +32 (0)3 232 20 85

GSM: +32 (0)476 58 01 49

Website: www.loodswezen.be

Coördinatiecentrum Gent

IVA Maritieme Dienstverlening en Kust

Dienst Afzonderlijk

Beheer Loodswezen

Motorstraat 109

9000 Gent

Tel.: +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: 0478 58 14 80

Fax: +32 (0)9 251 63 21

ENIGMA

VHF: kanaal 11

Website: www.loodswezen.be

Coördinatiecentrum Zeebrugge

IVA Maritieme Dienstverlening en Kust

Dienst Afzonderlijk

Beheer Loodswezen

P & O gebouw/2de verdieping

Doverlaan, 7

8380 Zeebrugge.

Tel.: +32 (50) 35 52 39

GSM: 0478 58 21 10

Fax: +32 (50) 35 78 12

VHF: kanaal 09

Website: www.loodswezen.be

Nederlands Loodswezen Vlissingen

Facilitair bedrijf

Loodswezen bv

Regio Scheldemonden

Schelde Coördinatiecentrum Vlissingen

Commandoweg 50

4381 BH Vlissingen.

Tel.: +31/118/48.95.02

Fax: +31/118/41.23.21

Website: www.loodswezen.nl

[Bron: MDK - DAB Loodswezen d.d. 11/12/2002 en 18/10/2004]

1/12B MELDINGSPLICHT VERKLARINGHOUDERS

BaZ 1/12B - 2008 vervalt

De vaartuigen die een regelmatige lijn onderhouden en indien een verklaringhouder de navigatie leidt, voldoen aan de meldingsverplichting door wekelijks hun vaarschema mee te delen aan het Dispatchingcentrum te Zeebrugge: Via Oostende-Radio (OST) of tel.: 32 50 550801, fax: 32 50 547400, telex en satcom 46 81417.

[Bron: MDK - DAB Loodswezen en afd. VNA d.d. 11/12/2002]

1/13 BIJZONDERE SEINEN EN ONDER- RICHTINGEN TER REDE VLISSINGEN

BaZ 1/13 - 2008 vervalt

1. LOODSDIENST GESTAAKT

Wanneer de loodsdienst voor de monden van de Westerschelde of op de Rede van Vlissingen tijdelijk gestaakt is, worden de volgende seinen d.m.v. dag- en nachtluchten vertoond aan de mast en seinra van het SCC-Commandoweg Vlissingen.

Westpost gestaakt

een groen licht



Noordpost gestaakt

Voor alle schepen

een rood licht



Voor kleine schepen

twee groene lichten
naast elkaar



twee rode lichten
naast elkaar



Rededienst gestaakt

voor alle schepen



een rood boven een groen licht



voor kleine schepen



een groen boven een rood licht



2. ANKERGEBIEDEN en ANKERPOSITIES WESTERSCHELDE

1. De volgende GEBIEDEN in de Westerschelde en haar mondingen zijn aangewezen om als ankerplaats te worden gebruikt:

• 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

• Wielingen-Zuid, bewesten het haventje van Nieuwe Sluis

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

- langs de meridiaan van het gedoofde oeverlicht “Kruishoofd”
- over de boeien: W7 – W9
- over de boei W9 en het haventje van “Nieuwe Sluis”
- langs de Zeeuws-Vlaamse kust.

• Wielingen-Zuid, beoosten het haventje van Nieuwe Sluis

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

- over de boei W9 en het haventje van “Nieuwe Sluis”
- over de boeien: W9 – “Songa”
- over de boei “Songa” en de kop van de westelijke dam Veerhaven Breskens
- langs de Zeeuws-Vlaamse kust.

• De Rede van Vlissingen

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

- over de toren van de Hervormde Kerk te Breskens en de boei ARV-VH.
- over de boeien: “Songa” – SS1
- over de boeien/tonnen: SS1 – SS3 – SS5
- over de boeien/tonnen: SS5 – ARV3 – ARV1 – ARV-VH.

• Oostelijk deel Rede van Vlissingen

Dit gebied vormt een integraal deel van het totale gebied Rede van Vlissingen (zie vorig punt) en wordt begrensd door de lijnen:

- van het westelijk havenlicht van de buitenhaven Vlissingen over de boei ARV3 tot en met de aansnijding van de boeienlijn “Songa” – SS1
- vanaf het hiervoor genoemd aansnijdingspunt naar de boei SS1
- over de boeien/tonnen: SS1 – SS3 – SS5
- over de boeien/tonnen: SS5 – ARV3

• 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 – A3
- over de boeien/tonnen: A3 – A2 – A1

• Marlemon

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

- over de boeien/tonnen: MA1 – NvB/MA
- over de boeien/tonnen: NvB/MA – MA7 – MA5
- over de boeien/tonnen: MA5 – MA3 – MA1

2. De volgende POSITIES in de Westerschelde zijn aangewezen om als ankerplaats te worden gebruikt:

• In het ankergebied

Wielingen-Zuid, beoosten het haventje van Nieuwe Sluis.

Ankerplaats Wielingen – Zuid (W.Z.): 51°25',00 N - 3°33',00 E met een straal van 500 meter.

• In de Everingen

Everingen A: 51°24',11 N - 3°44',22 E met een straal van 500 meter.

Everingen B: 51°23',76 N - 3°45',20 E met een straal van 400 meter.

Everingen C: 51°23',54 N - 3°45',91 E met een straal van 400 meter.

Everingen D: 51°23',28 N - 3°46',55 E met een straal van 400 meter.

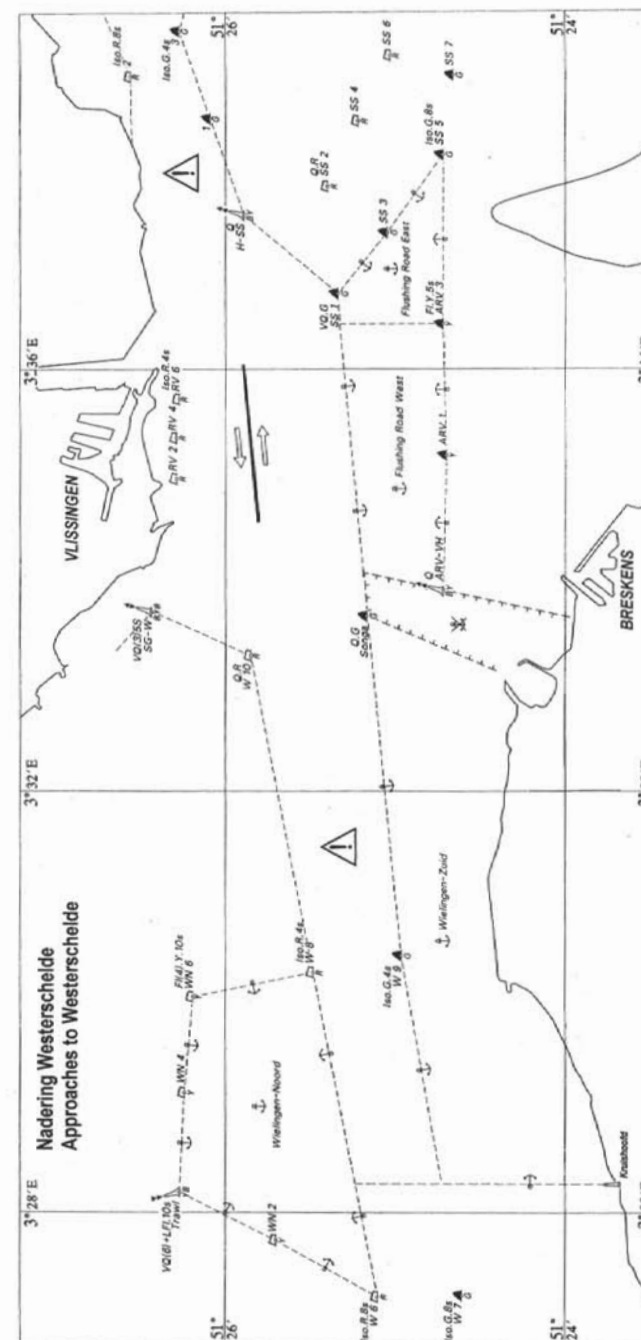
Everingen E: 51°23',05 N - 3°47',18 E met een straal van 350 meter.

• In de Put van Terneuzen

Put van Terneuzen A: 51°20',63 N - 3°51',03 E met een straal van 400 meter.

Put van Terneuzen B: 51°20',77 N - 3°51',80 E met een straal van 400 meter.

[Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding]





➤ 1/14A SCHELDE EN HAAR MONDINGEN - BOVENMAATS ZEEVAARTUIG

BaZ 1/14A – 2008 vervalt

Ingevolge art. 2 § 1.4 van het Belgisch K.B. van 23-09-1992 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde (BS 17-10-1992), art. 3.3 van het Belgisch K.B. van 04-08-1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (BS 01-09-1981) en art 2.1.d van het Nederlands Besluit van 15.01.1992 houdende een reglement voor de scheepvaart op de Westerschelde (Stb. 1992, 53), art. 16, 3°, 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 (B.S. 26-10-2006), art 2 § 1d van het Belgisch KB. van 33-09-1992 houdende het scheepvaartreglement voor het kanaal van Gent naar Terneuzen, art. 2.1.d van het Nederlands besluit van 11-12-1991 houdende het scheepvaartreglement voor het kanaal Gent naar Terneuzen, worden voor de aanwijzing van een bovenmaats zeevaartuig de volgende normen bepaald:

1. Vaarwater Oostgat/Sardijngeul:

een diepgang van 7,5 m en meer en/of een lengte van 170 m en meer

2. Vaarwaters waar het “Politie- en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee kusthavens en stranden” van toepassing zijn, met uitzondering van de kusthavens en aanlopen, Westerschelde en Beneden-Zeeschelde benedenwaarts de parallel van het Licht “Blauwgaren”:

een diepgang van 10 m en meer en/of een lengte van 200 m en meer

3. Vaarwater Beneden-Zeeschelde bovenwaarts de parallel van het Licht “Blauwgaren”:

een diepgang van 8 m en meer en/of een lengte van 170 m en meer

4. Vaarwater Boven-Zeeschelde:

een diepgang van 5 m en meer en/of een lengte van 115 m (LOA) of meer

5. Vaarwater kanaal van Gent naar Terneuzen:

een diepgang van 10 m of meer en/of een lengte van 180 m (LOA) of meer

_(Bron: MDK - DAB loodswezen en Afd. Scheepvaartbegeleiding)

➤ 1/14B WESTERSCHELDE — OP- EN AFVAARTREGELING NAAR/VAN ANTWERPEN

BaZ 1/14B – 2008 vervalt

Op- en afvaartregeling voor schepen met een marginale diepgang of een lengte vanaf 300 meter naar en van Antwerpen en voor schepen naar Kallosluis.

A. Algemene opmerkingen

- Alle diepgangen hebben betrekking op de grootste/maximale diepgang en zijn uitgedrukt in decimeters en gelden in zoetwater.
- Alle scheeps lengten zijn uitgedrukt in meters en hebben betrekking op de lengte-over-alles.
- De geadviseerde maximumdiepgangen voor opvarende schepen in één of twee getijden zijn berekend ten opzichte van het voorspelde hoogwater Prosperpolder.
- In functie van de capaciteit van een sluis of vaargeul en/of de beschikbaarheid van de ligplaats kunnen in de opvaart en afvaart beperkingen opgelegd worden aan het aantal marginale schepen per getij.
- In afvaart zijn de vaarvensters berekend ten opzichte van hoogwaterstanden Vlissingen en Zeebrugge.
- Het gebruik van een roerganger met plaatselijke bekendheid is voor het riviertraject sterk aanbevolen.

- Schepen met een lengte, breedte of diepgang groter dan de criteria zoals vermeld onder I, II, III en IV worden op de Westerschelde niet toegestaan.
- De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt hierna afgekort met GNA.

B. Algemene voorschriften voor alle marginale schepen (I, II, III en IV)

- De schepen moeten zijn uitgerust met twee deugdelijk werkende scheepsradars en ten minste twee deugdelijk onafhankelijk van elkaar werkende marifooninstallaties binnen handbereik.
- Bij een zicht van minder dan 2000 meter wordt na overleg met de loods door de GNA in consensus beslist of de reis kan worden aangevangen of dient te worden uitgesteld.
- Voor elke op- of afvaart dient minimaal 6 uur voor aankomst op het loodsstation Wandelaar of Steenbank of 6 uur voor vertrek een schriftelijke toelating aan de GNA te worden gevraagd.
- Na onderling overleg met en akkoord van de GNA wordt door het VTS-Antwerpen (VTS-A) hieraan uitvoering gegeven en bepaald binnen welk stroom-, getij- of vaarvenster dit moet gebeuren.
- Voordat het schip daadwerkelijk ontmeert van de ligplaats wordt dit door de verkeerscentrale Zandvliet gemeld aan de GNA onder opgave van de diepgang. Bij vertrek van de Scheldeterminals wordt bovendien opgegeven of het schip moet zwaaien.
- Het loodsadvies betreffende het gebruik van sleepboten moet stipt worden opgevolgd.
- Afhankelijk van hydrometeo-omstandigheden, omstandigheden m.b.t. het schip, de verwachte verkeersintensiteit en omstandigheden m.b.t. de vaarweg kunnen er door de GNA aanvullende beperkingen worden gesteld.
- Door of namens de GNA kunnen aanvullende voorschriften worden gegeven ter bescherming van betrokken belangen. Deze voorschriften dienen terstond te worden opgevolgd.

1. Schepen met een marginale diepgang

1. Opvarende schepen vanaf 125 dm diepgang tot de maximum geadviseerde diepgang van 155,6 dm

- Zie de algemene opmerkingen en voorschriften.
- De volgorde van opvaren wordt mede bepaald door de opgelegde RTA aan het Coördinatiepunt te Antwerpen en wordt vastgelegd bij de passage van de loodskruispost.
- In overleg tussen de betrokken loodsen en het GNA wordt het uiterste tijdstip van aankomst op de Rede van Vlissingen bepaald.
- Deze categorie van diepliggende schepen wordt bij voorrang door de rededienst behandeld.
- Een schip dat volgens planning in twee tijen opvaart, komt ten anker in het ankergebied Wielingen-Zuid. Gedurende de gehele ankerperiode is de aanwezigheid van een loods aan boord vereist en moet een sleepboot met voldoende vermogen zijn ingespannen.

2. Afvarende schepen vanaf 120 dm diepgang

- Zie de algemene opmerkingen en voorschriften.
- Het schip dient vooraan in de sluis te liggen.
- Het schip dient, alvorens het opgelegde vaarvenster begint, slaags op de rivier te zijn.
- De maximumdiepgang is 140 dm.
- Afvaren in twee getijden is niet toegestaan.
- De GNA zal een besluit over een afvarend schip met een diepgang tussen 135 dm en 140 dm niet eerder nemen dan 12 uur voor vertrek van het schip van de ligplaats en niet later dan 3 uur voor vertrek van het schip van de ligplaats.
- Een onder voorgaand punt genoemd schip zal aan het begin van zijn vaarvenster dienen te vertrekken.

2. Opvarende en afvarende schepen met een lengte vanaf 300 meter tot 340 meter

- Zie de algemene opmerkingen en voorschriften.
- De voorwaarden geldend voor schepen met een marginale diepgang zoals genoemd onder 1 zijn onverkort van toepassing.
- Een tweede rivierloods is verplicht voor schepen met bestemming naar en vertrek uit de sluizen.
- Bij bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvre-eigenschappen, wordt bij een scheepslengte vanaf 300 meter, op de geadviseerde maximumdiepgang een vermindering van de toegestane diepgang toegepast van 0,25 decimeter per meter overlengte.

3. Opvarende schepen bestemd voor de Kallosluis met een diepgang vanaf 90 dm

- Zie de algemene opmerkingen en voorschriften.
- Voor de Kallosluis geldt een maximum toegestane scheepslengte van 275 meter en een uiterste scheepsbreedte van 37,65 meter.
- Indien noodzakelijk kan een dwingende RTA worden opgelegd.

4. Container schepen met een lengte vanaf 340 meter tot 360 meter en een maximale breedte van 50 meter

- Zie de algemene opmerkingen en voorschriften.
- De voorwaarden geldend voor schepen met een marginale diepgang zoals genoemd onder 1 en de voorwaarden geldend voor schepen met een lengte van 300 meter tot 340 meter zoals genoemd onder 2 zijn onverkort van toepassing.
- Het schip wordt voor elke op- of afvaart beschouwd als 1-getijdeschip; vaart in 2 getijden wordt dan ook niet toegestaan.

- Toestemming tot op- of afvaart wordt pas gegeven door de GNA als tijdig zeker is gesteld dat zich op de vaarweg geen belemmeringen voordoen waaronder inbegrepen de beschikbaarheid van loodsen en sleepboten en dat op het moment van aankomst de ligplaats vrij en beschikbaar is.
- Vanwege de afmetingen van het schip in verhouding tot de dimensies van de vaargeul, met name in de Pas van Borssele en vanaf de bocht van Hansweert tot de (container)terminals op de Rechter- en Linkeroever te Antwerpen zal indien nodig verkeersregulatie plaatsvinden. Dit zal zodanig gebeuren dat ontmoetingen met schepen die vallen onder de voorschriften van artikel 25 RVGZ, bijzondere transporten en schepen met een lengte groter dan 200 meter vermeden worden in de Pas van Borssele en tussen de boeien NvB/MA en boei 81. Hierbij hebben de voorstroomvarende schepen voorrang op de tegenstroomvarende schepen en treden de verkeerscentrales regelend op in nauw overleg met de loodsen aan boord.
- Door of namens de GNA kunnen beperkingen worden opgelegd aan het aantal tegelijk op- of afvarende marginale/ bovenmaatse schepen.
- Voor elke afzonderlijke op- of afvaart dient tijdig een schriftelijke toestemming te worden aangevraagd bij de GNA op het volgende adres: Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit t.a.v. de Nederlandse Hoofdverkeersleider en Vlaamse Nautisch Dienstchef, Commandoweg 50, 4381 BH te Vlissingen. Tel. 0031(0) 118 424760 of 0031(0) 118 424758 / FAX 0031 (0) 118 467700 of 0031(0) 118 418142.
- Indien geen toestemming tot op- of afvaart wordt verleend, dient het schip buitengaats te ankeren, dan wel op de ligplaats te blijven, tot het moment dat toestemming kan worden verleend.
- Uiterlijk drie (3) uur vóór elke op- of afvaart dient een vaarplan te zijn opgesteld. Dit plan moet door de GNA worden goedgekeurd in overleg met het loodswezen, dat de loodsreis zal uitvoeren. Het vaarplan moet worden ingediend op het adres als onder het zevende punt.
- Drie (3) uur voordat het schip daadwerkelijk van zijn ligplaats vertrekt, wordt dit gemeld aan de GNA op het adres genoemd onder het zevende punt.

- Bij een zicht minder dan 2000 meter op het nog door het schip af te leggen traject en/of een windkracht van meer dan 7 Bft. bij de Noordzee- en Europaterminal of Deurganckdok, zal geen toestemming tot op- of afvaart voor schepen van de klasse genoemd in deze ontheffing, worden gegeven.
- De volgorde van opvaart wordt bepaald door de Requested Time of Arrival (RTA) aan het Coördinatiepunt te Antwerpen en wordt vastgelegd een (1) uur vóór de aankomst bij het loodsstation.
- Na overleg met de zee- en rivierloodsen wordt het uiterste tijdstip van aankomst op de Rede van Vlissingen bepaald door de GNA.
- De schepen van de categorie IV worden door de rededienst bij voorrang bemand.
- Afvarende containerschepen afkomstig van een van de Antwerpse buitendijkse terminals op de rechter- of linkeroever dienen, alvorens het opgelegde vaarvenster begint, slaags te zijn op de rivier met het voorschip richting zee en dienen zo vroeg mogelijk in het vaarvenster te varen.
- De toegestane maximumdiepgang bedraagt 130 dm voor de afvaart en 140 dm voor de opvaart.
- Voor zowel de op- als afvaart worden op het riviertraject twee loodsen voorgeschreven waarvan ten minste een van de hoogste categorie.

Hierbij vervallen de Gezamenlijke Bekendmakingen nr.

01/2001 d.d. 16 augustus 2001, (Kennisgeving 01/208 d.d. 2001/09/19)
 02/2003 d.d. 29 augustus 2003, (Kennisgeving 03/290 d.d. 2003/09/05)
 01/2004 d.d. 9 januari 2004, (Kennisgeving 04/011 Algemeen d.d. 2004/01/14)
 04/2004 d.d. 19 mei 2004, (Kennisgeving 04/053 Antwerpen d.d. 2004/05/19).

Deze gezamenlijke bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na dagtekening van de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad waarin zij wordt geplaatst.

_(Bron: Gemeenschappelijke Vlaamse en Nederlandse Nautische Autoriteit. Kennisgeving 02-2005. d.d. 27/09/2005)

➤ 1/15 BENEDEN- EN BOVEN-ZEESCHELDE — TOELATING TOT AANMEREN

BaZ 1/15 – 2008 vervalt

De aandacht wordt erop gevestigd dat de meeste steigers/kaaien op de Beneden-/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',85N-4°16',87E	
Haltermann	51°17',68N-4°17',52E	
Bayer	51°16',35N-4°18',25E	
Kallo Industries	51°16',30N-4°18',17E	
BP Chemicals	51°14',67N-4°20',12E	
Polysar afwaarts	51°14',43N-4°20',52E	
Polysar opwaarts	51°14',40N-4°20',67E	
kaai Hye	51°12',15N-4°21',22E	
kaai Burcht	51°12',10N-4°20',97E	
	51°11',90N-4°20',82E	Stad Antwerpen (Rogier)
	51°11',83N-4°20',67E	Castrol
	51°11',80N-4°20',52E	
kaai Ytong	51°11',65N-4°19',97E	
steiger Ytong	51°11',72N-4°20',05E	
kaai Argex	51°11',12N-4°19',62E	
steigers Roegiers	51°10',88N-4°19',55E	
	51°10',00N-4°19',87E	kaai Umicore
	51°09',02N-4°19',87E	Vopak

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.

Vanaf 16 april 2008 wordt het afmeren aan de vlotsteiger Palingplaat op de Antwerpse linkeroever toegelaten volgens het Steiger-Palingplaat-aanmeerreglement :

BEROEPSVAART : aanmeren verboden

PASSAGIERVAART :

- rivierzijde over de gehele lengte
- enkel in- en ontschepen van passagiers, maximum 2 uur
- maximale toegelaten aanmeerbreedte : 15 meter
- overnachten op de steiger is enkel toegelaten met schriftelijke toelating van de afdeling Zeeschelde

PLEZIERVAART :

- oeverzijde over de gehele lengte
- passantensteiger maximum 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 (tel. 03/224 67 11 of 03/451 30 88).

_[Bron : Afd. VNA en MDK –Afd. Scheepvaartbegeleiding fref.H/baz/12950 d.d.16/10/97 en Vlaamse Hydrografie – Antwerpen – d.d. 10/06/2008]

➤ **1/16A VESSEL TRAFFIC SERVICES SCHELDE EN HAAR MONDINGEN — UITBREIDING VAN HET WERKINGSGBIED**

BaZ 1/16A – 2008 vervalt

Refererend naar de Gezamenlijke Bekendmaking van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart van 1 november 1994 deel ik u het volgende mee:

Met ingang van 1 maart 2005 is het werkingsgebied van het Vessel Traffic Service Scheldemond uitgebreid. De grens aan de westzijde is verlegd tot aan de landsgrens tussen Frankrijk en België en wel vanaf de kust tot het punt 51°23',60N – 2°19',20 E de punten vervolgens 51°25',95 N – 2°30',62 E, 51°28',75 N en 2°56',00 E, 51°34',60 N en 3°08',38 E, 51°50',00 N en 3°08',38 E, vervolgens naar de SBO en de lijn naar Domburg. Het gebied gerekend vanaf de watertoren Westende via de Middelkerkebank, vervolgens A zuid tot aan punt 51°25',95 N en 2°30',62 E, naar 51°23',60 N en 2°19',20 E, de landsgrens volgend tot aan de Frans-Belgische kust is gedekt door het nieuwe blok met als roepnaam WANDELAAR APPROACH met als verkeerskanaal marifoonkanaal 60. In het blok Wandelaar is het ankergebied Westhinder en de Westrondroute opgenomen. Aan het blok Zeebrugge is eveneens de Westrond toegevoegd. De verkeers- en radarkanalen zijn ongewijzigd, ook voor het overige werkingsgebied van VTS-SM, wat inhoudt dat het marifoniekkaartje versie 15/07/96 voor het gebied buiten wat hiervoor beschreven is, verder gebruikt kan worden. Andere wijzigingen zoals sluiskanalen, adres regeling loodsbestelling, etc. is opgenomen in de nieuwe folderaanvulling op versie 3.

_[Bron: MDK – Afd. Scheepvaartbegeleiding d.d. 16/03/2005]

➤ **1/16B VESSEL TRAFFIC SERVICES SCHELDE EN HAAR MONDINGEN - MARIFOONKANALEN**

BaZ 1/16B – 2008 vervalt

Het BaZ 1/20-1994 "Vessel Traffic Services Schelde en haar Mondingen" betreffende de marifoonblokindeling van het VTS-SM in voege sinds 04/01/1994 is vervallen op 01/11/1994 om 1800 u. plaatselijke tijd en werd vervangen door het hierna volgende:

De permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, gezien de Resolutie A578(14) van de Internationale Maritieme Organisatie "Gui-

delines for Vessel Traffic Services” van 20 november 1985 en voorts in overleg met de voor hun beheersgebied bevoegde autoriteiten;

Gelet op het Radarverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België van 29 november 1978, gewijzigd bij de Verdragsnota van 10 en 15 mei 1984, maakt bekend dat:

- De bekendmaking van 4 januari 1994 met betrekking tot de marifoonblokindeling van het VTS-SM op 1 november 1994 om 1800 uur plaatselijke tijd komt te vervallen.
- Ingaande op 1 november 1994 om 1800 uur plaatselijke tijd de marifoonblokindeling van het VTS-SM (Vessel Traffic Services Schelde en haar Mondingen) als volgt wordt vastgesteld:

Gespreksprocedure voor opvarende schepen : wijzigingen en toelichting

- Communicatie met Havendienst Terneuzen

U moet uw diepgang niet meer doorgeven, deze is via het Centraal Brooker Systeem overal bekend.

U kan de positiemelding “Sluiskil brug” afsluiten met “Uit” (i.p.v. “Over”); deze positiemelding is vooral bedoeld voor de medevaarweggebruikers. U verwacht van Havendienst Terneuzen GEEN antwoord.

Gelieve u niet meer af te melden aan Havendienst Terneuzen bij Sas-van-Gent-brug, er wordt binnen het VTS-SM niet afgemeld aan het vorige blok.

- Communicatie met Uitkijk Zelzate (UKZ) en Havenkapiteinsdienst Gent
Indien de loods/kapitein informatie wil inwinnen omtrent zijn ligplaats KAN hij, bij verblijf in het sluisencomplex te Terneuzen, de Havenkapiteinsdienst Gent via VHF kanaal 5 oproepen.

Uitkijk Zelzate zal zelf de loods/kapitein oproepen indien er behoefte is aan een ETA-Zelzate.

Opvarend, bij passage Sas-van-Gent-brug meldt de loods/kapitein zich enkel aan UKZ

UKZ geeft:

brugsituatie

andere nuttige info over vaarweg, en scheepsbewegingen (vooral afv. bovenmaatse schepen)

Na doorvaart door Zelzatebrug meldt de loods/kapitein zich aan Havendienst Gent, Havendienst Gent geeft ligplaats- en haveninformatie. Voor bijkomende ligplaatsinformatie die niet relevant is voor de overige vaarweggebruikers wordt overgeschakeld naar een ander VHF-kanaal.

Voorbij het Sifferdok meldt loods/kapitein zich aan Havendienst Gent. Deze positiemelding is vooral bedoeld voor de scheepvaart komende uit de Ringvaart.

Bij afmeren op de ligplaats meldt het schip zich af aan Havendienst Gent en UKZ. Havendienst Gent antwoordt eerst, daarna UKZ. Als UKZ de ontvangst niet bevestigt (brug aan het draaien?), roept de loods/kapitein opnieuw op.

Gespreksprocedure voor afvarende schepen: wijzigingen en toelichting

- Communicatie met Havendienst Gent en UKZ

Voor vertrek geeft de loods/kapitein de melding aan de Havendienst Gent en UKZ:

- klaar voor vertrek op ligplaats xxx (+zwaaien of niet)

- diepgang

- bestemming (de havendienst wenst de bestemmingshaven te kennen, het VTS het gekozen zeegat W of N)

- indien van toepassing: de naam en het nummer van de verklaringhouder voor het zeetraject (dit wordt gecontroleerd vóór het schip vertrekt)

Havendienst Gent antwoordt eerst, daarna UKZ. Havendienst Gent geeft info over vaarweg en scheepsbewegingen, dit kan worden aanvullend door UKZ. Als UKZ de ontvangst niet bevestigt (brug aan het draaien?), kan de loods zijn diepgang en zeegat doorgeven bij de volgende melding. Gebeurt dit niet, dan zal UKZ deze gegevens opvragen.

Bij het binnenvaren van het VTS-SM gebied geeft de loods/kapitein aan UKZ:

- de positie
- de ETA-ZZ

UKZ geeft info indien nodig.

De loods/kapitein meldt zich aan UKZ bij Sidmar-Zuid. UKZ geeft de bruginfo.

Gelieve u niet meer af te melden aan UKZ bij passage Zelzatebrug; er wordt binnen het VTS-SM niet afgemeld aan het vorige blok.

- Communicatie met Havendienst Terneuzen

De loods/kapitein meldt zich aan Havendienst Terneuzen bij Zelzatebrug. Havendienst Terneuzen geeft de beschikbare sluisinfo.

U kan de melding "Sas-van-Gent-brug" afsluiten met "Uit" (i.p.v. "Over") Deze positiemelding is vooral bedoeld voor de medevaarweggebruikers. U verwacht van Havendienst Terneuzen GEEN antwoord.

De loods/kapitein meldt zich aan Havendienst Terneuzen bij Driekwart. Havendienst Terneuzen geeft de nodige sluisinfo.

De loods/kapitein meldt zich aan Havendienst Terneuzen bij Sluiskilbrug. Havendienst Terneuzen geeft de nodige sluisinfo.

Algemeen:

Iedere relevante info wordt door de walstations onmiddellijk gemeld aan de scheepvaart en omgekeerd, ook grensoverschrijdend.

1. MARIFOONKANALEN

(Voor de begrenzingen van de VHF-werkingsgebieden, en de te gebruiken VHF-kanalen, zie figuren)

Naar gelang hun gebruik worden de VHF-kanalen als volgt ingedeeld:

1. Verkeerskanalen

- verkeersafspraken
- verkeersinformatie
- loodsadviezen
- verkeersaanwijzingen
- aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard
- verplichte meldingen

2. Radarkanalen

- verkeersinformatie
- verplichte meldingen
- haveninformatie

3. Calamiteitenkanaal

(de bevoegde autoriteit verwijst de marifoongebruikers naar het calamiteitenkanaal indien daar naar aanleiding van een incident of scheepsramp reden voor bestaat)

- calamiteitenverkeer

4. Schelde - Verplichte melding binnenvaart ligplaats

Vanaf 1 april 2008 wordt alle binnenvaart die een commerciële ligplaats inneemt of verlaat, of een getijdendok in- of uitvaart op de Schelde benedenwaarts van de Rooyerssluis :

- aan containerterminals in Deurganckdok, Europa- en Noordzeeterminal
- in het Deurganckdok (ook zonder aan te meren)
- aan alle commerciële Scheldesteigers benedenwaarts van de Rooyerssluis

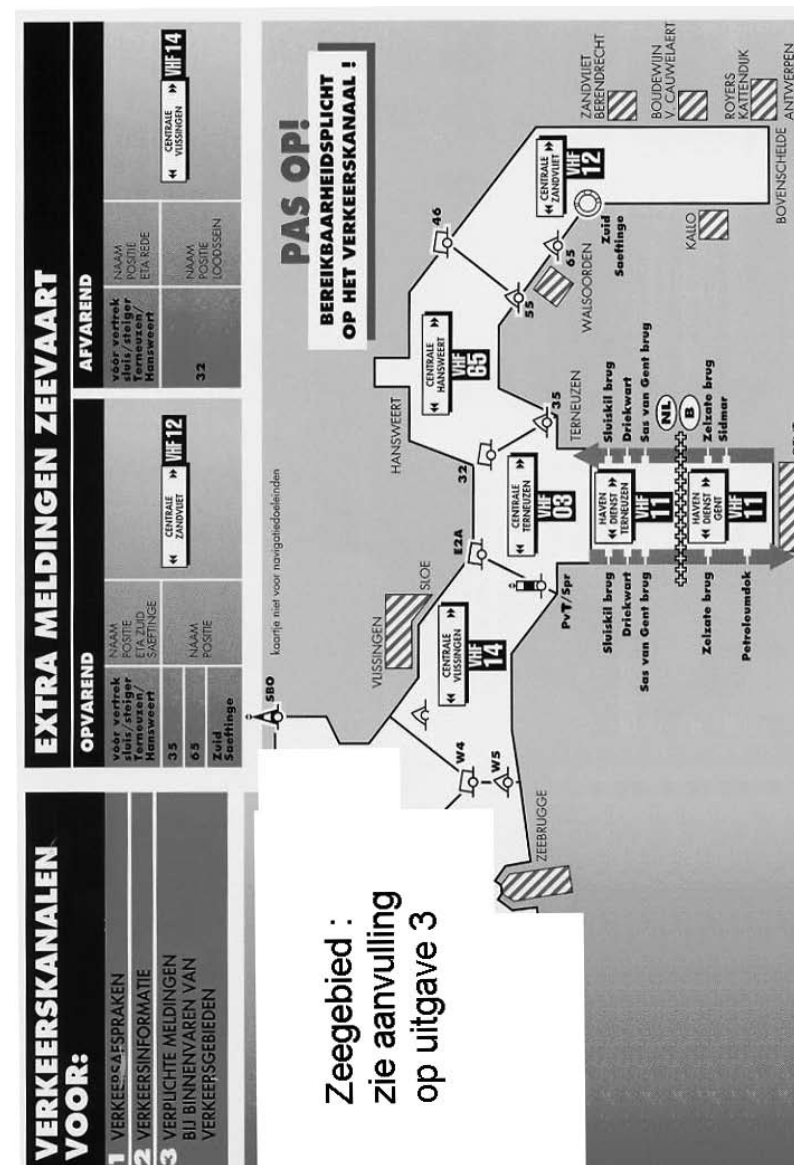
verplicht zich telkens te melden aan "Meldpunt Schelde Noord" op VHF 60.

Voor de ligplaatsen bovenwaarts de Rooyerssluis : Scheldekaaien en Petroleumpier-Zuid, blijft het meldpunt VHF 22 - Rooyerssluis.

Voor de lig- of wachtplaatsen in de Sluisgeulen blijven desbetreffende sluizen het meldpunt op hun respectievelijk VHF-kanaal. De binnenvaart wordt eraan herinnerd dat een toelating van de sluis steeds verplicht is om in een sluisgeul te varen of te meren.

5. Kanaal Gent-Terneuzen - melding binnenvaart

Aanvullend bij de VHF-radiocommunicatie Havendienst Gent, kanalen VHF 5 en VHF 11, dienen binnenvaartschepen hun bewegingen van en naar commerciële kaaien te melden op VHF 78.



_Figuur 1. Radiokanalen VTS-SM. Uitgave 3 d.d. 15/7/1996



2. VERPLICHTE MELDINGEN VOOR ALLE BEROEPSVAART

1. Inkomend zee, opvarend rede/rivier

PLAATS	BERICHT	ROEPNAAM	VHF
1/2 uur van de grens	NAAM SCHIP + POSITIE + DIEPGANG + BESTEMMING het schip ontvangt reisinstructies	TRAFFIC CENTRE STEENBANK WANDELAAR APPROACH	64 60
LOODSBOOT WANDELAAR WERKT OP VHF 65		LOODSBOOT STEENBANK WERKT OP VHF 64	
Middelbank	NAAM SCHIP + POSITIE + ETA VLISSINGEN REDE + ROUTE	TRAFFIC CENTRE STEENBANK	64
A Zuid – Middelkerkebank	NAAM SCHIP + POSITIE + BESTEMMING	TRAFFIC CENTRE WANDELAAR	65
A1 bis - S2	NAAM SCHIP + POSITIE + ETA	TRAFFIC	69
NE Akkaert	VLISSINGEN REDE + ROUTE	CENTRE	69
Westpit		ZEEBRUGGE	69
0,25'NW OG 17	NAAM SCHIP + SEIN (indien nodig opgave anker- plaats)	CENTRALE VLISSINGEN	14
W4-W5	NAAM SCHIP + POSITIE + SEIN	CENTRALE VLISSINGEN	14
Rede Vliissingen	NAAM SCHIP + ETA BESTEMMING + ROUTE	CENTRALE VLISSINGEN	14
Bij het op stroom komen (Sloehaven)	NAAM SCHIP + POSITIE + ETA BESTEMMING	CENTRALE VLISSINGEN	14
PvT/Spr E2A	NAAM SCHIP + POSITIE	CENTRALE TERNEUZEN	03

PLAATS	BERICHT	ROEPNAAM	VHF
35	NAAM SCHIP + POSITIE	CENTRALE HANSWEERT	65
55	NAAM SCHIP + POSITIE	CENTRALE ZANDVLIET	12
65	NAAM SCHIP + POSITIE	CENTRALE ZANDVLIET	12
Zuid Saeftinge	NAAM SCHIP + POSITIE	CENTRALE ZANDVLIET	12
116	NAAM SCHIP + POSITIE	CENTRALE ZANDVLIET	12

2. Afvarend rivier/rede, uitgaand zee

PLAATS	BERICHT	ROEPNAAM	VHF
Vertrekplaats	NAAM SCHIP + POSITIE + DIEPGANG + BESTEMMING	CENTRALE ZANDVLIET	12
100 of bij het op stroom komen	NAAM SCHIP + BESTEMMING	CENTRALE ZANDVLIET	12
Zuid-Saeftinge	NAAM SCHIP + POSITIE + ETA BESTEMMING/ETA VLISSINGEN REDE	CENTRALE ZANDVLIET	12
46	NAAM SCHIP + POSITIE	CENTRALE HANSWEERT	65
32	NAAM SCHIP + POSITIE + SEIN + EVENTUELE ROUTE	CENTRALE TERNEUZEN	03
8	NAAM SCHIP + POSITIE	CENTRALE VLISSINGEN	14
Bij het op stroom komen (Sloehaven)	NAAM SCHIP + POSITIE + ROUTE	CENTRALE VLISSINGEN	14

PLAATS	BERICHT	ROEPNAAM	VHF
Rede Vlissingen	NAAM SCHIP + POSITIE + ROUTE	CENTRALE VLISSINGEN	14
0,25' NW OG 17 Westplt	NAAM SCHIP + POSITIE	TRAFFIC CENTRE STEENBANK	64
W4-W5	NAAM SCHIP + POSITIE + ROUTE + ETA LOODSBOOT	TRAFFIC CENTRE ZEEBRUGGE	69
S2 - A1 bis	WANDELAAR NAAM SCHIP + POSITIE (indien zonder loods)	TRAFFIC CENTRE WANDELAAR	65
A Zuid - Middelkerkebank	NAAM SCHIP + POSITIE + BESTEMMING	WANDELAAR APPROACH	60

• Extra meldingen zeevaart

OPVAREND

PLAATS	BERICHT	ROEPNAAM	VHF
Voor vertrek sluis/steiger Terneuzen/Hansweert	NAAM schip + positie + ETA Zuid-Saeftinge	Centrale Zandvliet	12
35	Naam schip + positie	Centrale Zandvliet	12
65	Naam schip + positie	Centrale Zandvliet	12
Zuid Saeftinge	Naam schip + positie	Centrale Zandvliet	12

AFVAREND

PLAATS	BERICHT	ROEPNAAM	VHF
Voor vertrek sluis/steiger Terneuzen/Hansweert	Naam schip + positie + ETA Rede	Centrale Vlissingen	14
32	Naam schip + positie + loodssein	Centrale Vlissingen	14

3. Verplichte melding voor alle schepen die een haven of sluis gaan verlaten, die gaan ontmeren of anker op komen

Alle schepen die deel gaan nemen aan de verkeersstroom melden zich aan de verkeerscentrale.

GEBIED	VTS-CENTRALE	VHF
Zeebrugge (op de haven)	RADAR CONTROL ZEEBRUGGE	19
Zeebrugge (redeverkeersgebied)	TRAFFIC CENTRE ZEEBRUGGE	69
Zeebrugge (zeeverkeersgebied)	TRAFFIC CENTRE WANDELAAR	65
VLISSINGEN	RADAR VLISSINGEN	21
TERNEUZEN	CENTRALE TERNEUZEN	03
HANSWEERT	CENTRALE HANSWEERT	65
ANTWERPEN	CENTRALE ZANDVLIET	12

4. Verplichte melding voor alle schepen die een haven of sluis gaan invaren, die ten anker komen of gaan afmeren

Alle schepen die de verkeersstroom gaan verlaten, melden zich aan de verkeerscentrale.

GEBIED	VTS-CENTRALE	VHF
Zeebrugge (op de haven)	RADAR CONTROLE ZEEBRUGGE	19
Zeebrugge (redeverkeersgebied)	TRAFFIC CENTRE ZEEBRUGGE	69
Zeebrugge (zeeverkeersgebied)	TRAFFIC CENTRE WANDELAAR	65
Vlissingen	CENTRALE VLISSINGEN	14
Terneuzen	CENTRALE TERNEUZEN	03 opvarend DOW steiger afvarend boei 22
Hansweert	CENTRALE HANSWEERT	65 opvarend boel 45 afvarend boei ZG/SvW
Antwerpen	CENTRALE ZANDVLIET	12

5. Opvarend Terneuzen-Gent

PLAATS	BERICHT	ROEPNAAM	VHF
Uit de sluisen van Terneuzen	NAAM SCHIP + POSITIE	HAVENDIENST TERNEUZEN	11
Sluiskilbrug	NAAM SCHIP + POSITIE	HAVENDIENST TERNEUZEN	11
Driekwart	NAAM SCHIP + POSITIE	HAVENDIENST TERNEUZEN	11
Sas-van-Gent-brug	NAAM SCHIP + POSITIE	UITKIJK ZELZATE	11
Na afmeren in een Nederlandse haven	NAAM SCHIP + POSITIE	HAVENDIENST TERNEUZEN	11
Voor vertrek uit een Nederlandse haven	NAAM SCHIP + POSITIE + DIEPGANG	HAVENDIENST TERNEUZEN	11
Zelzatebrug	NAAM SCHIP + POSITIE	HAVENDIENST GENT	11
Voorbij het Sifferdok	NAAM SCHIP + POSITIE	HAVENDIENST GENT	11
Na afmeren in de haven van Gent	NAAM SCHIP + POSITIE	HAVENDIENST GENT EN UITKIJK ZELZATE	11

6. Afvarend Gent-Terneuzen

PLAATS	BERICHT	ROEPNAAM	VHF
Voor vertrek van de ligplaats in de haven van Gent	NAAM SCHIP + POSITIE + DIEPGANG + BESTEMMING (haven en zeegat) + ev. VERKLARINGHOUDER (naam en nummer)	HAVENDIENST GENT EN UITKIJK ZELZATE	11
Bij het invaren van VTS-SM-gebied	NAAM SCHIP + POSITIE + DIEPGANG + ETA-ZELZATE	UITKIJK ZELZATE	11
Sidmar-Zuid	NAAM SCHIP + POSITIE	UITKIJK ZELZATE	11
Zelzatebrug	NAAM SCHIP + POSITIE	HAVENDIENST TERNEUZEN	11
Sas-van-Gent-brug	NAAM SCHIP + POSITIE	HAVENDIENST TERNEUZEN	11
Na afmeren in een Nederlandse haven	NAAM SCHIP + POSITIE	HAVENDIENST TERNEUZEN	11
Voor vertrek uit een Nederlandse haven	NAAM SCHIP + POSITIE + DIEPGANG + BESTEMMING (haven en zeegat) + ev. VERKLARINGHOUDER (naam en nummer)	HAVENDIENST TERNEUZEN	11
Driekwart	NAAM SCHIP + POSITIE	HAVENDIENST TERNEUZEN	11
Sluiskilbrug	NAAM SCHIP + POSITIE	HAVENDIENST TERNEUZEN	11

_(Bron: VTS-SM - gezamenlijke instructie VTS-SM - kennisgeving 03-2007 d.d. 15/05/2007)



3. ALGEMEEN

1. Uitgangspunten

- Meldplicht aan het VTS-SM (zie ook 2, pag. 93).
Alle beroepsvaart is verplicht zich te melden aan het VTS-SM.
- Onverminderd de bevoegdheden van de Vlaamse en de Nederlandse overheden, in het kader van een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer, berust de eindverantwoordelijkheid voor de navigatie STEEDS bij de gezagvoerder/verkeersdeelnemer.
- De scheepvaart is verplicht altijd bereikbaar te zijn op het verkeerskanaal van het desbetreffende gebied.
- Het gebruik van andere dan de voorgeschreven VHF-kanalen is een verantwoordelijkheid van de verkeerscentrales.
- In principe ligt het initiatief tot het verkrijgen van informatie bij het schip. Bij een zich wijzigende situatie voorziet de verkeerscentrale het schip onmiddellijk van informatie voor zover deze niet door uitluisteren aan boord kan worden verkregen.
- Alle deelnemers aan het VTS-SM moeten zich aan de voorgeschreven VHF-procedures houden.

2. Begrippen

- Deelnemer aan het VTS-SM
Ieder die actief betrokken is bij de afwikkeling van het scheepvaartverkeer binnen het VTS-SM.
- Verkeersdeelnemer
Een deelnemer die de feitelijke leiding over de navigatie van een

vaartuig heeft.

- Verkeersafspraken
Dit zijn afspraken tussen verkeersdeelnemers om onduidelijke situaties te voorkomen en/of in het belang van goed zeemanschap af te wijken van de geldende vaarregels.
- Verkeersinformatie
Een door een daartoe bevoegd persoon gegeven inlichting aan één of meerdere verkeersdeelnemers met betrekking tot een scheepvaartweg of een gedeelte daarvan dan wel het scheepvaartverkeer of afzonderlijke schepen daarop.
- 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 (Nederland).
- Aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard
Aanwijzingen en bevelen worden in bijzondere gevallen door de bevoegde Vlaamse en/of Belgische overheden opgelegd met betrekking tot een vlot en veilig scheepvaartverkeer (België).
- Loodsadvies in het kader van loodsen op afstand
Adviezen van een loods aan een gezagvoerder/verkeersdeelnemer voor zover de loods zijn functie niet aan boord van het te loodsen vaartuig uit kan oefenen. Deze adviezen kunnen worden gegeven vanaf een ander schip of vanaf de wal.
- Verplichte melding
Dit zijn meldingen op voorgeschreven punten of tijdstippen door verkeersdeelnemers ten behoeve van het scheepvaartverkeer en de verkeerscentrales.

- Haveninformatie
Info over ligplaatsen, sluisplanning, ondersteuning door derden (sleepboten, e.d.).

3. Gebied met bereikbaarheidsplicht

- Zeewaarts

De lijn die volgende geografische posities verbindt:

PUNT	NOORDERBREEDTE	OOSTERLENGTE	MERKTEKEN
1	51°34',35	03°29',92	(meridiaan Domburg)
2	51°49',95	03°29',92	SBO
3	51°49',95	03°08',38	
4	51°34',60	03°08',38	omgeving Westpit
5	51°28',75	02°56',00	omgeving NE Akkaert
6	51°25',95	02°30',62	Noordzijde Westhinder Ankergebied
7	51°23',60	02°19',20	Franse Grens Omgeving Fairybank
8	51°05',34	02°32',54	Franse Grens Landzijde

- De oevers

Vanaf punt 1 de rechteroever en vanaf punt 10 de linkeroever volgend, de havens niet inbegrepen (met uitzondering van de voorhavens van Hansweert en Terneuzen). Als grens van deze havens wordt beschouwd de lijn die de uiteinden van de permanente havenwerken verbindt. Deze uiteinden worden meestal bepaald door lichtopstanden.

- Stroomopwaarts grens

Het verlengde van de lijn getrokken door 2 richtingspalen gelegen op ongeveer 1 km stroomopwaarts van het zuidelijke uiteinde van de kade van Antwerpen.

4. Procedure bij weeralarm

In het kader van haar bevoegdheden als Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit kan de GNA, bij een door een erkende meteorologische dienst uitgegeven weeralarm, preventief optreden.

De GNA zal tijdig contact opnemen met de havenkapiteindiensten van de respectievelijke havens in het Scheldegebied.

Tijdens dit contact worden afspraken gemaakt over:

- De vaart die zich nog op de rivier bevindt.
- Tijdstip van ingang van de te nemen maatregelen.

De havenkapiteindiensten zullen, mede in het licht van de ketenbenadering, vanaf de afgesproken ingangstijd, voor elk schip dat vertrekt uit de haven en voor alle inkomende schepen contact opnemen met de GNA.

De GNA zal, na overleg met de dienstdoende cheflodsen op het Scheldecoördinatiecentrum en met de coördinatie van de havens, 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

De GNA beëindigt de genomen maatregelen zo spoedig mogelijk na intrekking van het weeralarm en/of beoordeling van de hydrometeorologische situatie.

_[Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding; VTS-SM – gezamenlijke instructie VTS-SM – kennisgeving 03-2007 d.d.15/05/2007 ; Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit – Vlissingen – kennisgeving 02-2007 d.d. 09/11/2007]

➤ 1/16C VTS-SM-INFORMATIE BETREFFENDE DE VAARWEG

BaZ 1/16C – 2008 vervalt

Op vastgestelde tijdstippen wordt door de verkeerscentrales daar waar nodig op het verkeerskanaal een scheepvaartbericht uitgezonden.

Naast dit met tussenpozen van 1 uur uitgezonden bericht worden indien zulks vereist is ten behoeve van de veiligheid zogenaamde extra scheepvaartberichten uitgezonden.

Tijdstippen waarop het scheepvaartbericht wordt uitgezonden:

CENTRALE	TIJDSTIP	MARIFOONKANAAL
RCZB	UUR + 10 MIN	69 en 65
CVL	UUR + 50 MIN	14
CTN	UUR	11
CZV	UUR + 30 MIN	12

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

_[Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding]

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

BaZ 1/16D – 2008 vervalt

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

Gezien het belang van toepassing van de gebruiksfilosofie van de marifonieblokindeling van het VTS-SM zoals vastgesteld en bekendgemaakt in de Gezamenlijke Bekendmaking van 1 november 1994, dienen alle VTS-deelnemers zich strikt aan de procedures te houden. Verkeersdeelnemers die zich binnen het werkingsgebied VTS-SM bevinden zijn impliciet deelnemer aan het VTS-SM en daardoor verplicht zich te conformeren aan de van kracht zijnde wet- en regelgeving binnen het VTS-SM en daarnaar te handelen.

Om de taken van een VTS uit te kunnen voeren, zijn er regels en procedures vastgesteld, gebaseerd op IMO-guidelines, nationale wetgeving en internationale radiovoorschriften. Een van de belangrijke componenten van een VTS is de communicatie. Dit betreft communicatie tussen verkeersdeelnemers onderling en communicatie van de verkeersdeelnemer met een verkeerscentrale.

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

Uitgangspunten van de marifonieblokindeling

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

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

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

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

Terugbrengen van het aantal gesprekken.

Het terugbrengen van het aantal gesprekken zal bijdragen tot minder belasting van de VHF-kanalen en gedisciplineerd gebruik daarvan bevorderen. Thans vinden er te veel gesprekken plaats met betrekking tot informatie die de verkeersdeelnemer op andere wijze kan verkrijgen.

Een deel van de gesprekken kan achterwege blijven wanneer de verkeersdeelnemer volgende aanbevelingen in acht neemt:

- de reis goed voorbereidt
- zorgt dat er een bijgewerkte hydrografische kaart aan boord en direct te raadplegen is
- wanneer deze onbekend is in de regio of de taal niet machtig is, een loods aan boord neemt
- beschikt over recente getijdengegevens
- zich houdt aan de reglementen
- afspraken maakt die voor de verkeersdeelnemers en de omgeving ook duidelijk zijn

- intenties duidelijk kenbaar maakt door een duidelijk vaargedrag
- gebruik maakt van de mogelijkheid informatie te krijgen middels het Scheldescheepvaartbericht
- zich een goed beeld vormt van de verkeerssituatie door alert uit te luisteren
- het bericht goed formuleert alvorens dit uit te zenden.

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

Bij afwijking dient corrigerend en zonodig sanctionerend te worden opgetreden.

Gespreksprocedure op het kanaal Gent – Terneuzen : aanvullingen en wijzigingen

Gespreksprocedure voor opvarende schepen:

- **Communicatie met Havendienst Terneuzen**

U moet uw diepgang niet meer doorgeven, deze is via het Centraal Brooker Systeem overal bekend.

U kan de positiemelding "Sluiskilbrug" afsluiten met "Uit" (i.p.v. "Over"). Deze positiemelding is vooral bedoeld voor de medevaarweggebruikers. U verwacht van Havendienst Terneuzen GEEN antwoord.

Gelieve u niet meer af te melden aan Havendienst Terneuzen bij Sas-van-Gent-brug. Er wordt binnen het VTS-SM niet afgemeld aan het vorige blok.

- **Communicatie met Uitkijk Zelzate (UKZ) en Havenkapiteinsdienst Gent**

Indien de loods/kapitein informatie wil inwinnen omtrent zijn ligplaats KAN hij, bij verblijf in het sluizencomplex te Terneuzen, de Havenkapiteindienst Gent via VHF kanaal 5 oproepen.

Uitkijk Zelzate zal zelf de loods/kapitein oproepen indien er behoefte is aan een ETA-Zelzate.

Opvarend, bij passage Sas-van-Gent-brug meldt de loods/kapitein zich enkel aan UKZ

UKZ geeft:

- brugsituatie
- andere nuttige info over vaarweg, en scheepsbewegingen (vooral afv. bovenmaatse schepen)

Na doorvaart door Zelzatebrug meldt de loods/kapitein zich aan Havendienst Gent.

Havendienst Gent geeft ligplaats- en haveninformatie.

Voor bijkomende ligplaatsinformatie die niet relevant is voor de overige vaarweggebruikers wordt overgeschakeld naar een ander VHF-kanaal.

Voorbij het Sifferdok meldt loods/kapitein zich aan Havendienst Gent.

Deze positiemelding is vooral bedoeld voor de scheepvaart komende uit de Ringvaart.

Bij afmeren op de ligplaats meldt het schip zich af aan Havendienst Gent en UKZ.

Havendienst Gent antwoordt eerst, daarna UKZ.

Als UKZ de ontvangst niet bevestigt (brug aan het draaien?), roept de loods/kapitein opnieuw op.

Gespreksprocedure voor afvarende schepen:

- **Communicatie met Havendienst Gent en UKZ**

Voor vertrek geeft de loods/kapitein de melding aan de Havendienst Gent en UKZ:

- klaar voor vertrek op ligplaats xxx (+zwaaien of niet)
- diepgang
- bestemming (de havendienst wenst de bestemmingshaven te kennen, het VTS, het gekozen zeegat W of N)

- indien van toepassing: de naam en het nummer van de verklaringhoudervoorhetzeetraject(ditwordtgecontroleerdvóórhet schip vertrekt)

Havendienst Gent antwoordt eerst, daarna UKZ.

HavendienstGentgeeftinfoovervaarwegenscheepsbewegingen, dit kan worden aangevuld door UKZ.

Als UKZ de ontvangst niet bevestigt (brug aan het draaien?), kan de loods zijn diepgang en zeegat doorgeven bij de volgende melding. Gebeurt dit niet, dan zal UKZ deze gegevens opvragen.

Bij het binnenvaren van het VTS-SM-gebied geeft de loods/kapitein aan UKZ:

- de positie
- de ETA-ZZ

UKZ geeft info indien nodig.

De loods/kapitein meldt zich aan UKZ bij Sidmar-Zuid.

UKZ geeft de bruginfo.

Gelieve u niet meer af te melden aan UKZ bij passage Zelzatebrug er wordt binnen het VTS-SM niet afgemeld aan het vorige blok.

• Communicatie met Havendienst Terneuzen

De loods/kapitein meldt zich aan Havendienst Terneuzen bij Zelzatebrug.

Havendienst Terneuzen geeft de beschikbare sluisinfo.

U kan de melding "Sas-van-Gent-brug" afsluiten met "Uit" (i.p.v. "Over").

Deze positiemelding is vooral bedoeld voor de medevaarweggebruikers.

U verwacht van Havendienst Terneuzen GEEN antwoord.

De loods/kapitein meldt zich aan Havendienst Terneuzen bij Driekwart.

Havendienst Terneuzen geeft de nodige sluisinfo.

De loods/kapitein meldt zich aan Havendienst Terneuzen bij Sluiskilbrug.

Havendienst Terneuzen geeft de nodige sluisinfo.

Algemeen:

Iedere relevante info wordt door de walstations onmiddellijk gemeld aan de scheepvaart en omgekeerd, ook grensoverschrijdend.

_(Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding; VTS-SM – gezamenlijke instructie VTS-SM – kennisgeving 03-2007 d.d.15/05/2007)

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

BaZ 1/17 – 2008 vervalt

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

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

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

1. Gebied zeewaarts gericht t.o.v. het voorzorgsgebied

Lengte gesleept object	Min. aantal sleepboten	Min. aantal loodsen	Bijzonderheden Zie punt 7 – Speciale voorwaarden
≤ 80 meter LOA	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. Het transport moet een minimum snelheid van 6 km/u door het water kunnen varen.
> 80 meter LOA via Wielingen /Scheur	1	1	Betreft een sleepboot die geschikt is om als havensleepboot dienst te doen. Het transport moet een minimum snelheid van 6 km/u door het water kunnen varen.
> 80 meter LOA via Oostgat v.a. Westkapelle	2	1	Betreft sleepboten die geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen. Het transport moet een minimum snelheid van 6 km/u door het water kunnen varen.
> 125 meter LOA	2	1	Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen. Eventueel kan hier een zeesleepboot gebruikt worden als die voldoende geschikt is.

2. Voorzorgsgebied en riviergedeelte

Lengte gesleept object	Min. aantal sleepboten	Min. aantal loodsen	Bijzonderheden Zie punt 7 – Speciale voorwaarden
≤ 80 meter LOA	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. Het transport moet een snelheid van 6 km/u door het water kunnen varen.
> 80 meter LOA	2	1	Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen.
> 150 meter LOA	3	2	Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen.

3. Kanaal Gent/ Terneuzen

1. Algemene regeling

Lengte gesleept object	Min. aantal sleepboten	Min. aantal loodsen	Bijzonderheden Zie punt 7 – Speciale voorwaarden
≤ 80 meter LOA	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. Het transport moet een snelheid van 6 km/u door het water kunnen varen.
> 80 meter LOA	2	1	Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen.
> 150 meter LOA	3	2	Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen.

2. Tijdelijke regeling voor diepliggende schepen (van kracht tot 1 maart 2009)

Artikel 1. Opvarende 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 maximale lengte-over-alles van 230 meter en met een breedte van meer dan 34 meter tot en met maximaal 37 meter en met een diepgang tot en met maximaal 12,50 meter en met een kielspeling van ten minste 1 meter opvaren, waarbij zowel de diepgang als de kielspeling gelden in een situatie van zoetwater en bij stilliggend schip, indien:

- 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 sluiscomplex te Terneuzen;
- twee gekwalificeerde loodsen worden ingezet;
- een gekwalificeerde roerganger wordt ingezet;
- sleepboten worden ingezet conform wat in artikel 6 en 7 is bepaald.

Artikel 2. 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 maximale lengte-over-alles van 230 meter en met een breedte van meer dan 34 meter tot en met maximaal 37 meter en met een diepgang tot en met maximaal 12,30 meter en met een kielspeling van ten minste 1 meter afvaren, waarbij zowel de diepgang als de kielspeling gelden in een situatie van zoetwater en bij stilliggend schip, indien:

- voorafgaand aan de afvaart de diepgang van het schip op de plaats van vertrek wordt gemeten door een daartoe erkend en gecertificeerd bedrijf;
- twee gekwalificeerde loodsen worden ingezet;
- een gekwalificeerde roerganger wordt ingezet;
- sleepboten worden ingezet conform wat in artikel 6 en 7 is bepaald.

Artikel 3. Passage van de sluis

1. Gedurende het naderen, het invaren en het uitvaren van de sluis dient een door de Rijkshavenmeester Westerschelde aanvaard sluisnaderingssysteem actief te zijn.
2. Gedurende het invaren, het schutten en het uitvaren van de sluis dient de horizontale afstand tussen enerzijds het uiterste punt in het zijdelingse vlak op de grootste hoogte van het schip en anderzijds de openstaande basculebrug, ten minste 2 meter te bedragen.
3. Op aanwijzing van de loods kan bij een zuidwestelijke wind, ten behoeve van het veilig en vlot schutten in de afvaart van een geballast schip, de zogenaamde Europabak worden ingezet.

Artikel 4. Zicht

Gedurende de opvaart of de afvaart dient het horizontale zicht rondom het schip minstens 1000 meter te bedragen.

Artikel 5. Windkracht

1. De opvaart of de afvaart van een geladen schip wordt slechts toegestaan tot en met windkracht 6 Beaufort.
2. De opvaart of de afvaart van een schip in ballast wordt slechts toegestaan tot en met windkracht 5 Beaufort.
3. De windkracht en de windrichting worden gemeten op de Westsluis te Terneuzen.

Artikel 6. Inzet sleepboten ten behoeve van de sluispassage

Afhankelijk van de windkracht en de vaarsnelheid / manoeuvreersnelheid bij dead-slow dienen de sleepboten met de aldaar vermelde trekkracht in tonforce (Bollard-Pull), en die vooral achter, bij voorkeur van het type "Z-peller" of vergelijkbaar zijn, als volgt te worden ingezet:

Wind	Aantal sleepboten ter assistentie van een geladen schip in opvaart	
	Vaarsnelheid < 5 knopen bij dead-slow	Vaarsnelheid ≥ 5 knopen bij dead-slow
≥ 0 Bft. ≤ 5 Bft.	Voor: 1 x ≥ 30 tonf Midden: 2 x ≥ 30 tonf of ¹ 1: 1x ≥ 40 tonf + 1 x ≥ 30 tonf Achter: 1 x ≥ 39 tonf	Voor: 1 x ≥ 30 tonf Midden: 2x ≥ 30 tonf of ¹ 1: 1x ≥ 40 tonf + 1 x ≥ 30 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf of ² : 1x ≥ 30 tonf + 1 x ≥ 30 tonf
> 5 Bft. ≤ 6 Bft.	Voor: 1 x ≥ 30 tonf Midden: 2 x ≥ 30 tonf of ¹ : 1x ≥ 40 tonf + 1 x ≥ 30 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf of ² : 1x ≥ 30 tonf + 1 x ≥ 30 tonf	Voor: 1 x ≥ 30 tonf Midden: 2x ≥ 30 tonf of ¹ : 1x ≥ 40 tonf + 1 x ≥ 30 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf of ² : 1x ≥ 30 tonf + 1 x ≥ 30 tonf
> 6 Bft.	Vaart niet toegestaan	Vaart niet toegestaan

- 1 Tijdens de meetreizen wordt aan iedere zijde van het schip bij invaart van de sluis een sleepboot van ieder ten minste 30 tonforce verplicht gesteld. Na evaluatie van de meetreizen kan per opvaart dan wel afvaart worden overwogen om toe te staan dat tijdens de invaart van de sluis aan lijzijde een sleepboot van ten minste 40 tonforce wordt ingezet en aan loefzijde een sleepboot van ten minste 20 tonforce.
- 2 In geval er twee achtersleepboten worden ingezet, dienen deze van een vergelijkbaar type te zijn.

Wind	Aantal sleepboten ter assistentie van een schip in ballast in afvaart	
	Vaarsnelheid < 5 knopen bij dead-slow	Vaarsnelheid ≥ 5 knopen bij dead-slow
≥ 0 Bft. ≤ 5 Bft.	Voor: 1 x ≥ 30 tonf Midden: 2 x ≥ 30 tonf of ¹ : 1 x ≥ 40 tonf + 1 x ≥ 30 tonf Achter: 1 x ≥ 39 tonf	Voor: 1 x ≥ 30 tonf Midden: 2 x ≥ 30 tonf of ¹ : 1 x ≥ 40 tonf + 1 x ≥ 30 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf of ² : 1 x ≥ 30 tonf + 1 x ≥ 30 tonf
> 5 Bft. ≤ 6 Bft.	Vaart niet toegestaan	Vaart niet toegestaan
> 6 Bft.	Vaart niet toegestaan	Vaart niet toegestaan

Artikel 7. Inzet sleepboten ten behoeve van de vaart op het Kanaal en in de Westbuitenhaven

Afhankelijk van de windkracht en de vaarsnelheid / manoeuvreersnelheid bij dead-slow dienen de sleepboten met de aldaar vermelde trekkracht in tonforce (Bollard-Pull), en die vooral achter, bij voorkeur van het type "Z-peller" of vergelijkbaar zijn, als volgt te worden ingezet:

Wind	Aantal sleepboten ter assistentie van een schip in ballast in opvaart	
	Vaarsnelheid < 5 knopen bij dead-slow	Vaarsnelheid ≥ 5 knopen bij dead-slow
≥ 0 Bft. ≤ 5 Bft.	Voor: 2 x ≥ 30 tonf Achter: 1 x ≥ 39 tonf	Voor: 2 x ≥ 30 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf of ² : 1 x ≥ 30 tonf + 1 x ≥ 30 tonf
> 5 Bft. ≤ 6 Bft.	Voor: 2 x ≥ 30 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf of ² : 1 x ≥ 30 tonf + 1 x ≥ 30 tonf	Voor: 2 x ≥ 30 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf of ² : 1 x ≥ 30 tonf + 1 x ≥ 30 tonf
> 6 Bft.	Vaart niet toegestaan	Vaart niet toegestaan

Wind	Aantal sleepboten ter assistentie van een schip in ballast in afvaart	
	Vaarsnelheid < 5 knopen bij dead-slow	Vaarsnelheid ≥ 5 knopen bij dead-slow
≥ 0 Bft. ≤ 5 Bft.	Voor: 2 x ≥ 30 tonf Achter: 1 x ≥ 39 tonf	Voor: 2 x ≥ 30 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf of ² : 1 x ≥ 30 tonf + 1 x ≥ 30 tonf
> 5 Bft. ≤ 6 Bft.	Vaart niet toegestaan	Vaart niet toegestaan
> 6 Bft.	Vaart niet toegestaan	Vaart niet toegestaan

Artikel 8. Inwerkingtreding

Deze voorschriften treden in werking met ingang van 1 maart 2008 en vervallen met ingang van 1 maart 2009.

4. Zichtbeperkingen binnen de genoemde gebieden

Bij een zicht van minder dan 1000 meter mogen de trajecten binnenwaarts de OG-boei en bovenwaarts Vlissingen-Rede niet worden bevaren. Wordt het sleeptransport tijdens de reis door slecht zicht overvallen, dan zullen er ad hoc-maatregelen genomen worden door de bevoegde nautische autoriteit.

5. Loodsen op afstand

Bijzondere en buiten normale transporten zijn in principe uitgesloten van loods op afstand.

6. Inlandtransport

Voor inlandtransporten worden in het algemeen geen loods en voorgescreven. In verband met de grote diversiteit van dergelijke transporten is het moeilijk algemene minimumeisen te stellen. De bevoegde nautische autoriteit zal de criteria gesteld in de punten 1 t/m 3 zoveel mogelijk benaderen en voorschrijven voor dergelijke transporten.

7. Speciale en aanvullende eisen

Afhankelijk van de omstandigheden of technische mogelijkheden kan de bevoegde nautische autoriteit speciale en aanvullende voorwaarden stellen betreffende het gebruik van sleepboten en loods en voor een sleeptransport en eventueel een vaarverbod instellen.

Hiervoor komen in aanmerking:

- de technische uitrusting van de sleepboot
- de lokale bekendheid van de sleepbootkapitein
- de loodsplicht van de sleepboot
- hydro- en meteorologische omstandigheden
- de lading van het gesleepte object i.v.m. windoppervlakte
- gevaarlijke lading
- soort, type of toestand van het object
- de onderlinge radiocommunicatie
- plaatselijke of te verwachten verkeerssituaties
- lokale omstandigheden

8. Toepassing van de criteria

Bedacht dient te worden dat in de punten 1 t/m 3 steeds de minimum-aantallen loodsen en sleepboten zijn genoemd. De bevoegde nautische autoriteit kan in verband met omstandigheden steeds afwijken van bovengenoemde criteria en voorwaarden.

Deze bekendmaking, nr. 07-04, treedt met ingang van 1 december 2004 in werking en vervangt de Gezamenlijke Bekendmaking van de Belgische en Nederlandse Schelddirecteuren kennisgeving nr. 01/2000 die hierbij komt te vervallen.

_(Bron : Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit Scheldegebied – Antwerpen – Gezamenlijke Bekendmaking nr. 03-2007 - 13 december 2007)

_(Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding d.d. 22/11/2004 en GNA Scheldegebied – Antwerpen – Gezamenlijke Bekendmaking nr. 03-2007 - 13 december 2007)

➤ **1/18A LOODSEN OP AFSTAND BIJ GESTAAKTE LOODSKRUISPOST IN DE SCHELDEMONDEN**

BaZ 1/18A - 2008 vervalt

De Rijkshavenmeester Westerschelde, de Nautisch Directeur van het Loodswezen Oostende en de Nautisch Directeur van het Loodswezen Antwerpen maken het volgende bekend:

1. Loodsen op afstand algemeen

De kapitein van een loodsplichtig schip wordt bij de melding voorafgaand aan het binnenvaren van het VTS-werkingsgebied gewezen op de mogelijkheden bij gestaakte loodsdienst(en):

- Helikopterbeloodsing
- Loodsen op afstand door daartoe bevoegde loodsen
- Buitengaats wachten.

Het accepteren door de kapitein van “loodsen op afstand” wordt beschouwd als het voldoen aan de eisen van de loodsplicht.

Bij de “loodsen op afstand”-aanvraag meldt de kapitein of op de checklist voor schepen op één of meerdere vragen ontkennend is geantwoord en om welke redenen. Tevens zal de kapitein een aantal vragen worden gesteld met betrekking tot de manoeuvreereigenschappen, de uitrusting, communicatie en eventuele bijzonderheden voor de beoordeling van de aanvraag. Voor de communicatie tijdens het “loodsen op afstand” gebruikt men de Nederlandse taal of de Engelse taal conform de IMO Guidelines VTS en de Standard Marine Communication Phrases. De kapitein van een niet-loodsplichtig schip kan op eigen verzoek van “loodsen op afstand” gebruik maken.

2. Kapiteinsverplichtingen bij gebruikmaking van “loodsen op afstand”

- De kapitein bevestigt onmiddellijk de ontvangst van elk advies en herhaalt daarbij de koers- en vaartadviezen en op verzoek de overige adviezen.
- De kapitein meldt de LOA-loods onmiddellijk wanneer en op welke wijze hij afwijkt van een door de LOA-loods gegeven advies.

3. Uitgesloten van het varen onder “loodsen op afstand”

- De schepen die de criteria zoals gesteld onder punt 1 (pag. 128) en 2 (pag. 129) - inkomend - bovengrenzen overschrijden
- De schepen zoals bedoeld in artikel 12 lid 1 sublid A, B en C van het Reglement Vervoer Gevaarlijke Stoffen met Zeeschepen (RVGZ)
- De schepen die beladen zijn of beladen zijn geweest en niet gasvrij zijn, zoals bedoeld in artikel 25 van het RVGZ

- De schepen die beladen zijn of beladen zijn geweest en niet gasvrij zijn, zoals bedoeld in artikel 24 lid 2 van het RVGZ of die schepen die beladen zijn of beladen zijn geweest en niet gasvrij zijn, zoals bedoeld in het RVGZ met gevaarlijke stoffen in bulk van de IMO-klassen 31, 32, 33, 61, 8 (alleen marine pollutant) en 9 (alleen marine pollutant), tenzij mede op grond van de plaatselijke bekendheid van de gezagvoerder ontheffing is verleend (zie bijlage 1)
- De schepen die door de bevoegde Vlaamse of Nederlandse overheden als zodanig worden aangemerkt.

1. Het vaarwater Scheur/Wielingen

Inkomend

- “Loodsen op afstand” wordt voor de daarvoor in aanmerking komende scheepvaart gegeven op het traject boei A Zuid/A Noord - Vlissingen Rede of tot loods aan boord.
- De bovengrenzen zijn:
 - Lengte-over-alles niet groter dan: 175 m.
 - Maximale diepgang niet meer dan: 80 dm.

Uitgaand

- Indien de redden dienst gestaakt is zodat de rivier-/kanaalloods niet afgehaald kan worden, wordt “loodsen op afstand” gegeven op het traject zoals vermeld onder punt 1 (inkomend - loods op afstand) vanaf de boei W6 - W7.
- Zoals vermeld onder punt 1 (inkomend - bovengrenzen).

Verkeerscentrales

- Gerekend vanuit zee naar de Rede van Vlissingen wordt vanuit de Radarcentrale Zeebrugge “loodsen op afstand” gegeven in de verkeersgebieden:

- Wandelaar
Roepnaam: Radar Pilot Wandelaar.
Begrenzing: het gebied omsloten door de boeien Middelkerkebank / AZ - AN / NE Akkaert / A1-bis
VHF: 65
- Zeebrugge
Roepnaam: Radar Pilot Zeebrugge.
Begrenzing: het gebied omsloten door de boeien A1-bis / NE Akkaert / Westpit / W4 - W5.
VHF: 69
- Door de Verkeerscentrale Vlissingen wordt “loodsen op afstand” gegeven in het verkeersgebied:
 - Vlissingen
Roepnaam: Radar Pilot Vlissingen.
Begrenzing: het gebied omsloten door de boeien W4 - W5 / OG 13 / Rede van Vlissingen of tot loods aan boord.
VHF: 14

2. Het vaarwater Oostgat

Inkomend

- “Loodsen op afstand” wordt voor de daarvoor in aanmerking komende scheepvaart gegeven op het traject boei Schouwenbank - Vlissingen Rede of tot loods aan boord (zie onderstaande punten).
- De bovengrenzen zijn:
 - Lengte-over-alles niet groter dan: 115 m.
 - Maximale diepgang niet meer dan: 64 dm.
- Vanaf de wal wordt “loodsen op afstand” gegeven op het traject boei Schouwenbank tot aan de teruggetrokken positie van het loodsvaarttuig.

- Indien het loodsvaartuig het schip niet op een teruggetrokken positie kan beloodsen, krijgt het schip loodsadvies vanaf een ander schip.

Uitgaand

- Voor het Oostgat wordt geen “loodsen op afstand” gegeven.

Verkeerscentrale

- Gerekend vanuit zee naar de Rede van Vlissingen wordt vanuit de Verkeerscentrale Vlissingen “loodsen op afstand” gegeven in het verkeersgebied:
 - Steenbank
Roepnaam: Radar Pilot Steenbank.
Begrenzing: Schouwenbank - Teruggetrokken positie loodsvaartuig.
VHF: 64
- Vervolgens procedure zoals vermeld onder het eerste punt op deze pagina
Loodsadviezen vanaf een ander schip
 - In het verkeersgebied Steenbank VHF 64.
 - In het verkeersgebied Vlissingen VHF 14.

3. Route Westrond

Inkomend

- Aan schepen die de bovengrenzen voor het vaarwater Oostgat overschrijden of om andere redenen niet door het Oostgat binnen kunnen lopen maar voldoen aan de criteria voor het vaarwater Scheur/Wielingen, wordt “loodsen op afstand” gegeven op het traject boei Schouwenbank - Westpit - Vlissingen Rede of tot loods aan boord.

Uitgaand

- Zoals vermeld onder punt 1 (pag. 130) - uitgaand - “loodsen op afstand”
- Zoals vermeld onder punt 1 (pag. 130) - inkomend - bovengrenzen

Verkeerscentrales

- Gerekend vanuit zee naar de Rede van Vlissingen wordt vanuit de Verkeerscentrale Vlissingen “loodsen op afstand” gegeven in het verkeersgebied:
 - Steenbank
Roepnaam: Radar Pilot Steenbank
Begrenzing: Schouwenbank / Westpit / OG 13
VHF: 64
- Vanuit de Radarcentrale Zeebrugge conform punt 1 (pag. 129) - verkeerscentrales - eerste punt
- Vanuit de Verkeerscentrale Vlissingen conform punt 1 (pag. 129) - verkeerscentrales - tweede punt

BIJLAGE

BIJLAGE 1 VAN DE GEZAMENLIJKE BEKENDMAKING VAN DE BELGISCHE EN NEDERLANDSE SCHELDE- DIRECTEUREN KENNISGEVING NR 1/96 D.D. 20/05/96.

IMO-schepen die in aanmerking komen voor "loodsen op afstand". Zeeschepen die beladen zijn of beladen zijn geweest en niet gasvrij zijn zoals bedoeld in artikel 24 lid 2 van het RVGZ of schepen die beladen zijn of beladen zijn geweest en niet gasvrij zijn zoals bedoeld in het RVGZ met gevaarlijke stoffen in bulk van de IMO - klasse 3 (alleen mariene pollutant) en 9 (alleen mariene pollutant) zoals bedoeld in de Gezamenlijke Bekendmaking van de Belgische en Nederlandse Schelddirecteuren nr. 1/96 d.d. 20 mei 1996 op pagina 2, punt C, 4e gedachtestreepje, komen niet voor het "loodsen op afstand" in aanmerking, tenzij zij voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. Het schip moet vermeld staan op de lijst met IMO-schepen waarvan door het Vlaams/Nederlands overleg is vastgesteld dat ze in principe voor "loodsen op afstand" in aanmerking komen mede op grond van de plaatselijke bekendheid van de gezagvoerder.

Op de lijst worden de navolgende gegevens vermeld:

- naam van het schip en het agentschap
- naam van de gezagvoerder(s) met voldoende plaatselijke ervaring
- lengte-over-alles
- brutoregistertonnage
- tankinhoud in m³ en de maximumladingcapaciteit van gas-tankers niet vallend onder artikel 25 van het RVGZ en soort vervoerde lading.

2. Er moet een aanvraag ingediend zijn

Aanvragen om op de "loodsen op afstand"-lijst IMO-schepen te komen of te blijven worden schriftelijk gericht aan de Rijkshaven-

meester Westerschelde waarbij de navolgende gegevens dienen te worden opgegeven:

- de onder punt 1 genoemde gegevens,
- overzichten van de frequentie van het aanlopen van de Westerschelde in de voorafgaande twaalf maanden met de naam van de aan boord dienstdoende gezagvoerder(s).

Het Vlaams/Nederlands overleg beoordeelt of het schip al dan niet voor "loodsen op afstand" in aanmerking komt. De aanvraag wordt schriftelijk beantwoord.

De betrokken rederijen (agentschappen) dienen mutaties onverwijld door te geven.

3. Er moet een positieve beoordeling zijn

Bij de beoordeling worden de volgende criteria gehanteerd:

- lengte-over-alles niet groter dan: Wielingen 125 m - Oostgat 85 m
- maximale diepgang niet meer dan: Wielingen 60 dm - Oostgat 45 dm
- soort, hoeveelheid en de maximale capaciteit per tank zoals bedoeld in artikel 24; tweede lid van het RVGZ, mogen niet worden overschreden.
- in de voorafgaande vier maanden heeft de gezagvoerder ten minste twee maal per maand de Westerschelde (vice versa) aangelopen, dan wel in de voorafgaande twaalf maanden ten minste vierentwintig maal de Westerschelde (vice versa) aangelopen.

4. Administratieve procedures

Het Vlaams/Nederlands overleg draagt zorg voor het bijhouden en het aan de Vlaamse/Nederlandse loodsdiensten doen toekomen van de actuele lijsten. Dit laat onverlet de overige voorwaarden die voor het in aanmerking komen van 'loodsen op afstand' zijn gesteld en de overige op een IMO-schip van toepassing zijnde voorschriften.

_(Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding)

➤ **1/18B LOODSEN OP AFSTAND (LOA) — INLICHTING VOOR DE SCHEEPVAART**

BaZ 1/18B - 2008 vervalt

Bij gestaakte loodsdienst voor kleine en/of alle schepen op de loodskruispost Wandelaar, zal de scheepvaart ingelicht worden betreffende de mogelijkheid, onder bepaalde voorwaarden, tot het bekomen van "loodsen op afstand" via een "inlichting voor de scheepvaart":
loodsen op afstand kan van ongeveer.....uur LT verkregen worden vanuit de walradarcentrale te Zeebrugge voor schepen met bestemming Vlissingen en verder lengte-over-alles niet groter dan 175 m en maximale diepgang niet meer dan 80 dm.
Te contacteren: Traffic Centre Wandelaar: VHF kanaal 65.

_(Bron: MDK - DAB Loodswezen)

➤ **1/19 HELIBELOODSING BIJ ALLE WEERSOMSTANDIGHEDEN**

BaZ 1/19 - 2008 vervalt

Sinds 1 oktober 2002 wordt, binnen de operationele mogelijkheden van de loodsdienst, helikopterbeloodsing bij alle weersomstandigheden aangeboden aan de scheepvaart die voldoet aan volgende voorwaarden:

- voldoen aan de veiligheidsvoorschriften (zie rubriek 1 pag. 139)
- bij opvaart de meldingsprocedure Loodskruispost Wandelaar correct opvolgen (zie rubriek 2 pag. 140)
- opgenomen zijn in de database van het loodswezen "helioperabele schepen" (aanvraagformulier rubriek 3 pag. 141)



Procedure:

Wanneer de beloodsing van een helioperabel vaartuig in opvaart, op verzoek van de reder, de scheepsagent of de gezagvoerder van het vaartuig, uitgevoerd wordt met inzet van een helikopter, is de helivergoeding vastgesteld op 1980 euro. De beloodsing gebeurt in de helibeloodsingszone die begrensd wordt door volgende coördinaten:

51°26',95 N - 2°31',12 E

51°26',95 N - 2°46',34 E

51°20',96 N - 2°46',34 E

51°21',38 N - 2°31',12 E

De helikopterbeloodsing van helioperabele schepen in alle weersomstandigheden gebeurt enkel op aanvraag van de exploitant (reder, agent, kapitein, charteraar). De bestelling van een helikopterbeloodsing, gericht aan het Loodswezen, dient te gebeuren samen met de ETA-melding (minstens 6 uur op voorhand). Bij deze ETA-melding wordt bevestigd dat het schip voldoet aan de minimumveiligheidsspecificaties.

Bij verslechtering van de weersomstandigheden binnen deze 6 uren, kan nog steeds een helikopterbeloodsing besteld worden tot ten laatste 2 uur voor aankomst loodskruispost. De meldingsprocedure Loodskruispost Wandelaar moet correct opgevolgd worden (zie rubriek 2 pag. 140).

Een helikopterbeloodsing voor een uitvarend schip tijdens normale weersomstandigheden moet worden aangevraagd samen met de loodsbestelling.

Wanneer de Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen het afhalen van de loods van een helioperabel vaartuig met inzet van een helikopter oplegt, is de helivergoeding vastgesteld op 1280 euro. Het afhalen van de loods gebeurt in de nabijheid van de Wandelaar.

Voor niet helioperabele schepen bestaan drie alternatieven:

- De gezagvoerder kan zijn loods meenemen naar een vreemde haven. De kosten voor het meevaren worden conform het Herziene Scheldereglement of het Vlaams Loodsdecreet aangerekend.
- De bevoegde autoriteit (Afdeling Scheepvaartbegeleiding/Rijkshavenmeester) kan, conform de reglementen, aan betrokken vaartuig een ad hoc-vrijstelling verlenen.
- De gezagvoerder kan wachten op betere weersomstandigheden.

1. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN BIJ HELIKOPTERBELOODSING

1. Helibeloodsbare schepen

- Schepen met een lengte kleiner dan 125 m (LOA) zijn niet helikopteroperabel.
- Schepen met een lengte van 125 m tot en met 150 m (LOA) zijn helikopteroperabel indien opgenomen in de databank van het Loodswezen en slechts tijdens de periode tussen zonsopkomst en zonsondergang.
- Schepen met een lengte groter dan 150 m (LOA) zijn helikopteroperabel indien opgenomen in de databank van het Loodswezen.

2. Aanvaardingsbeleid bij helibeloodsing

Een heliwinching kan steeds worden geweigerd door één van onderstaande personen:

- De kapitein van het schip
- De loods
- De piloot van de helikopter
- De hoistoperator van de helikopter

3. Aanbevolen minimumtakelzone (winching area)

Om de loods veilig aan boord/van boord te winchen moet er een "clear-zone" aanwezig zijn. De "clear-zone" is een cirkelvormig

oppervlak met een diameter van 3 meter tenzij de winchinghoogte groter is dan 4 meter. In dat geval is een "clear zone" met een diameter van 5 meter nodig. De maximumwinchinghoogte mag niet groter zijn dan 10 meter. De "clear zone" moet vrij zijn van alle obstakels zoals ladingresten, vuil, losliggende objecten, enz.

Het Vlaams Loodswezen houdt een databank bij met de schepen die voldoen aan de minimumspecificaties. Een aanvraagformulier voor registratie in deze databank zal door de loodsen verstrekt worden (zie rubriek 3 pag. 133).

4. Aanbevolen landingsplaats

In geval van "full landing" zijn de regels van het International Chamber of Shipping (ICS), Guide to Helicopter - Ship Operations van toepassing.

5. Te nemen voorzorgen aan boord

Zowel overdag als tijdens de nacht moet er zich aan dek een ploeg bevinden, bestaande uit één officier en één bemanningslid voorzien van de nodige communicatie. Tijdens de nacht moet er voldoende dekverlichting gebruikt worden die echter niet verblindend mag zijn voor de helikopterbemanning en de loods.

2. MELDINGSPROCEDURE LOODSKRUISPOST WANDELAAR

Schepen worden verzocht om minimum 2 uur vóór aankomst aan de KB-boei (51° 21',08N, 002° 42',91E) hun ETA te bevestigen op VHF-kanaal 60 aan "Wandelaar Approach".

Bovendien moeten de schepen zich opnieuw melden aan "Traffic Centre Wandelaar" op VHF-kanaal 65 voor identificatie op de radar:

- komende uit westelijke richting, bij passeren van Oostdyckboei (51° 21',43N, 002° 31',20E) of
- komende uit noordelijke richting, bij passeren van SW Thornton-boei (51° 31',00N, 002° 51',00E)

3. AANVRAAGFORMULIER OPNAME IN DATABASE HELIOPERABELE SCHEPEN



REGISTRATIONFORM FOR DATABASE OF HELI-OPERABLE SHIPS.



Undersigned:	
Master, of m.s. & call sign	

Hereby declares that mentioned vessel fully complies with the minimum specifications as stipulated in the safety instructions for pilot transfer by helicopter.

Mentioned vessel has a:

✓ Landing area in accordance with I.C.S. Guide to Helicopter – Ship Operation.	YES	NO
✓ A winching area in compliance with the requirements as stipulated in the safety instructions of the Flemish Pilotage for pilot transfer by helicopter.	YES	NO
✓ Furthermore the vessel's staff is fully aware of the precautions to be taken aboard, prior to and during pilot transfer by helicopter.	YES	NO

Site of the landing or winching area:

Useful details regarding the landing or winching area:

Date:

Signature of the master:

Please forward this application form by fax to:
 Helicoördinator Loodswezen Zeebrugge
 fax n° 0032 / 50 54 74 00

or by post to:
 Loodswezen Pilotage
 Doverlaan 7 bus 2
 B – 8380 Zeebrugge, Belgium

➤ 1/20A BELGISCHE KUSTHAVENS — BOVENMAATS ZEESCHIP

BaZ 1/20A - 2008 vervalt

Ingevolge art. 3, 3° van het KB van 4-8-1981, houdende Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, worden per kusthaven voor de aanmerking van een bovenmaats schip de volgende normen bepaald:

1. Zeebrugge:

schepen met een lengte-over-alles van meer dan 169,27 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 - DAB Loodswezen)

➤ 1/20B BELGISCHE KUST — VERKEERSSEINEN

BaZ 1/20B - 2008 vervalt

In de havens Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort zijn volgende internationale seinen van toepassing:

1		F L I K K E R E N D	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			Eenrichtingsverkeer 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 - Afd. Scheepvaartbegeleiding)

› 1/21A HAVEN NIEUWPOORT — SNELHEIDSBEPERKING

BaZ 1/21A - 2008 vervalt

In de haven van Nieuwpoort is, voor werktuiglijk voortbewogen vaartuigen, de maximum toegelaten vaart door het water als volgt bepaald:

1. Havengeul

Van de haveningang tot de sluizen van de achterhaven; inbegrepen het Jachtdok "Novus Portus": 5 km per uur.

2. In de toegang tot en in de voormalige vlotkom

In de toegang tot en in de voormalige vlotkom: 3 km per uur.

Deze snelheidsbeperkingen worden aangeduid door middel van borden opgesteld op volgende plaatsen:

- Op de koppen van het ooster- en westerstaketsel
- Aan weerszijden van de havengeul aan volgende dukdalfen:
 - Westkant: nrs 44 en 80
 - Oostkant: nrs 7, 26 en 62
- Nabij de ingang van de oude vlotkom aan weerszijden van de havengeul en aan dukdalf nr 74.

_(Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding)

› 1/21B HAVEN VAN NIEUWPOORT — BIJZONDERE VERKEERSSEINEN

BaZ 1/21B - 2008 vervalt

In de haven van Nieuwpoort ter hoogte van de Krommenhoek zullen er ten behoeve van het verkeer in de havengeul de volgende seinen vertoond worden:

- Op de tweede dukdalf oostzijde in de toegang naar het vlotdok landwaarts gericht.
- Op de dukdalf van het rode flikkerlicht, oostzijde vaarwater, landwaarts gericht naar de jachthaven "Novus Portus".
- Op dezelfde dukdalf van het rode flikkerlicht landwaarts gericht naar de achterhaven.

Een rood stoplicht

Het woord "STOP" is zichtbaar in een rode cirkel met zwarte achtergrond. Het vertonen van deze lichten betekent voor de schepen die het vlotdok, de jachthaven "Novus Portus" en vanuit de achterhaven wenssen uit te varen een formeel bevel tot stoppen, de vaargeul vrij te maken en te wachten zolang de genoemde lichten niet worden gedoofd.

_(Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding)

➤ 1/21C HAVEN VAN NIEUWPOORT — AFSLUITEN GEDEELTE VAN DE JACHT- HAVEN “NOVUS PORTUS” BIJ STORM

BaZ 1/21C - 2008 vervalt

Ter beveiliging van de oostelijke pontons worden drijvende veiligheidslijnen gespannen tussen de koppen van de pontons gelegen op de westeroever naar de koppen van de pontons gelegen op de oosteroever in de jachthaven “Novus Portus”.

De veiligheidslijnen worden gemarkeerd met blinde vlotters van oranje kleur.

Het zuidelijk gedeelte van de jachthaven “Novus Portus” blijft gesloten voor de scheepvaart.

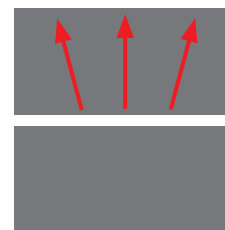
_(Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding)

➤ 1/22A HAVEN OOSTENDE — BIJZONDERE VERKEERSSEINEN — FLIKKERLICHTEN

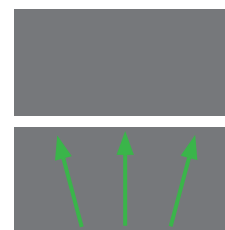
BaZ 1/22A - 2008 vervalt

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.

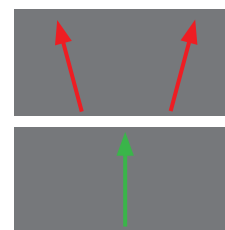
Volgende instructies voor het uitvaren zullen worden vertoond:



Verboden: richting
-zee
-visserssluis+tijdok
-achterhaven

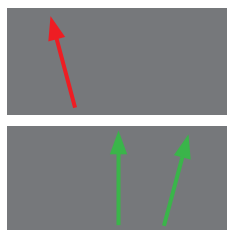


Toegestaan: richting
-zee
-visserssluis+tijdok
-achterhaven



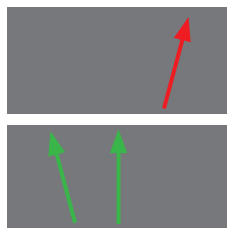
Verboden: richting
-zee
-achterhaven

Toegestaan: richting
-visserssluis+tijdok



Verboden: richting
-zee

Toegestaan: richting
-visserssluis+tijdok
-achterhaven

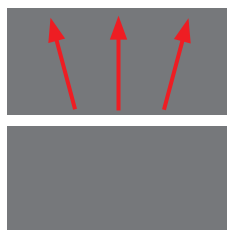


Verboden: richting
-achterhaven

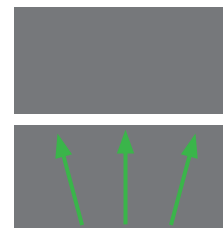
Toegestaan: richting
-zee
-visserssluis+tijdok

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.

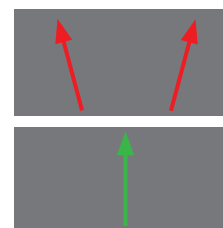
Volgende instructies voor het uitvaren zullen worden vertoond:



Verboden: richting
-zee
-Montgomerydok
-achterhaven

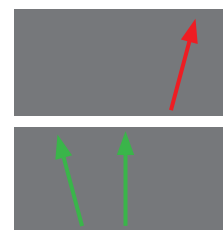


Toegestaan: richting
-zee
-Montgomerydok
-achterhaven



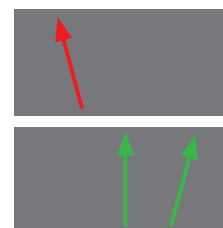
Verboden: richting
-zee
-achterhaven

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 - Afd. Scheepvaartbegeleiding)

➤ **1/22B HAVEN OOSTENDE — SEININSTALLATIE VOOR WATERLOZING**

BaZ 1/22B - 2008 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 oranje en een vast rood licht. Het oranje licht betekent dat een sterke lozing, met een opening van 10 m² te verwachten is.

Het rood licht betekent dat een sterke lozing bezig is.

Bij zware mist wordt, samen met het rood licht, een geluidsein nabij het gebouw van de RYCO in werking gesteld.

Deze seinen betekenen voor de eigenaars van de aldaar gemeerd liggende boten, dat extra bewaking geboden is, doordat sterke bijkomende stromingen worden verwekt.

_(Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding)

➤ **1/23 HAVEN BLANKENBERGE — SNELHEIDSBEPERKING VOOR WERKTUIGLIJK VOORTBEWOGEN VAARTUIGEN**

BaZ 1/23 - 2008 vervalt

In de haven van Blankenberge gelden voor werktuiglijk voortbewogen vaartuigen de volgende snelheidsbeperkingen:

- In de havengeul tussen de staketsels en in de geul leidend naar de havens is de maximum toegelaten vaart op 10 km per uur gesteld.
- In de havens mag de vaart niet meer dan 5 km per uur bedragen. Deze beperkingen worden aangeduid op borden opgesteld aan weerszijden van de geul op de staketsels en meer binnenwaarts op de oevers.

_(Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding)

➤ **1/24A HAVEN ZEEBRUGGE — WAARSCHUWINGSLICHTSIGNAAL**

BaZ 1/24A - 2008 vervalt

Positie: 51°19',85 N - 3°11',89 E

In bovenstaande positie werd op de oostelijke oever van de vaargeul naar de zeesluis, bezuiden de ingang van de vissershaven, een geel flikkerlicht opgericht. Dit licht wordt in werking gesteld door de havendienst telkens als dit voor een veilig verkeer in de toegangsgeul tot de sluis wordt nodig geacht. Wanneer dit licht in werking is, is alle verkeer van en naar de vissershaven verboden.

_(Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding)



➤ 1/24B HAVEN ZEEBRUGGE — BLAUW-GEEL ZWAAILICHT

BaZ 1/24B - 2008 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: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding)

➤ 1/24C LNG- VAART: PROCEDURES

BaZ 1/24C - 2008 vervalt

1. ALGEMENE NAUTISCHE BEHEERSMAATREGELEN

1. Algemeen

De aanlanding 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, verder (VESSEL TRAFFIC CENTRE SCHELDÉMOND) VTS - SM genoemd, ingericht en continu bezet, dat gezamenlijk met Port Control Zeebrugge deze activiteiten begeleidt.

De beheersmaatregelen blijven ongewijzigd ongeacht een LNG-tanker leeg en niet gasvrij is, slechts gedeeltelijk of volledig geladen is, de haven op- en/of afvaart.

2. Melding positie

Vijf (5) dagen voor de aankomst te Zeebrugge moet de positie van de LNG-tanker om de 24 uur gemeld worden aan:

MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN (MBZ)

VTS-SM en MBZ bepalen en controleren in overleg met de scheepsleiding en de LNG-terminal, de tijd van aankomst.

3. Melding E.T.A.

Verplichte melding door de LNG-tanker aan VTS-SM van de tijd van aankomst op 48, 24, 6 en 1 uur voor aankomst op de beloodsingspositie.

VTS-SM informeert het Loodswezen Zeebrugge. De LNG-tanker meldt aan VTS-SM en aan MBZ, 24 uur voor aankomst op de beloodsingspositie, dat geen defecten aan het schip, de voortstuwingsmiddelen en de uitrusting zijn vastgesteld of verwacht worden. Naargelang de aard van een eventueel defect kan het invaren worden toegestaan of geweigerd. Indien er veranderingen in de toestand optreden moet dit onmiddellijk aan VTS-SM gemeld worden.

4. Aanbevolen ankerplaatsen

- een door de VTS-SM toe te wijzen ankerplaats
- benoorden de "AN" boei
- eventueel bezuiden de "AZ" boei
- de meest oostelijke noodankerplaats buiten de vaargeul bevindt zich ten noorden van de NE-Akkaertboei

5. VTS - SM begeleiding / positie-informatie / VHF-communicatie

Vanaf het eerste VHF-contact met Wandelaar Approach komt de LNG-tanker onder begeleiding van de VTS-SM.

Verkeersgebied "Wandelaar Approach"

Van in de west tot de boeienlijn Westende - Middelkerkebank - A-Zuid

ROEPNAAM : Wandelaar Approach

VHF-kanaal : 60

Vanaf de passage van de boei "AZ" kan VTS - SM, op vraag van de gezagvoerder/loods, continu positie-informatie aan de LNG-tanker verstrekken. Vanaf boei S5 wordt continu positie-informatie aan de LNG-tanker verstrekt.

De begeleiding door VTS-SM gebeurt op de verkeerskanalen van het desbetreffende verkeersgebied.

Verkeersgebied "Wandelaar":

(vanaf de boeienlijn Westende - Middelkerkebank - A-Zuid - A1 - bis - S2 - VG5 - VG6)

ROEPNAAM: Traffic Centre Wandelaar.

VHF-kanaal: 65.

Verkeersgebied "Zeebrugge":

vanaf de boeienlijn A1 bis-S2-VG5-VG6 met inbegrip van de Pas van het Zand tot aan de havendammen van Zeebrugge

ROEPNAAM: Traffic Centre Zeebrugge

VHF-kanaal: 69

De doorlopende positie-informatie in de verkeersgebieden "Wandelaar", "Zeebrugge" en in de haven van Zeebrugge wordt verstrekt op het radarkanaal

VHF-kanaal 4

ROEPNAAM: RADAR ZEEBRUGGE

Het gebruik van het radarkanaal ontslaat de LNG-tanker niet van de bereikbaarheidsplicht op de verkeerskanalen 60, 65 en 69 van de zee-verkeersgebieden.

Invarend moet de LNG-tanker vanaf de Z-boei bereikbaar zijn voor Port Control op VHF-kanaal 71.

2. NAUTISCHE BEHEERSMAATREGELEN BIJ AANLANDING

1. Het bemannen

De loods die aangeduid wordt voor het beloodsen van de LNG-tanker stelt, minstens een uur voor ETA A-zuid, een vaarplan op.

VTS-SM zal het vaarplan (met de diverse passagepunten en passagetijden) gelijktijdig omroepen op de verkeerskanalen 65 en 69 op de volgende tijdstippen:

- 1 uur voor de aankomst van de LNG-tanker bij de boei "AZ"
- bij de aankomst van de LNG-tanker bij de boei "AZ"

Het beloodsen geschiedt 1 mijl beoosten de boeienlijn AZ-AN, vrij van het beloodsen van de overige vaartuigen, die tijdens deze operatie door verkeerscentrale Wandelaar worden verzocht minimaal een halve mijl van de LNG-tanker te blijven.

2. Route

De LNG-tankers varen langs de route voorzorgsgebied Wandelaar-Vaargeul 1-S3/S4-Ribzand-Pas van het Zand. In functie van verkeersafspraken en stremming van vaarwaters kan worden afgeweken en de route SW Akkaert-A1-Scheur West-Ribzand en Pas van het Zand gevolgd.

De LNG-tanker heeft het statuut van BOVENMAATS ZEEVAARTUIG

De in het vaargebied aanwezige scheepvaart zal door VTS - SM worden gewaarschuwd voor de aanwezigheid van een invarende LNG-tanker op het traject van de boei "AZ" naar de haven van Zeebrugge.

3. Procedure - toestemming invaren in de haven

Iedere eerste aanloop van een LNG-tanker op de haven van Zeebrugge gebeurt tijdens daglicht.

Vooraleer in te varen zal de gezagvoerder toestemming vragen aan PORT CONTROL ZEEBRUGGE en dit melden aan VTS - SM.

Toestemming om in te varen wordt door Port Control Zeebrugge gegeven indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

• MBZ

- de nodige voorzieningen voor ontvangst van de LNG-tanker (Fluxys LNG Zeebrugge) moeten getroffen zijn.
- er mogen zich geen munitieschepen in de voorhaven bevinden.
- geen gastankers in de voorhaven waarvoor geen "checklist – gelijk-tijdig aanlopen van een LNG-schip en een gastanker om te spoelen" is afgeleverd door een gasdeskundige.
- minstens 4 sleepboten moeten tijdig kunnen uitvaren om het LNG-schip te kunnen vastmaken voor SZ-boei (Scheur-Zand). Een 5de sleepboot assisteert vanaf de passage van de havenhoofden. Bij gewone LNG-vaart : een minimale bollardpull met een totale kracht van 180 ton is vereist voor de 5 sleepers.
- bij Q-flex-serie : een minimale bollardpull met een totale kracht van 210 ton is vereist voor de 5 sleepers.
- strenge bepaling van de volgorde en het tijdstip van invaart wanneer er zich gelijktijdig andere schepen aanmelden (Port Control Zeebrugge).

• VTS-SM

- het LNG-schip meldt eventuele tekortkomingen zoals genoteerd op de tankerchecklist aan VTS-SM
- de LNG-tanker moet een overdiepte van minstens 20% van de diepgang hebben op het zeetraject en 15% voor het haventraject.
- de windkracht moet minder dan 14 meter per seconde zijn, volgens waarnemingen van de meteogegevens Westelijke Havendam Zeebrugge.
- het zicht moet minstens een halve zeemijl bedragen op het hele traject.
- de snelheid van de getijstroom aan de havendammen moet minder dan 1 1/2 knoop zijn.

Port Control Zeebrugge, VTS-SM en het Loodswezen beslissen in consensus over de invulling van de bovenstaande 5 randvoorwaarden.

Vier sleepboten moeten effectief kunnen assisteren voor de passage van de Scheur-Zand-boei. De LNG-tanker moet uitgerust zijn om vier sleepboten vast te maken aan dek.

Het gebruik van de "sunken bits" in de scheepszij is uitgesloten. De gebruikte sleeplijnen zijn telkens staalkabels die uitgegeven worden door de sleepboten.

Eén of meerdere sleepboten moeten over geschikte blusmiddelen beschikken om LNG-brand te kunnen bestrijden.

Bij het niet verlenen van de gevraagde toestemming tot invaren, zal het LNG-schip naar een veilige ankerplaats worden verwezen door VTS-SM.

4. Meldingen

Het vaartuig zal zich melden:

• wanneer?

- onmiddellijk na het beloodsen
- bij het passeren van de boeien

- A1 VG3-VG4
- SZ
- Z
- bij het passeren van de havendammen in Zeebrugge

• aan wie?

- | | |
|----------------------------|-----------|
| - Centrale Vlissingen | Kanaal 14 |
| - Traffic Centre Wandelaar | Kanaal 65 |
| of | |
| - Traffic Centre Zeebrugge | Kanaal 69 |
| - Port Control Zeebrugge | Kanaal 71 |

... met melding van het geschatte uur van passeren van de eerst volgende (hierboven vermelde) passagepunten.

5. Scheepvaartregeling

VTS-SM

- VTS-SM regelt en coördineert het scheepvaartverkeer in de nabijheid van de LNG-tanker, waarbij de passeerafstand (oplopen en kruisen) van twee kabels aangehouden wordt. Bij de melding van de passagetijden wordt ook de minimale passage meegedeeld aan de scheepvaart (5 kabel bij beloodsen en 2 kabel bij vaart).
- Op het traject S3/S4 tot de havenhoofden mogen schepen slechts oplopen en/of kruisen mits voorafgaande expliciete afspraken met de LNG-tanker en VTS-SM.

MBZ

- Vanaf passage van de Z-boei verzorgt Port Control Zeebrugge de verkeerscoördinatie van alle in- en uitvaart en alle scheepvaart in de haven waarbij een passeerafstand van twee kabels wordt gehandhaafd tot de LNG-tanker achter (beoosten) de LNG-boei is gemanoeuvreed.

6. Politiepatrouille

De scheepvaartpolitie zal regelmatig patrouilleren in de omgeving van de LNG-tanker en op de aanvaarroute om toe te zien op de opvolging van de verkeersregeling en coördinatie van de in- en uitvaart en van alle scheepvaartverkeer in de haven.

De scheepvaartpolitie controleert eveneens of de scheepvaart zich houdt aan de verkeersregelende instructie van VTS-SM of Port Control Zeebrugge binnen de haven.

Zij zal op het ogenblik van de patrouille contact opnemen met de loods aan boord van het LNG-vaartuig en met VTS-SM (kanaal 04) en met Port Control Zeebrugge (kanaal 71).

Zo er zich, op een ogenblik dat er niet wordt gepatrouilleerd, problemen mochten voordoen door b.v. niet-naleving van de verkeersvrije zone, kan VTS-SM onmiddellijk contact opnemen met de scheepvaartpolitie (050/556040 of via de marifoon) die zal nagaan hoe kan worden verholpen aan het probleem.

Verder zal VTS - SM er voor zorgen dat de scheepvaart, in haar verkeersgebieden, ingelicht blijft over de invaart van de LNG-tanker en de passagetijden aan de diverse passagepunten.

3. VERBLIJF IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

• MBZ

Het LNG-schip moet bakboordzijde aan de LNG-steiger gemeerd liggen. Tijdens de ganse duur van het verblijf in de haven moeten onder meer de volgende maatregelen worden genomen:

- Het LNG-schip moet steeds de nodige "firewires" buiten boord laten hangen.
- Het LNG-schip mag een overdiepte van minder dan 15% van de diepgang hebben gedurende het verblijf in de haven.
- Een sleepboot met geschikte blusmiddelen moet continu in de nabijheid van het LNG-schip vertoeven.
- Er mogen zich geen munitieschepen in de voorhaven bevinden.
- Geen gastankers in de voorhaven waarvoor geen "checklist – gelijktijdig aanlopen van een LNG-schip en een gastanker om te spoelen" is afgeleverd door een gasdeskundige.

4. NAUTISCHE BEHEERSMAATREGELEN BIJ AFVAART

1. Procedure – toestemming uitvaren uit de haven

Een uur voor afvaart wordt door de loods een vaarplan opgesteld dat doorgegeven wordt aan VTS-SM.

VTS-SM zal het vaarplan met de verschillende passagetijden, gelijktijdig omroepen op de verkeerskanalen 65 en 69 op de volgende tijdstippen:

- 1 uur voor afvaart
- op het ogenblik van afvaart

• MBZ

Toestemming tot afvaren wordt door de kapitein gevraagd aan Port Control Zeebrugge en wordt enkel verleend indien er aan de volgende voorwaarden voldaan is :

- geen munitieschepen in de voorhaven.
- geen gastankers in de voorhaven waarvoor geen “checklist – gelijk-tijdig aanlopen van een LNG-schip en een gastanker om te spoelen” is afgeleverd door een gasdeskundige.
- bij gewone LNG-vaart : een minimale bollardpull met een totale kracht van 150 ton is vereist - 3 slepers vereist.
Bij Q-flex-serie : een minimale bollardpull met een totale kracht van 165 ton is vereist - 4 slepers vereist.
- strenge bepaling van de volgorde en het tijdstip van afvaart wanneer er zich gelijktijdig andere schepen aanmelden.
- de windkracht moet minder dan 14 meter per seconde zijn (volgens waarnemingen van meteostation van de Westelijke Havendam Zeebrugge).
- het zicht moet minstens een halve zeemijl bedragen over het gehele traject (loodskruispost).

• VTS-SM

- het LNG-vaartuig meldt eventuele tekortkomingen, zoals genoteerd op de tankerchecklist aan VTS-SM.
- het schip moet een overdiepte van minstens 15% van de diepgang hebben op het haventraject en 20% op het zeetraject.
- de snelheid van de getijstroom aan de havenhoofden moet minder dan 2 knopen zijn.

Port Control Zeebrugge, VTS-SM en het Loodswezen beslissen in consensus over de invulling van de bovenvermelde randvoorwaarden (bovenstaande punten en laatste 2 onder “MBZ”).

Sleepboten varen mee tot de passage nieuwe havendammen van de LNG-tanker.

2. Meldingen

Na verkregen toestemming tot afvaren zal het schip, voor het ontmere-
ren, het uur van losgooien en het uur van uitvaren tussen de haven-
dammen melden aan:

- VTS-SM op kanaal 19 (Radar Control Zeebrugge)
- Centrale Vlissingen op kanaal 14
- Port Control Zeebrugge op kanaal 71

3. Route en afhalen der loodsen

- De LNG-tanker vaart uit via de Pas van het Zand, Ribzand, Vaar-
geul 1, loodsstation Wandelaar. In functie van de verkeersafspraken
en stremmingen van vaarwaters kan worden afgeweken naar de
route Scheur-West, A1, SW-Akkaert.
- Bij het afhalen, dat vrij van het beloodsen van de andere vaartuigen
moet gebeuren, worden de andere vaartuigen door de loodsboot
Wandelaar en VTS-SM tijdig gewaarschuwd met het verzoek om op
ruime afstand te blijven (minimum 5 kabels) van de LNG-tanker.

4. Scheepvaartregeling

• MBZ

- Zodra het LNG-schip klaar is om het LNG-dok uit te varen en
daartoe de toestemming heeft gevraagd en verkregen, zorgt Port
Control Zeebrugge voor de verkeersregeling en coördinatie van
alle scheepvaart in de haven en alle in- en uitvaart waarbij een
passeerafstand van twee kabels wordt gehandhaafd vanaf het
ogenblik dat de LNG-tanker de LNG-boei passeert en tot de pas-
sage havendammen Zeebrugge.

• VTS-SM

- VTS – SM regelt en coördineert het scheepvaartverkeer in de
nabijheid van de LNG-tanker waarbij de passeerafstand (oplopen
en kruisen) van twee kabels aangehouden wordt. Verder zal VTS-
SM er zorg voor dragen dat de scheepvaart ingelicht blijft over de
afvaart en passagetijden van de LNG-tanker.

5. Politiepatrouille

De scheepvaartpolitie zal regelmatig patrouilleren in de omgeving van de LNG-tanker en op de uitvaartroute om toe te zien op de opvolging van de verkeersregeling en coördinatie van de in- en uitvaart en van alle scheepvaartverkeer in de haven.

De scheepvaartpolitie controleert eveneens of de scheepvaart zich houdt aan de verkeersregelende instructies van VTS-SM of Port Control Zeebrugge binnen de haven. Zij zal op het ogenblik van de patrouille contact opnemen met de loods aan boord van het LNG-vaartuig en met VTS-SM (kanaal 04) en met Port Control Zeebrugge (kanaal 71).

Zo er zich, op een ogenblik dat er niet wordt gepatrouilleerd, problemen mochten voordoen door b.v. niet-naleving van de verkeersvrije zone, kan VTS-SM onmiddellijk contact opnemen met de scheepvaartpolitie (050/556040 of via de marifoon) die zal nagaan hoe kan worden verholpen aan het probleem.

[Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding versie 12 d.d. 17/01/2008]

➤ 1/25 ZEEBRUGGE HAVEN — HAVENSEINEN AAN DE NIEUWE DAMMEN

BaZ 1/25 - 2008 vervalt

De havenseinen aan de nieuwe dammen (westdam positie 51°21',74 N - 3°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 nieuwe dammen 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 nieuwe dammen blijven de seinen aan de vuurtoren op de Leopold II-dam bestaan.

CONFIGURATIE SEINMASTEN STREK DAMMEN ZEEBRUGGE CONFIGURATION OUTER-HARBOUR SIGNALS AT NEW BREAK-WATERS AT ZEEBRUGGE

Nr.	Zee- zijde (E&W)	Land- zijde (W)	Betekenis	
1	 flikkerend	 flikkerend	Ernstig noodgeval Alle schepen stoppen of afleiden volgens in- structies	HAVEN GESLOTEN - GROOT GEVAAR
2			Invaren verboden, uitvaren verboden	HAVEN GESLOTEN
3			Invaren verboden, uitvaren toegelaten Eenrichtingsverkeer	UITVAREN
4			Invaren toegelaten, uitvaren verboden Eenrichtingsverkeer	INVAREN
5			Invaren en uitvaren toegelaten	VRIJ VERKEER
6			Invaren mits uitdrukkelijke toelating, uitvaren verboden Schip bestemd voor LNG-terminal	LNG-SCHIP IN
7			Invaren verboden, uitvaren mits uitdrukkelijke toelating Schip vaart af van LNG-terminal	LNG-SCHIP UIT

➤ 1/26 WAARSCHUWING OMTRENT HET GEBRUIK VAN NIET-EQUIVALENTE ELEKTRONISCHE ZEEKAARTEN

BaZ 1/26 - 2008 vervalt

De "International Maritime Organization" (IMO) waarschuwt voor het gebruik van niet-equivalente elektronische zeekaarten onder de vorm van volgende tekst:

1 "The Sub Committee on the Safety of Navigation (IMO) has expressed concern at the proliferation of "non-equivalent" electronic chart systems, which use chart data not compatible with the accuracy of world-wide radionavigational systems and the practice of certain manufacturers to present their "non-equivalent" electronic charts as meeting IMO standards.

2 Shipowners and mariners are warned of the possible dangers of using "non-equivalent electronic chart systems", which use data not compatible with the WGS-84 datum and do not comply with the provisional performance standards for ECDIS circulated by IMO.

3 Whilst the equipment concerned may be of assistance to navigation, if used without due care and a full understanding of its limitations and possible errors or if poor chart data, not based on official or authorized chart databases supplied by hydrographic offices, are used in conjunction with an accurate position fixing system such as the GPS, the equipment could be a danger, rather than an assistance, to proper navigation".

_(Bron: IMO, MDK - Afd. Kust - Vlaamse Hydrografie)

➤ 1/27 WORLD GEODETIC SYSTEM 1984 (WGS84)

BaZ 1/27 - 2008 vervalt

Coördinaten leggen posities op aarde ondubbelzinnig vast. Dit doen zij echter pas wanneer ook het model van de aarde gegeven is, ten opzichte waarvan ze gelden. Coördinaten worden gegeven ten opzichte van een ellipsoïde, een aan de polen afgeplatte bol die de aardvorm zo goed mogelijk benadert. Een ellipsoïde en zijn oriëntatie vormen samen het geodetisch datum.

Het GPS-systeem (Zie BaZ 1/28) werkt met het datum 'World Geodetic System 1984', WGS84. Naast dit datum zijn er nog vele andere in omloop. Gebruik van een verkeerd datum voor een set coördinaten leidt tot fouten van soms vele honderden meters.

Veel GPS-ontvangers kunnen ingesteld worden op een bepaald datum. Ook geven alle moderne zeekaarten correcties voor coördinaten verkregen met een GPS-ontvanger ten opzichte van zijn standaarddatum, het WGS84.

Vanaf 2002 zijn de kaarten D11, 101 (INT 1474), 102 (INT 1480) en 104 uitgegeven in WGS84. Dit in verband met het steeds toenemende gebruik van het GPS-systeem en om internationaal voor meer eenheid te zorgen.

In een bepaalde zeekaart in ED50 staat bijvoorbeeld de volgende noot: "Posities verkregen van satellietnavigatiesystemen, gebaseerd op het WGS84, dienen 0,05 minuut N-waarts en 0,08 minuut E-waarts gecorrigeerd te worden om ze correct te kunnen plotten in deze kaart." Indien de GPS-ontvanger op het datum WGS84 ingesteld is, en de correcties niet toegepast worden, zullen posities zo'n 130 meter te veel richting het zuidwesten op de kaart verschijnen."

_(Bron: MDK - Afd. Kust - Vlaamse Hydrografie)

➤ 1/28 (DIFFERENTIAL) GLOBAL POSITIONING SYSTEM — THEORIE EN PRAKTIJK

BaZ 1/28 - 2008 vervalt

1. GLOBAL POSITIONING SYSTEM

Het Global Positioning System (GPS) is een hoogst precies, op satellieten gebaseerd radionavigatiesysteem dat driedimensionale positiebepaling, snelheid en tijd verschaft. GPS is werkzaam onder alle weersomstandigheden met een continue, wereldwijde dekking. GPS-ontvangers verzamelen signalen van satellieten die "in zicht" zijn. De ontvangers geven informatie over de positie waar de gebruiker zich bevindt, snelheid en tijd, voor maritieme, land en aeronautische toepassing. Sommige ontvangers verschaffen extra informatie, zoals afstand tot en peiling van vooraf geselecteerde referentiepunten (way-points) of gedigitaliseerde kaarten.

In 1996 heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) GPS als component van het door deze organisatie in Resolutie A 815 (19) beschreven wereldwijde radionavigatiesysteem erkend.

Echter met de volgende kanttekeningen:

- de nauwkeurigheid van GPS is niet voldoende voor navigatie in havens, haveningen en -naderingen
- GPS-SPS (zie onder) voorziet niet in een onmiddellijke integriteitswaarschuwing met betrekking tot een niet goed functioneren van het systeem
- differentiële toepassingen kunnen zowel nauwkeurigheid als integriteit in belangrijke mate vergroten.

Het systeem bestaat uit ten minste 24 satellieten, waarvan er continu op elke plaats ter wereld ten minste zes beschikbaar zijn voor positiebepaling.

De posities, verkregen van GPS, zijn in eerste instantie gebaseerd op het World Geodetic System-84 (WGS84) (voor een toelichting op het gebruik van deze geodetische datum wordt verwezen naar BaZ 1/27).

GPS verschaft twee serviceniveaus:

- de zgn. Standard Positioning Service (SPS) voor algemeen openbaar gebruik
- de gecodeerde zgn. Precise Positioning Service (PPS) primair bedoeld voor gebruik voor bepaalde militaire toepassingen.

De SPS-signaalnauwkeurigheid werd tot mei 2000 bewust verlaagd, door middel van het zogenaamde 'Selective Availability (SA)'-effect. Sindsdien geldt voor horizontale positiebepaling een precisie van 22,5 meter 2 drms. Dit betekent dat in 95% van de gevallen de berekende positie dichter dan 22,5 meter ligt bij de werkelijke positie. Het stopzetten van het SA-effect leidt niet tot een verbetering in de integriteit van het systeem.

De precisie wordt mede bepaald door de satellietgeometrie: het aantal satellieten dat op een bepaald moment aan de horizon staat en hun onderlinge stand. In de praktijk kan het GPS-systeem daarom nog preciezere posities geven. Een maat voor de invloed van de satellietgeometrie op kwaliteit van positiebepaling is de 'Horizontal Dilution of Precision (HDOP). De geometrie is goed indien de ontvanger een waarde voor de HDOP geeft van 3 of minder."

De United States Coast Guard Navigation Centre (NAVCEN) verschaft civiele gebruikers van GPS de actuele systeemstatus en andere GPS-satellietinformatie.

Plannen zijn in voorbereiding om, na wijziging van SOLAS, Hoofdstuk V, Art. 12/p door IMO (verplichting radionavigatieontvanger), berichten van mogelijke beperkingen van het systeem door de afdeling Scheepvaartbegeleiding en Radio-Oostende via NAVTEX aan de scheepvaart te laten uitzenden.

2. DIFFERENTIAL GLOBAL POSITIONING SYSTEM (DGPS)

Differential GPS is een systeem dat correcties voor GPS-systemen uitrekent en verzendt door op een positie met bekende coördinaten GPS-signalen te verwerken. Een dergelijke uitbreiding bewaakt de integriteit en zorgt voor een verbeterde horizontale precisie: zo'n 10 meter 2 drms.

In IALA-verband (International Association of Lighthouse Authorities) is een concept ontwikkeld dat een DGPS-service verschaft door o.m. gebruik te maken van een bestaand radiobaken als datalink-zender (287,5-315 kHz).

Sinds januari 1995 is voor de Belgische kust een openbaar, voor iedereen vrij toegankelijk DGPS-navigatiesysteem, operationeel verklaard. Het bevindt zich te Oostende en werkt op 312 kHz. De reikwijdte van de zender bedraagt ongeveer 40 zeemijl, terwijl nauwkeurigheden worden bereikt van beter dan 5 meter. De uitzendingen worden 24 uur per dag bewaakt.

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.
- Bovenstaande waarden gelden slechts wanneer rekening is gehouden met het datum van het GPS-systeem, WGS84. Zie voor meer informatie BaZ 1/27. Het verkeerd gebruik van horizontale datums levert fouten van mogelijk vele honderden meters op.

2. Nauwkeurigheid van kaarten

Moderne zeekaarten zijn over het algemeen gebaseerd op hydrografische opnemingen (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 - Afd. Kust - Vlaamse Hydrografie)

➤ 1/29 TOELICHTING OP HET GEBRUIK VAN RNC EN ENC IN ECDIS

BaZ 1/29-2008 vervalt

Een rasterkaart wordt gemaakt door de originele papieren kaart te scannen en is daardoor een letterlijke kopie van die kaart. Een dergelijke kaart lijkt op het vertrouwde papieren product en kan, ondanks dat het een elektronische kaart is, nauwelijks gemanipuleerd worden. De officieel uitgegeven rasterkaart wordt aangeduid als "Raster Navigational Chart" (RNC). Verschillende hydrografische diensten in de wereld brengen officiële rasterkaarten op de markt onder een eigen merknaam. Het Engelse ARCS is de meest bekende en staat voor "Admiralty Raster Chart Service".

Vectorkaarten zijn kaarten waarin alle gegevens als individuele elementen zijn opgeslagen. Door de ingebouwde intelligentie biedt een vectorkaart veel meer mogelijkheden voor navigatieondersteuning dan een rasterkaart. De officieel uitgegeven vectorkaart wordt "Electronic Navigational Chart" (ENC) genoemd.

"The International Maritieme Organization" (IMO) heeft eind 1998 besloten het gebruik van de RNC's naast ENC's toe te staan. Echter, de RNC's mogen alleen gebruikt worden indien voor het betreffende gebied geen ENC beschikbaar is.

Tevens is bepaald dat indien gebruik wordt gemaakt van deze "raster mode of operation" een "appropriate" set papieren zeekaarten gebruikt dient te worden.

Systemen die volledig voldoen aan de IMO Performance Standards zijn officieel en worden aangeduid met de term ECDIS. ECDIS staat voor "Electronic Chart Display and Information System". Het gebruik ervan wordt door de IMO geaccepteerd als vervanging van een up-to-date papieren zeekaart. De verplichting tot het voeren van adequate kaarten is verwoord in de IMO "Safety Of Life At Sea" (SOLAS)-conventie. Internationaal is afgesproken dat daar waar deze conventie spreekt van papieren kaarten, ook ECDIS gelezen mag worden. Alle andere systemen die niet aan de IMO-standaard voldoen, zijn niet-officieel en worden

aangeduid met de term "Electronic Chart System" (ECS).

Om de introductie van de elektronische kaart in goede banen te leiden heeft de "International Hydrographic Organization" (IHO) in 1992 het "World-wide Electronic Navigational chart Database" (WEND)-concept geïntroduceerd. Dit concept gaat er vanuit dat er op verschillende plaatsen in de wereld aan elkaar gekoppelde regionale centra voor elektronische kaarten worden opgericht.

Deze centra, RENC's ("Regional Electronic Navigational chart coordinating Centres"), functioneren als intermediair tussen de hydrografische diensten en de eindgebruikers.

_(Bron: MDK - Afd. Kust - Vlaamse Hydrografie)

➤ 1/30 ONDERZEESE KABELS EN PIJPLEIDINGEN

BaZ 1/30 - 2008 vervalt

1. Waarschuwing tegen het ankeren en korren in nabijheid of omgeving van onderzeese kabels en pijpleidingen

Onderzeese kabels worden op de zeekaarten aangeduid ofwel door het overeenstemmend symbool nl. een golvende lijn, ofwel door met streepjeslijnen aangeduide "Kabelgebieden" met eventueel een waarschuwingsnota. Uitsluitend nog in gebruik zijnde kabels worden op de zeekaarten aangeduid, alhoewel op de speciale visserijkaarten voor de Noordzee, ook de niet meer gebruikte kabels voorkomen.

De grenzen van gebieden waarin onderzeese pijpen liggen, worden aangeduid door hetzelfde symbool met het onderschrift: "Pijpleidingsgebied". Alle kabels, kabelgebieden, pijpleidingen en pijpleidingsgebieden worden in paars aangeduid. 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 dergelijke kabels of pijpleidingen, zelfs indien er geen speciaal verbod op de kaart voorkomt.

2. Mogelijke gevaren verbonden aan het doorhakken van kabels of pijpleidingen om ankers of vistuig te klaren

Wanneer een vaartuig onklaar geraakt door een onderzeese kabel, moet alles in het werk worden gesteld en al de beschikbare middelen worden aangewend teneinde het anker of het vistuig te klaren op de normale manier, hierbij alle voorzorgen nemend en risico's vermijdend de kabel te beschadigen. Indien deze inspanningen zouden falen, moet het anker of het vistuig geslipt worden en opgeofferd zonder hierbij een poging te doen de kabel te hakken. Sommige kabels staan onder hoogspanning alhoewel het geen werkelijke krachtoverbrengingskabels zijn. Ernstig levensgevaar bestaat door elektrische ontlading, en op zijn minst gevaar voor ernstige brandwonden, indien geprobeerd wordt dergelijke kabels door te hakken. Geen eis tot schadevergoeding zal ontvankelijk kunnen worden geacht indien zou blijken dat verwondingen of schade zouden te wijten zijn aan dergelijke foutieve behandeling van kabels.

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. 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 of zelfs verlies van het vaartuig als gevolg hebben, maar er bestaat steeds een bijkomend risico van onmiddellijk en ernstig brandgevaar.

Met het doel een grotere bescherming na te streven van onderzeese kabels en pijpleidingen, en teneinde zeer kostelijke herstellingswerken, onderbreking van verbindingen of van aanvoer te vermijden, wordt de bijzondere aandacht van zeevarenden, en vooral van vissers, getrokken op artikel VII van de Internationale overeenkomst van 14-3-1884 tot bescherming van onderzeese kabels, 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 Hoge Zee, breidt de draagwijdte van Art VII van de overeenkomst van 1884 (telefoonkabels) uit tot hoogspanningskabels en pijpleidingen:

ART 29 - Iedere Staat is gehouden de nodige wettelijke maatregelen te nemen teneinde de eigenaars van vaartuigen die kunnen bewijzen dat zij een anker, een net of enig ander tuig ten gebruike van de visserij hebben opgeofferd teneinde een onderzeese kabel of de pijpleiding niet te beschadigen, door de eigenaar van de kabel of de pijpleiding schadeloos te stellen, op voorwaarde nochtans dat voorafgaandelijk al de redelijke voorzorgen werden genomen teneinde schade te voorkomen.

Terloops weze hier nog in het bijzonder de aandacht gevestigd op het feit dat heel dikwijls mijlen uit elkaar staande boortorens onderling door pijpleidingen verbonden zijn en dat dus niet tussen dergelijke boortorens mag gekord worden.

_(Bron: FOD Economie)

➤ 1/31 OCEANOGRAPHISCHE EN ANDERE DERGELIJKE STATIONS

BaZ 1/31 - 2008 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 die 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 van dergelijke stations of installaties 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 - FOD Economie)

➤ 1/32 BESCHERMING VAN OFFSHORE-INSTALLATIES

BaZ 1/32 - 2008 vervalt

1. Krachtens het internationaal recht is een kuststaat gemachtigd op het continentaal plat installaties en tuigen te bouwen en te onderhouden, natuurlijke rijkdommen op te sporen en uit te baten, veiligheidszones in te stellen rondom dergelijke installaties en in deze zones de nodige maatregelen te treffen voor de bescherming ervan.
2. Veiligheidszones kunnen reiken tot een afstand van 500 meter rond de installaties, te meten van ieder punt van de uiteinden ervan. Tenzij om aldaar offshorewerkzaamheden te verrichten is het aan alle zeevarenden verboden deze voorbehouden zones te bevaren. Het wordt betrokkenen bovendien aangeraden ruim buiten de limieten van deze zones te navigeren.
3. De meeste West-Europese kuststaten hebben in hun nationaal recht het instellen van veiligheidszones voorzien en beschouwen inbreuk op deze zones als een strafbare overtreding. Daar het type kustinstallaties verschilt van staat tot staat, maant men de zeevarenden aan het bestaan van deze veiligheidszones in acht te nemen tenzij hen tegenstrijdige inlichtingen worden verstrekt. Installaties waarrond veiligheidszones mogen worden ingesteld zijn: "Vaste productieplatformen, beweeglijke boortorens, laadplaatsen voor tankschepen en zeebodemininstallaties met inbegrip van onderwaterboorkoppen".
4. De aandacht wordt gevestigd op het jaarlijks verschijnend BaZ nr. 19 van de Britse Admiraliteit, die een lijst bevat van de permanente platformen in de Noordzee en van de laadplaatsen voor tankschepen. De posities van de beweeglijke boortorens zijn weergegeven in de sectie III van de wekelijkse "Berichten aan Zeevarenden". ("Admiralty Notices to Mariners").

_(Bron: MDK - Afd. Kust - Vlaamse Hydrografie - FOD Mobiliteit)



➤ **1/33A MINIMUMEISEN WAARAAN BEPAALDE TANKERS MOETEN VOLDOEN DIE EEN BELGISCHE HAVEN WILLEN AANLOPEN**

BaZ 1/33A - 2008 vervalt

De aandacht van zeevarenden wordt gevestigd op het KB van 14-8-1984 (Belg. Staatsblad van 22-9-1984) dat een meldingsplicht en een controlelijst voor dergelijke schepen voorziet.

_[Bron: FOD Mobiliteit & Vervoer]

➤ **1/33B REGLEMENT VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN MET ZEE-SCHEPEN (RVGZ)**

BaZ 1/33B - 2008 vervalt

Vanaf 1 september 1985 is het "RVGZ" van kracht.

De inhoud van het RVGZ, waarover een overeenstemming is tussen Nederland en België, is gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant van 23 juli 1985.

Het RVGZ is voor de Westerschelde en het Kanaal Terneuzen-Gent van toepassing op zeeschepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, onverschillig onder welk loodsregime (Scheldereglement dan wel Nederlandse Loodswet) zij vallen.

De Directeur Scheepvaart en Maritieme Zaken, district Scheldemond (Nederlands Loodswezen) is de Bevoegde Autoriteit (BA) in de zin van het RVGZ. Operationele uitvoering van deze bevoegdheden, met inbegrip van het geven van nadere aanwijzingen, is (door-) gemandateerd aan de Hoofdverkeersleiders van de Verkeersdienst Westerschelde (SID) te Vlissingen.

1. Gascertificaat

Tankschepen die beladen zijn geweest met stoffen van de klasse 2 of 3 en die geen gasvrij-certificaat van een erkende Nederlandse of Belgische gasdeskundige aan boord hebben, vallen onder de bepalingen van het RVGZ.

2. Seinvoering (artikel 12 & 23 RVGZ)

Zeeschepen geladen met ontplofbare stoffen van klasse 1 en/of van de klasse 52, met het etiket "ontplofbaar" en/of vloeibaar gemaakte gassen van de klasse 2 met het etiket "giftig", alsook alle tankschepen geladen met gevaarlijke stoffen, moeten het volgende dagteken of licht voeren:

- bij dag de seinvlag B van het Internationale Seinboek
- bij nacht en bij zicht minder dan 2000 m een rondom zichtbaar rood helder ononderbroken licht, van gelijkmatige sterkte, op een hoogte van ten minste 6 meter boven het dek.

Zeeschepen geladen met ontplofbare stoffen van de klasse 1, mogen geen ligplaats nemen, anders dan voor wachten voor sluizen, bruggen en dergelijke. Behoudens overmacht is het voor deze schepen verboden te ankeren op de Westerschelde, op het Kanaal Terneuzen-Gent en in de Nederlandse territoriale wateren.

Laden, lossen of bunkeren op een tijdelijke lig- of ankerplaats is verboden.

3. "Artikel 25-schepen"

"Artikel 25-schepen" zijn tankschepen, geladen met vloeibaar gemaakte gassen van de klasse 2, of die daarmee geladen zijn geweest en nog niet gasvrij zijn verklaard. Zij zijn ingevolge art 25 RVGZ onderworpen aan een vaarplan.

Dit vaarplan houdt een voorgeschreven route op de Westerschelde en haar mondingen in.

NB De voorschriften van artikel 25 zijn niet van toepassing op tankschepen, geladen of geladen geweest met stoffen van klasse 2, indien het de volgende stoffen en/of hoeveelheden daarvan betreft:

- ethyleenoxide, indien de grootste tank minder dan 1000 m³ meet en indien het schip niet meer vervoert dan 5000 m³.
- asceetaldehyde, ammoniak, ethylchloride of methylchloride, indien de grootste tank minder dan 1500 m³ meet en indien het schip niet meer vervoert dan 7500 m³
- butaan, butaan/propaanmengsels, butadiëen, butylenen, ethaan, etheen (ethyleen), methaan, methylacetyleen/propadiëenmengsels, propaan, propeen (propyleen) of vinylchloride, indien de grootste tank minder dan 3000 m³ meet en indien het schip niet meer vervoert dan 15000 m³.
- dichloordifluormethaan, dichloormonofluormethaan, dichloortetrafluorethaan, monochloordifluormethaan, monochloortetrafluorethaan, monochloortrifluormethaan of stikstof.

4. Vaarverbod “artikel 25-schepen”

De vaart met “artikel 25-schepen” is verboden in geval het zicht minder dan 200m bedraagt. Men dient dan op de dichtstbijzijnde veilige plaats ten anker te komen.

In bijzondere omstandigheden kan na overleg met de hoofdverkeersleider worden afgesproken tot waar de vaart kan worden toegestaan.

_(Bron: MDK - DAB Loodswezen)

➤ 1/33C CONTROLE OP DE VERKLARING INZAKE DE FINANCIËLE ZEKERHEID TER DEKKING VAN DE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VOOR DE SCHADE DOOR VERONTREINIGING DOOR OLIE

BaZ 1/33C - 2008 vervalt

Teneinde te voldoen aan de regeling voortvloeiend uit het internationaal verdrag gesloten te Brussel op 29 november 1969, oefenen de Belgische en Nederlandse loodsen in de Scheldemonden en op de Belgische kusthavens controle uit op de bovenvermelde verklaring, ook Civil Liability-certificaten genoemd.

Het toezicht op de CL-certificaten geschiedt voor alle koopvaardij-schepen die meer dan 2000 ton (metriek), olie in bulk vervoeren als lading.

_(Bron: MDK - DAB Loodswezen)

➤ 1/33D THE WEST EUROPEAN TANKER REPORTING SYSTEM (WETREP)

BaZ 1/33D - 2008 vervalt

Uitvaardiging van een verplicht scheepsrapporteringsstelsel voor West-Europees P S S A (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 rapporteringssysteem goedgekeurd voor tankers (WETREP) dat van kracht wordt 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 en 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 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 de scheepvaart opgelegde rapporten te verminderen die te wijten zijn aan andere scheepsrapporteringssystemen die gelegen zijn in het WETREP-rapporteringssgebied (e.g. Caldovert), mogen de schepen aanduiden welke andere rapporteringssysteem zij ook zinnens zijn te passeren tijdens transit van het WETREP-rapporteringgebied, (in het bijzonder waar AIS voorhanden is). Dit zal 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 gevolgd: 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 rapporteringsgebied met coördinaten.
- 2 Kaart van het rapporteringsgebied.
- 3 Rapporteringsformulier.
- 4 Identificatie van stations aan wie de rapporten dienen te worden verzonden.

Bijlage 1. BESCHRIJVING VAN HET VERPLICHT SCHEEPS-RAPPORTINGSSYSTEEM VOOR HET WEST-EUROPEES PSSA-GEBIED MET COÖRDINATEN

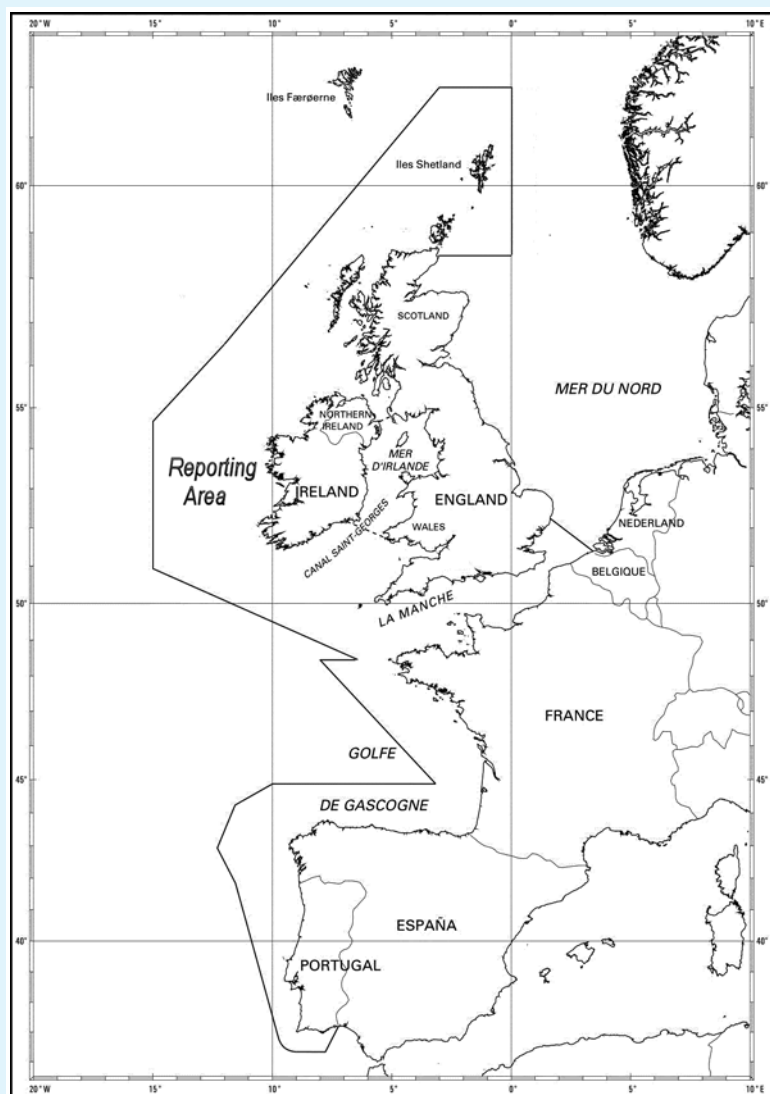
Beschrijving van het gebied

- 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°25'W
9 (F)	48°27'N	008°W
10 (F+S)	44°52'N	003°10'W
11 (S)	44°52'N	010°W
12 (S)	44°14'N	011°34'W
13 (S)	42°55'N	012°18'W
14 (S+P)	41°50'N	011°34'W
15 (P)	37°N	009°49'W
16 (P)	36°20'N	009°00'W
17 (P)	36°20'N	007°47'W
18 (P)	37°10'N	007°25'W
19 (B)	51°22'25"N	003°21'52".5E (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 medegedeeld 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: 9, 16, 67, 70
MF: 2182
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
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: +(0)1326 317575

Facsimile: +(0)1326 318342

Inmarsat-C on 423200158

e-mail: falmouthcoastguard@mcga.gov.uk

_[Bron: MDK - Afd. Scheepvaartbegeleiding d.d.27/07/2005. IMO SN/Circ.242]

> 1/34 VERONTREINIGING VAN HET ZEE-WATER DOOR OLIE EN ANDERE SCHADELIJKE STOFFEN

BaZ 1/34 - 2008 vervalt

De Permanente Commissarissen van Toezicht op de Scheldevaart, gevolg verlenend aan het verzoek van de IMO-resolutie MSC/Circ 130 van 6-4-1972, hebbende de volgende bekendmaking van 6-5-1974 aangenomen:

1. Ingevolge internationale overeenkomsten, alsmede ingevolge landelijke wetten, is het verboden om nabij de kusten en in volle zee olie of olieresten overboord te pompen.
2. In Nederland werd van de zijde van de Scheepvaartinspectie verzocht of de dienst van het Loodswezen zou willen meewerken aan de handhaving van deze bepalingen door schepen die zich nabij de kust of in de zeegaten (en ook op de rivier) schuldig maken aan het uitpompen van olie te rapporteren en zo mogelijk op te sporen. In Belgische wateren is het personeel van de Belgische Loodsdienst mede belast met de handhaving van de reglementen met betrekking tot oliebezoedeling.
3. Gezagvoerders van alle schepen van het Belgische en Nederlandse Loodswezen, enz. en alle loodsen worden verzocht, indien zij een dergelijke overtreding constateren, hiervan rapport op te maken onder vermelding van de onderstaande bijzonderheden. Voorts zal, indien zulks wordt geconstateerd aan boord van beloodste schepen, de loods de kapitein verzoeken het storten of uitpompen onmiddellijk stop te zetten.
4. De in punt 3 bedoelde rapporten moeten zo spoedig mogelijk per radio op de meest geëigende wijze worden doorgegeven. Ook van het aldaar bedoelde verzoek aan een kapitein dient hierbij melding te worden gemaakt.

Onmiddellijk na het aan wal komen zal een schriftelijk rapport, zo enigszins mogelijk vergezeld van een oliemonster, moeten worden ingediend bij de dienstleiding.

5. Een model van rapport olieverontreiniging met de te vermelden bijzonderheden volgt hieronder: Rapport olieverontreiniging nabij Nederlandse of Belgische kust.

- Naam schip
- Soort schip
- Nationaliteit
- Positie
- Datum en tijd (MET)
- Wind (kracht en richting)
- HW Vlissingen
- Stroom (snelheid en richting)
- Eventueel verdere bijzonderheden waarop de aandacht is te vestigen.
- Ondergetekende rapporteert hierbij dat hij heeft waargenomen dat bovengenoemd schip in bovengenoemde plaats op bovengenoemd tijdstip olie of oliehoudend water heeft verloren of weggepompt zodat een olievlek of streep ontstond van x meter. Een monster van deze olie is wel/niet genomen. Voor het geval dat dit rapport het eigen schip betreft, dient de loods tevens te vermelden of hij de kapitein (of stuurman) uitdrukkelijk heeft verzocht het storten of uitpompen onmiddellijk stop te zetten en welk gevolg hieraan werd verleend.
- Gedaan a/b
- Datum
- Handtekening
- Functie

6. Kapiteins of gezagvoerders van alle schepen betrokken bij voorvallen waardoor schadelijke stoffen (chemicaliën, enz.) olie of andere gevaarlijke stoffen, in het water geraken of kunnen geraken, hebben tot plicht hiervan onmiddellijk melding te maken.

7. Deze meldingen dienen zo veel mogelijk relevante details te bevatten : de juiste technische benaming van de betrokken olie of stoffen, de wijze van stuwen en verpakking, zo mogelijk "Shipping Marks" en de namen van de fabrikanten van de goederen. Bij aanvaring, stranding of zinken van het schip zijn nog van belang: details omtrent de schade op het schip, de (vermoedelijke) staat van de lading, het stuwplan en de volledige lijst van gevaarlijke stoffen of het manifest.

8. De Belgische zowel als Nederlandse loods en wordt verzocht in voorkomende gevallen te bemiddelen door de meldingen, zo mogelijk per VHF door te geven, afhankelijk van de plaats van het schip, aan:

MRCC-Kustwacht Oostende (kan.9)

Vlissingen-Radio (kan.14) of

Zandvliet (kan.12 of 14)

en er op toe te zien dat deze meldingen zoveel mogelijk van de gegevens, vermeld in punt 7 bevatten. Indien doorgeven via Oostende, Vlissingen, Zandvliet niet mogelijk is, dient de loods de kapitein erop te wijzen dat de gegevens zo mogelijk via Radio-Antwerpen, Oostende of Scheveningen aan respectievelijk Belgisch Loodswezen te Antwerpen of Oostende of het Nederlands Loodswezen te Antwerpen of Oostende of Nederlands Loodswezen te Vlissingen te zenden. De loods en dienen hun bevindingen in een loodsverklaring nader schriftelijk vast te leggen.

9. De regelgeving ter bescherming van het mariene milieu verplicht de kapitein of scheepseigenaar van een schip dat betrokken is bij een scheepvaartongeval in de zeegebieden elke redelijke preventieve maatregel of inperkingmaatregel te treffen. Deze maatregelen dienen de schade te voorkomen of tot een minimum te beperken in geval van een onmiddellijke dreiging van verontreiniging, dan wel de schade in te perken of te verwijderen in geval van een al gebeurde verontreiniging.

_(bron : Afd. Scheepvaartbegeleiding en FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu - Marien Milieudienst – d.d. 14/11/2008)

➤ **1/35 ANKEREN VAN SCHEPEN MET SCHADE NA EEN INCIDENT**

BaZ 1/35 - 2008 vervalt

Gehoord hebbende het advies van de Commissie Nautische Veiligheid Scheldemonden;

Gelet op art. 51 en 54 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990; art. 43 en 53 van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen;

Gelet op art. 44 par. 1 en 47 par. 1 van het KB houdende Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde;

Gelet op art. 8 van de Gemeentelijke Havenpolitieverordening van Antwerpen, wetende dat hierin vermeld is dat schepen die na een incident schade of vermoedelijk schade opgelopen hebben pas dan tot de haven worden toegelaten na een door de Rechtbank van Koophandel erkende scheepvaartdeskundige afgelegde verklaring,

maken de Rijkshavenmeester Westerschelde en de Leidend Ambtenaar MDK hierbij het volgende bekend.

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.

Deze gezamenlijke bekendmaking treedt in werking met ingang van de tweede dag na dagtekening van de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad waarin zij wordt geplaatst.

_(Bron: Gemeenschappelijke Vlaamse en Nederlandse Nautische Autoriteit. Kennisgeving 03-2005 d.d. 27/09/2005)

➤ **1/36A ZEEWAARTSE SCHIET-OEFENINGEN — ALGEMENE BEPALINGEN**

BaZ 1/36A - 2008 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 hebbende 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 erboven.

2. In de midden sector

Een vierkante rode vlag met twee rode bolvormige signalen erboven.

3. In de grote sector

Een vierkante rode vlag met drie rode bolvormige signalen erboven.

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 enkel be-
mand tijdens de schietoefeningen. Bij het einde van iedere schietoefe-
ning wordt de tekst van het paneel onzichtbaar gemaakt.

_[Bron: Ministerie van Defensie - 14A - Nieuwpoort d.d.30/11/2000]

➤ 1/36B NIEUWPOORT — ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN KLEINE, MIDDEN- EN GROTE SECTOR

BaZ 1/36B - 2008 vervalt

In principe zijn er GEEN schietoefeningen tegen lucht- en/of zeedoe-
len voorzien en is de scheepvaart vrij:

- op ALLE zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen
- van 01 januari tot en met 04 januari 2009
- van 21 februari tot en met 04 maart 2009
- van 28 maart tot en met 13 april 2009
- van 21 mei tot en met 24 mei 2009
- van 20 juni tot en met 13 september 2009
- van 02 november tot en met 15 november 2009
- van 21 december tot en met 31 december 2009

Buiten de hierboven vermelde periodes zullen data en uren van de
schietoefeningen tegen lucht- en/of zeedoelen periodisch in de BaZ
worden vermeld. 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 scheep-
vaart toegankelijk stellen via de website:

www.mil.be - en doorklikken naar - 'Schietoefeningen Nieuwpoort'
(<http://www.mil.be/armycomp/subject/index.asp?LAN=nl&ID=651>)

Deze informatie zal op een dagelijkse basis worden geactualiseerd.

U kunt ook telefonisch contact opnemen met de schietsector te
Nieuwpoort op de volgende telefoonnummers:

058 22 28 00 of 058 22 28 15

_[Bron: Ministerie van Defensie - 14A - Nieuwpoort d.d.08/10/2007 ref. 07-540608]

➤ 1/37 NOORDZEE — S-SECTOR SCHIET-OEFENINGEN OP DRIJVENDE DOELEN

BaZ 1/37- 2008 vervalt

1. Van 1 januari tot 31 december kunnen schietoefeningen uitgevoerd worden door schepen van de Marine binnen de zone bepaald door de volgende punten:
 - 51°39',95 N - 2°37',92 E punt A
 - 51°36',95 N - 2°37',92 E punt B
 - 51°32',95 N - 2°54',92 E punt C
 - 51°38',95 N - 2°56',92 E punt D
 - 51°39',95 N - 2°54',92 E punt E
2. Het schieten zal gebeuren vanuit de zuidergrens (lijn A-B-C) van de bovenvermelde zone in noordelijke richting.
De schietzone zal niet worden bewaakt.
3. De oppervlakteoefeningen zullen overdag en 's nachts uitgevoerd worden op een gesleept of verankerd drijvend doel.
4. De aan de oefeningen deelnemende eenheden zullen de volgende seinen uitvoeren:
 - overdag, een grote vlag B van het Internationaal Seinboek, vervuldigd door het sein CODE-NE 4
 - 's nachts, benevens de reglementaire navigatielichten, 3 rode lichten 6 voet boven elkaar en rondom zichtbaar op een afstand van 5 mijl.
5. Nadere berichten zullen de juiste periodes opgeven waarin deze oefeningen plaats hebben.

_[Bron: Ministerie van Defensie - Commando Marineoperaties Marine, Zeebrugge]

➤ 1/38 ZONE VOOR HET LATEN ONTPLOFFEN VAN OORLOGSMUNITIE EN OEFENMIJNEN beNE-ANKERGEBIED WESTHINDER

BaZ 1/38 - 2008 vervalt

Vanaf 2001 is een gebied ingesteld met middelpunt 51°29',07 N-2°49',92 E en een straal 4NM voor het laten ontploffen van oude oorlogs- en oefenmijnen.

Dit gebied wordt het hele jaar door gebruikt door verschillende types schepen van de Belgische Marine voor het op zee laten ontploffen van oude oorlogsmijnen en oefenmijnen die door eigen marineschepen of in het bijzonder door vissersvaartuigen en baggerboten werden gevonden. De frequentie van deze ontploffingen varieert van 15 tot 20 ontploffingen per jaar. Indien noodzakelijk worden ook ontploffingen gedaan in andere gebieden; BaZ 1/10 bepaalt hiervoor de procedures. Opmerking: De scheepsbewegingen bestaan voornamelijk in mijnenbestrijdingsschepen of hoogzeeslepers met hun respectieve zodiacs en duikteams alsook die schepen die gebruik maken van de oefenzone in art. 1/39 punt 1.

_[Bron: Ministerie van Defensie - Belgische Marine. d.d.04/12/2000]

➤ 1/39 BELGISCHE KUST — ZONES VOOR MIJNLEG-, MIJNJAAG- EN MIJNVEEG-OEFENINGEN

BaZ 1/39 - 2008 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°20',55 N – 2°55',42 E
- 51°18',55 N – 2°55',12 E
- 51°18',65 N – 2°53',52 E
- 51°20',65 N – 2°53',82 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.

_(Bron: Ministerie van Defensie - Belgische Marine - COMOPSNV d.d.27/11/2001)

➤ 1/40 SPECIALE BESCHERMINGSZONES EN SPECIALE ZONES VOOR NATUUR-BEHOUD

BaZ 1/40 - 2008 vervalt

Met het Koninklijk Besluit van 14 oktober 2005 worden 3 speciale beschermingszones en 1 speciale zone voor natuurbehoud ingesteld:

1. DE SPECIALE BESCHERMINGSZONES

1. een zone van 110,01 km², voor Koksijde, genaamd **SBZ 1**, afgebakend door de basislijn en een lijn die 5 punten verbindt, waarvan de coördinaten de volgende zijn:

- 51°06',72 N – 2°35',84 E
- 51°07',76 N – 2°32',32 E
- 51°12',56 N – 2°30',84 E
- 51°13',53 N – 2°39',06 E
- 51°08',92 N – 2°41',93 E

2. een zone van 144,80 km², voor Oostende, genaamd **SBZ 2**, afgebakend door de basislijn en een lijn die 8 punten verbindt, waarvan de coördinaten de volgende zijn:

- 51°12',61 N – 2°51',43 E
- 51°14',28 N – 2°51',31 E

- 51°14',80 N - 2°45',28 E
- 51°21',30 N - 2°49',44 E
- 51°20',03 N - 2°57',40 E
- 51°17',74 N - 2°59',39 E
- 51°16',18 N - 2°55',12 E
- 51°14',76 N - 2°56',48 E

3. een zone van 57,71 km², voor Zeebrugge, genaamd **SBZ 3**, afgebakend door de basislijn en een lijn die 6 punten verbindt, waarvan de coördinaten de volgende zijn:

- 51°19',47 N - 3°08',63 E
- 51°20',67 N - 3°04',79 E
- 51°21',73 N - 3°04',00 E
- 51°23',85 N - 3°10',38 E
- 51°22',70 N - 3°15',08 E
- 51°21',09 N - 3°16',33 E

In de speciale beschermingszones zijn de volgende activiteiten verboden:

- activiteiten van burgerlijke bouwkunde
- industriële activiteiten
- activiteiten van publicitaire en commerciële ondernemingen

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 (een vaartuig met een maximale snelheidscapaciteit gelijk aan of hoger dan $3,7 \cdot a^{0,1667}$ m/s of $7,193 \cdot a^{0,1667}$ kts waar a = de waterverplaatsing die overeenkomt met de design waterlijn (m³))
- watersportwedstrijden.

2. DE SPECIALE ZONES VOOR NATUURBEHOUD

In de zeegebieden wordt een speciale zones voor natuurbehoud ingesteld, zijnde:

1. Een zone van 181 km², genaamd «**Trapegeer-Stroom-bank-gebied**», afgebakend door de basislijn en een lijn die 4 punten verbindt, waarvan de coördinaten de volgende zijn:

- 51°05',57 N - 2°32',54 E
- 51°08',20 N - 2°30',24 E
- 51°16',70 N - 2°52',46 E
- 51°14',31 N - 2°55',03 E

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.

De vermelde posities zijn in WGS84 en werden omgezet waar nodig.

[_ \(bron Belgisch Staatsblad d.d.31/10/2005 – pp 47207 e.v.\)](#)

➤ **1/41 SPORTDUIKEN EN RECREATIEDUIKEN OP ZEE - PROCEDURES**

BaZ 1/41 - 2008 vervalt

1. De in dit bericht voorziene procedures gelden voor vaartuigen, met inbegrip van “pleziervaartuigen”, met sportduikers of recreatieduikers aan boord, 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.

2. De meldingen bedoeld in dit bericht dienen te gebeuren aan het MRCC.

De meldingen gebeuren:

- ofwel op VHF-kanaal 9
- ofwel telefonisch, op het telefoonnummer 059/34 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 aan het MRCC:

- de naam van het vaartuig
- dat het vaartuig uitvaart of vaart met duikers aan boord
- het aantal duikers dat zich aan boord bevindt
- de duikplaats.

4. Bij de duikplaats aangekomen, dient het vaartuig aan te melden:

- dat het schip ter plaatse is
- hoeveel duikers in het water gaan
- 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.

_(Bron: MDK – Afd. Scheepvaartbegeleiding - d.d.22/05/2006)



INDEX AFKORTINGEN

De voornaamste in de BaZ voorkomende afkortingen: (voor de afkortingen op de kaarten wordt verwezen naar de brochure “Tekens en Afkortingen”).

AAN	Avis aux Navigateurs
afgekn	afgeknotte
art	artikel
BA	Bevoegde Autoriteit
BaZ	Berichten aan Zeevarenden
BB	Bakboord
blz	bladzijde(n); pagina ('s)
Br	Britse
BS	Belgisch Staatsblad
Cdt.	Commandant
cm	centimeter
cil	cilinder
CTN	Centrale Terneuzen
CVL	Centrale Vlissingen
CZV	Centrale Zandvliet
DBZ	Dringende Berichten aan Zeevarenden
dm	decimeter
Dir.	directeur
dmrs	
E	oost(en)
ECDIS	Electronic Chart Displac and Information System
ENC	elektronische zeekaart

Gr	Greenwich
gem.	gemiddeld(e)
GLLWS	gemiddeld laaglaagwaterspring
GMT	Greenwich Mean Time
GNA	Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit

h	uur
H	gemiddeld laaglaagwaterspring
Hor	horizontaal
HW	hoogwater
HWS	hoogwaterspring
Hyd	hydrografie

IHO	International Hydrographic Organisation
IMO	International Maritime Organisation
INT	internationaal

K	kanaal
KB	Koninklijk Besluit
kard	kardinaal; kardinale
kHz	kilohertz
km	kilometer
krt(n)	kaart(en)

LAT	Lowest Astronomical Tide
lat	lateraal
Ldw	Loodswezen
LI	Lichtenlijst
LLWS	Laaglaagwaterspring
LOA	- lengte-over-alles - loodsen op afstand
LT	Lokale tijd
LW	Laag Water
LWS	Laagwaterspring

m	meter
MB	Ministerieel Besluit
MET	Midden-Europese Tijd
MHz	Megahertz
MT	middelbare Tijd
N	noord(en)
Ned	Nederland(se)
Nr(s)	nummer(s)
NTM	Notices To Mariners
OST	Oostende Radio
(P)	voorlopig BaZ
PA	ligging ongeveer
PD	ligging onzeker
PEC	Verklaring van vrijstelling van loodsplicht
pos	positie
Pt	punt
Rarefl	radarreflector
Rare	radarreflector
RCZB	Radarcentrale Zeebrugge
RENC	Regional Electronic Navigational Chart Coordination Centre
Refl	Reflector
RNC	Rasterzeekaart
RTA	Requested Time of Arrival
RVGZ	Reglement Vervoer Gevaarlijke Stoffen met Zeeschepen
RWHS	rood en wit horizontaal gestreept
RWVS	rood en wit verticaal gestreept
RWS	Rijkswaterstaat
RZHS	rood en zwart horizontaal gestreept

S	zuid(en)
s	seconde
SB	stuurboord
SBZ	Speciale Beschermingszone
SID	Schelde Inlichtingen Dienst
SOLAS	Safety of Life at Sea
sp	spits(e)
st	stomp(e)
Stb	Nederlands Staatsblad
sub	onder
(T)	Tijdelijk (BaZ)
tel	telefoonbericht
tgm	telegrambericht
UKZ	Uitkijk Zelzate
UTC	Universal Time Coordinated
vert	verticaal
vm	vadem
VVS	Verkeersscheidingsstelsel
vt	voet
W	west(en)
zgn	zogenaamd
zm	zeemijl

➤ **NOTA'S**

This image shows a single page from a notebook or ledger. It features a series of evenly spaced, thin grey horizontal lines running across the width of the page. The background is plain white, and there are no margins, text, or other markings present.

Deze Berichten aan Zeevarenden, nummer 1, wordt opgezonden na voorafgaande betaling van 15 euro op rekeningnr 091-0128657-64 op naam van:

Vlaamse overheid
E.V. Flanders Hydraulics
Berchemlei 115
2140 Borgerhout

met referentie BAZ12009

Indien u naast deze BaZ nummer 1 ook de overige Berichten aan Zeevarenden die tweewekelijks verschijnen wenst te ontvangen, schrijft u de abonnementsprijs: 30 euro per jaar, over op hetzelfde rekeningnummer met referentie BAZ 2009.

Overname van gegevens uit deze uitgave is alleen toegestaan met volledige bronvermelding: MDK - Afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie

De berichten aan Zeevarenden zijn ook te vinden op het internet:
www.vlaamsehydrografie.be



Samengesteld door:

Afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie
Administratief Centrum (1ste verdieping)
Vrijhavenstraat 3
8400 Oostende

Uitgegeven door:

IVA Maritieme Dienstverlening en Kust
Brussel 2009
© Vlaamse overheid

Opmaak en realisatie: Salto Reclame
Fotografie:
Valère Prinzie, Steven Dekeyser