



Berichten aan Zeevarenden



OOSTENDE 02 JANUARI 2014
NR. 01



VLAAMSE HYDROGRAFIE

Deze Berichten aan Zeevarenden, nummer 1, wordt opgezonden na voorafgaande betaling van 15 euro op rekeningnr. IBAN: BE29 0910 1286 5764, BIC: GKCCBEBB op naam van:

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

met referentie BaZ2014/1

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 2014/AL.

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

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



Berichten aan Zeevarenden



OOSTENDE 02 JANUARI 2014

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. 6
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. 11
1/4	BELGISCH KUSTSTATION: OOSTENDE RADIO - ROEPLETTERS: OSU - FREQUENTIES, UITZENDINGEN EN LUISTERWACHT	p. 17
1/5	ISPS-REGLEMENTERING	p. 20
1/6	NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS)	p. 31
1/7A	RADIONAVIGATIEBERICHTEN	p. 43
1/7B	RIVER INFORMATION SERVICES	p. 43
1/8A	WWW.KUSTWEERBERICHT.BE	p. 46
1/8B	WEERBERICHT EN AANKONDIGINGEN VAN STORMWEER EN HARDE WIND	p. 46
1/9	SCHIKKINGEN TE TREFFEN BIJ ONDERZEEBOOTONGEVAL	p. 50
1/10	BEHANDELING VAN IN ZEE OPGEVISTE MIJNEN EN EXPLOSIEVEN	p. 53
1/11A	LOODSDIENST IN DE SCHELDEMONDEN EN OP DE BELGISCHE KUSTHAVENS	p. 57
1/11B	BESLUIT VRIJSTELLING LOODSP LICHT SCHELDERELEMENT	p. 60
1/11C	VERSCHERPTE LOODSP LICHT VOOR VAARTUIGEN IN DE BELGISCHE TERRITORIALE ZEE EN VAARWATEREN ONDER DE BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST	p. 63
1/12	BESTELREGELING LOODSEN VOOR SCHEPEN MET EEN VLAAMSE HAVEN ALS BESTEMMING	p. 68
1/13A	WESTERSCHELDE - REDE VAN VLISSINGEN - BIJZONDERE SEINEN T.B.V. DE LOODSDIENST	p. 83
1/13B	LOODSEN OF AFSTAND (LOA) BIJ STORMBELOODSING	p. 85
1/14A	VAARGEULEN, HOOFDVAARGEULEN EN NEVENVAARGEULEN IN HET BEHEERSGEBIED VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER	p. 95
1/14B	WESTERSCHELDE: BEGRENZINGEN PARALLELLE ROUTES LANGS DE HOOFDVAARGEULEN	p. 98
1/14C	ANKERGEBIEDEN, ANKERPOSITIES EN ANKERZONES	p. 99
1/14D	ONONDERBROKEN ELEKTRICITEITSVOORZIENING VOOR SCHEPEN IN NAUW VAARWATER IN HET SCHELDEGEBIED	p. 109

1/14E	WESTERSCHELDE: OOSTGAT/SARDIJNGEUL AANPASSEN VAARGEDRAG	p. 112
1/15	BENEDEN- EN BOVENZEESCHELDE: TOELATING TOT AANMEREN	p. 113
1/16	VESSEL TRAFFIC SERVICES SCHELDEGEBIED: MARIFOON-(WERK) PROCEDURES	p. 115
1/17A	WESTERSCHELDE: BIJZONDERE EN BUITENNORMALE TRANSPORTEN	p. 153
1/17B	SCHELDE EN HAAR MONDINGEN BOVENMAATS ZEEVAARTUIG	p. 161
1/17C	PROCEDURE OPVAART & KETENWERKING VTS-SCHELDEGEBIED	p. 163
1/17D	WESTERSCHELDE: OP- EN AFVAARTREGELING VOOR SCHEPEN MET EEN MARGINALE DIEPGANG OF EEN LENGTE VANAF 300 METER NAAR EN VAN ANTWERPEN EN VOOR SCHEPEN NAAR EN VAN KALLOSLUIS	p. 167
1/18A	KANAAL VAN GENT NAAR TERNEUZEN: PASSEERPLAATSEN OP HET KANAAL VAN GENT NAAR TERNEUZEN	p. 179
1/18B	KANAAL VAN GENT NAAR TERNEUZEN KETENWERKING: SCHUTTEN VAN SCHEPEN IN DE WESTSLUIS TERNEUZEN	p. 181
1/18C	TOEGELATEN AFMETINGEN EN DIEPGANGEN VOOR ZEESCHEPEN OP HET KANAAL VAN GENT NAAR TERNEUZEN	p. 183
1/18D	KANAAL GENT-TERNEUZEN: ZEESCHEPEN DIE AFMEREN, VERTREKKEN EN/OF ZWAAIEN BIJ YARA (SLUISKIL)	p. 190
1/18E	RTA'S (REQUESTED TIME OF ARRIVAL): TIJGEBONDEN SCHEPEN BESTEMD VOOR DE HAVEN VAN GENT	p. 192
1/19	BENEDEN ZEESCHELDE - ANTWERPEN SCHELDEKAAIEN - SCHEPEN MET BESTEMMING ANTWERPEN SCHELDEKAAI S1 TOT EN MET S25	p. 196
1/20A	BELGISCHE KUSTHAVENS: BOVENMAATS ZEESCHIP	p. 202
1/20B	BELGISCHE KUST: VERKEERSSEINEN	p. 203
1/21	KUSTJACHTHAVENS: SNELHEIDSBEPERKINGEN VOOR WERKTUIGLIJK VOORTBEWOGEN VAARTUIGEN	p. 205
1/22A	HAVEN OOSTENDE: BIJZONDERE VERKEERSSEINEN - FLIKKERLICHTEN	p. 206
1/22B	HAVEN OOSTENDE: SEININSTALLATIE VOOR WATERLOZING	p. 209
1/23	KUSTJACHTHAVENS: UITVAREN PLEZIERVAART	p. 210
1/24A	HAVEN ZEEBRUGGE: VOORRANGSREGELING VISARTSLUIS -PRINS ALBERTDOK - TIJDOK	p. 211

1/24B	HAVEN ZEEBRUGGE: BLAUW-GEEL ZWAAILICHT	p. 211
1/24C	HAVEN ZEEBRUGGE: HAVENSEINEN AAN DE NIEUWE DAMMEN	p. 212
1/25	LNG-VAART: PROCEDURES	p. 214
1/26	WAARSCHUWING OMTRENT HET GEBRUIK VAN NIET-EQUIVALENTE ELEKTRONISCHE ZEEKAARTEN	p. 239
1/27	WORLD GEODETIC SYSTEM 1984 (WGS84)	p. 240
1/28	(DIFFERENTIAL) GLOBAL POSITIONING SYSTEM: THEORIE EN PRAKTIJK	p. 241
1/29	TOELICHTING OP HET GEBRUIK VAN RNC EN ENC IN ECDIS	p. 245
1/30	ONDERZEESE KABELS EN PIJPLEIDINGEN	p. 247
1/31	OCEANOGRAFISCHE EN ANDERE DERGELIJKE STATIONS	p. 249
1/32A	BESCHERMING VAN OFFSHORE-INSTALLATIES	p. 252
1/32B	OFFSHORE INSTALLATIES: WINDMOLENPARKEN	p. 253
1/33A	MINIMUMEISEN WAARAAN BEPAALDE TANKERS MOETEN VOLDOEN DIE EEN BELGISCHE HAVEN WILLEN AANLOPEN	p. 254
1/33B	GEVAARLIJKE STOFFEN MELDING AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE NAUTISCHE AUTORITEIT	p. 255
1/33C	VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN MET GASTANKERS NAAR EN VAN DE SCHELDEHAVENS	p. 259
1/33D	THE WEST EUROPEAN TANKER REPORTING SYSTEM (WETREP)	p. 261
1/34	PROCEDURE MELDINGEN AAN HET MRCC BIJ SCHEEPVAARTINCIDENTEN	p. 271
1/35	ANKEREN VAN SCHEPEN MET SCHADE NA EEN INCIDENT	p. 273
1/36A	ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN: ALGEMENE BEPALINGEN	p. 273
1/36B	NIEUWPOORT: ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN - KLEINE, MIDDEN- EN GROTE SECTOR	p. 275
1/37	NOORDZEE: BELGISCH NATIONAAL OEFENGEBIED VOOR MARINESCHEPEN	p. 276
1/38	ZONE VOOR HET LATEN ONTPLOFFEN VAN OORLOGSMUNITIE EN OEFENMIJNEN TEN NOORDOOSTEN VAN HET ANKERGEBIED WESTHINDER	p. 277
1/39	BELGISCHE KUST: ZONES VOOR MIJNLEG-, MIJNJAAG- EN MIJNVEEGOEFENINGEN	p. 278
1/40	SPECIALE BESCHERMINGSZONES EN SPECIALE ZONES VOOR NATUURBEHOUD	p. 280
1/41	DUIKEN OP ZEE: PROCEDURES	p. 284
	INDEX AFKORTINGEN	p. 286



➤ 1/1 **BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN**

BaZ 1/1 - 2013 vervalt

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

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

De BaZ nrs 2, 10 & 20 geven een opsomming van de nog geldende (P)- en (T)-berichten. De BaZ nrs 2, 10 & 20 geven eveneens een overzicht van de berichten voor kaartverbetering die nog van toepassing zijn voor de laatste editie van de Belgische zee- en Scheldekaarten. Verder geven de BaZ de lijst van de nog van kracht zijnde "Maritime Safety Information" (MSI). De MSI worden uitgevaardigd door het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) van de Kustwacht Oostende - Afdeling Scheepvaartbegeleiding en hebben in hoofdzaak betrekking op 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 aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd reglement en zijn bijlagen, en art. 34 § 4 van het KB van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust zijn alle zeevarenden verplicht:

- de algemene principes na te leven betreffende de regeling van het scheepvaartverkeer zoals die blijkt uit het jaarlijks verschijnend Bericht aan Zeevarenden nr. 1 dat elk jaar wordt bekendgemaakt.
- wat de veiligheid van de niet aan het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement onderworpen vaartuigen betreft, de maatregelen opgelegd door de ambtenaren en bedienden van de overheid tot inachtneming te houden.
- wat de scheepvaart betreft, alle door de overheid medegedeelde berichten, inzonderheid de Berichten aan Zeevarenden of de dringende berichten aan zeevarenden (Maritime Safety Information) in acht te nemen.

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

Afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie

Administratief Centrum

Vrijhavenstraat 3

8400 OOSTENDE

Tel: 059 55 42 11 • Fax: 059 51 00 41

E-mail: kust@vlaanderen.be

Waarnemingen aangaande boeien, gevaren, 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 voortkomende posities zijn uitgedrukt in WGS84.*
- *De aandacht wordt gevestigd op:*
 - *Gewijzigde artikels: 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/8B, 1/11A, 1/12, 1/14B, 1/14C, 1/14D, 1/15, 1/17B, 1/17C, 1/17D, 1/24C, 1/25, 1/29, 1/32B, 1/36A, 1/36B, 1/39, 1/40, 1/41*
 - *Geschrapte artikels: 1/13, 1/14F, 1/16A, 1/16B, 1/16C, 1/17E, 1/18*
 - *Nieuwe artikels: 1/13A, 1/13B, 1/16, 1/18A, 1/18B, 1/18C, 1/18D, 1/18E, 1/19, 1/34*

_(Bron: MDK - afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie)



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

BaZ 1/2 - 2013 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 Nederlands en Belgisch 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 is nog van kracht:

De 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 Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootman, met de wijzigingsbesluiten en de bijhorende uitvoeringsbesluiten.

De vaartuigen waarop de diverse besluiten van toepassing zijn, moeten een exemplaar van het desbetreffende reglement en een bijgewerkte officiële kaart van het gebied aan boord hebben.

5. Voor de kusthavens Zeebrugge en Oostende gelden bovendien:

De Verordening haven Zeebrugge, Zeekanaal en de dokken van Brugge volgens KB 20.01.1937.

De 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 de website van de federale overheid beschikbaar en kunnen gedownload worden via:

<http://www.mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart>

(Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding – DAB Loodswezen)

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

BaZ 1/3 - 2013 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 door te zenden.
2. Dit systeem is bekend als het "BELMAR-SYSTEEM" en wordt van kracht verklaard door het Directoraat Generaal Maritiem Vervoer in akkoord met de Staf van de Marine namens de Belgische Regering. Deze berichten zullen meegedeeld worden door het Commando van de Marineoperaties (operationele dienst Staf van de Marine).
3. Vanaf het ogenblik dat het BELMAR-systeem in gebruik is, zullen de gezagvoerders van alle Belgische koopvaardij schepen de volgende maatregelen nemen die in grote mate zullen bijdragen tot de veiligheid van hun bemanning en schip:
 - luisteren naar één van de, onder punt 4 vermelde radiostations, die de uitzendingen van de officiële berichten zullen verzekeren
 - hun positiemelding (TR's) niet meer verzenden
 - bij ontvangst van berichten geen reçu of acknowledge in DSC geven, tenzij de inhoud van het bericht daarom vraagt



- tenzij anders bevolen, hun radio-uitzendingen stopzetten
- het gebruik van de radar en van de dieptemeter tot het strikt noodzakelijke beperken.

2. BERICHTVORM

1. De BELMAR-berichten zullen onder de volgende vorm uitgezonden worden:
 - oproep
 - identificatie en nr.
 - tekst
 - datum-tijd-groep
 - einde bericht/uitzending
2. Voor de oproep wordt één van de volgende roepnamen gebruikt:
 - De verzamelroepnaam ONXA voor alle Belgische koopvaardij-schepen.
 - De verzamelnaam ONXB voor alle Belgische oorlogs- en koopvaardij-schepen.
 - 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.
 - Ten einde 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 uur en minuten. De letter Z geeft aan dat de datum-tijd-groep in middelbare tijd Greenwich is uitgedrukt. Voorbeeld: datum-tijd-groep 131831 Z geeft aan dat het bericht op de 13de dag van de lopende maand te 1831 u 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 koopvaardij-schepen". Dit wordt gevolgd door berichten zoals beschreven in 1.

3. PROCEDURE

1. De BELMAR-berichten worden op de uren in punt 4 uitgezonden.
2. De BELMAR-berichten worden integraal herhaald gedurende de eerste 24 u. na hun oorspronkelijke uitzending.
3. Een BELMAR-lijst van de berichten die steeds van kracht zijn, wordt uitgezonden op elke uitzending voorzien in punt 4 hieronder.

Deze lijst bevat voor elk afzonderlijk bericht:

- de oproep
- de identificatie met nr.
- de datum-tijd-groep

4. RADIOSTATION, FREQUENTIES en UURROOSTERS (UTC)

1. Oostende-radio

- Radiotelefonie

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



- Middengolf: 0030-0830-1130-1930-2130 op 2484 kHz en 2256 kHz.
- In de decameterband: 0030(*)-0830-1130-1530-1930 op 8761 kHz (OSU 41)-13095 kHz (OSU 51) en 17278 kHz (OSU 63).
(*) NIET op 13 095 kHz en 17278 kHz.
- In de VHF band: 0030-0830-1130-1930-2130 kanaal 27.

• Navtex

De BELMAR-berichten zullen onmiddellijk bij aankomst worden uitgezonden op de internationale frequentie 518kHz en op de nationale frequentie 490kHz.

Op 518kHz: om 0310-0710-1110-1510-1910-2310 UTC.

Op 490kHz: om 0010-0410-0810-1210-1610-2010 UTC.

2. SafetyNET

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

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

5. SPECIALE GEVALLEN

1. Schepen die in de haven liggen wanneer het BELMAR-systeem van kracht is, luisteren naar de radio-uitzendingen van deze officiële berichten. Ze laten hun radiostations slechts sluiten als blijkt dat ze de berichten kunnen afhalen bij de plaatselijke Belgische diplomatieke of consulaire vertegenwoordigers.
2. Buiten het luisteren naar BELMAR berichten zullen de schepen die zich overzees bevinden regelmatig lokale geallieerde uitzendingen beluisteren (kuststations, radio-omroepen), dit om zoveel mogelijk geïnformeerd te worden over lokale nucleaire gevaren of neerslag.

6. BONDGENOOTSCHAPPELIJKE VERBINDINGEN

1. In tijd van spanning of crisis wordt een bondgenootschappelijk netwerk van radiostations geactiveerd. Deze organisatie heet het ALLIED WORLDWIDE NAVIGATION INFORMATION SYSTEM (AWNIS).
2. AWNIS, samen met het WWNWS, zal instaan voor het verspreiden van bondgenootschappelijke verbindingen. Er verandert niets aan de procedures voor het uitluisteren van NAVWARNS.
3. Indien noodzakelijk zal aangegeven worden wanneer en hoe HY-DROPAC en HYDROLANT moeten beluisterd worden.

7. TE NEMEN ACTIE DOOR GEZAGVOERDERS EN VERANTWOORDELIJKE OFFICIEREN

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



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, 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 - Marinecomponent d.d. 26/08/2013)

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

BaZ 1/4 - 2013 vervalt

1. RADIOTELEFONIE - MIDDENGOLF (ZENDKLASSE J3E)

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

2. RADIOTELEFONIE VHF (ZENDKLASSE F3E)

- Kanalen voor aankondiging en uitzending van veiligheidsberichten:
 - aankondiging op noodkanaal K16
 - de eerste uitzending van een veiligheidsbericht wordt ook aankondigd via VHF DSC K70 (DSC = digital selective calling system)
 - uitzending op K27



- Luisterwacht: Bestendig op K16 en K27 (werkkanalen voor commercieel verkeer: K63, K78 en K85). Voor het scheepvaartverkeer op de Schelde op weg naar de Belgische zeehavens Antwerpen, Gent en Brussel is er een bestendige luisterwacht op VHF K16 en K24 (werkkanalen voor commercieel verkeer: K7, K27 en K81).
- Reikwijdte: ongeveer 35 zeemijl
- Roepletters: OSU

3. DSC - DIGITAL SELECTIVE CALLING

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

4. UITZENDINGEN VAN MARITIEME VEILIGHEIDSMATIE (MSI): WEER- EN STORMBERICHTEN, LOODSBERICHTEN, DRINGENDE BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN (NX)

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

- uitzending: - op 2761 kHz en op VHF K27, eerst in het Engels, dan in het Nederlands en dit onmiddellijk na ontvangst op het kuststation en vervolgens na het eerstvolgende H+03 en H+33 of H+33 en H+03.
 - verder op de vastgestelde uren: 0233-0633-1033-1433-1833-2233 UTC
 - weerberichten: op 0720 LT , 0820 UTC en 1720 UTC.
 - de uitzendingen worden steeds voorafgegaan door het veiligheidssein: 'securité'.
- NAVTEX:
 - **frequentie 518 kHz:** programmeer letter T op navtexontvanger
 - uitzending: - 'important': onmiddellijk na ontvangst op het kuststation en nadien zoals 'routine'.
 - 'routine': volgens het tijdschema letter T: 0310-0710-1110-1510-1910-2310 UTC.
 - weerberichten om 0710-1910 UTC.
 - uitzendingen uitsluitend in het Engels.
 - **frequentie 490 kHz:** (nationale navtex): programmeer letter B op navtexontvanger .
 - uitzendingen volgens het tijdschema letter B: 0010-0410-0810-1210-1610-2010 UTC.
 - weerberichten om 0810-1210-1610-2010 UTC.
 - uitzendingen in het Nederlands, soms in het Engels.

_(Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent d.d. 06/09/2011)



➤ 1/5 ISPS-REGLEMENTERING

BaZ 1/5 - 2013 vervalt

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

In het kader van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten is het bij toepassing van artikel 6 van de Verordening (EG) 725/2004 verplicht om de informatie gevraagd bij voorschrift 9 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag 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 (CE) 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 (EC) 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 to: 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 fro it is of the utmost importance to fill in the form correctly and completely.

_(Bron: FOD Financiën)



BE	FORMULIER BEVEILIGINGSINFORMATIE VOOR SCHEPEN VÓÓR AANKOMST VOOR ALLE SCHEPEN VOORAFGAAND AAN DE AANKOMST IN EEN HAVEN VAN EEN EU-LIDSTAAT (Voorschrift 9 van hoofdstuk XI-2 van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee van 1974 (SOLAS) en Artikel 6, lid 3, van Verordening (EG) nr. 725/2004)					
	Document mailen of faxen naar: ispsbelgium.reg9@minfin.fed.be - Fax : +32 257 96 883					
Inlichtingen over het schip en contactgegevens						
IMO-nummer		Naam van het schip				
Haven van registratie		Vlaggenstaat				
Scheepstype		Roepnaam				
Brutotonnage		Inmarsat-oproepnummers (indien beschikbaar)				
Naam en identificatie- nummer van de maatschappij		Naam en 24- uurscontactgegevens van de BBF				
Aankomsthaven		Aankomsthavenfaciliteit (indien gekend)				
Haven- en havenfaciliteitsinformatie						
Verwachte datum en tijd van aankomst van het schip in de haven (ETA)						
Voornaamste doel van de aanloop						
Volgens SOLAS-voorschrift 9.2.1 van hoofdstuk XI-2 vereiste informatie						
Heeft het schip een geldig internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (ISCC)?	JA	ISCC	NEE — waarom niet?	Afgegeven door (naam, instantie of EBB)	Vervaldatum (dd/mm/jjjj)	
Heeft het schip een goedgekeurd scheepsbeveiligingsplan aan boord?	JA	NEE	Huidig beveiligings- niveau van het schip	Beveiliging Niveau 1	Beveiliging Niveau 2	Beveiliging Niveau 3
Locatie van het schip op het tijdstip waarop het verslag wordt opgemaakt						

Vermeld de laatste tien aanlopen in havenfaciliteiten in chronologische volgorde (meest recente aanloop eerst):							
Nr.	Van (dd/mm/jjjj)	Tot (dd/mm/jjjj)	Haven	Land	UN/LOCODE (indien voorhanden)	Haven faciliteit	Beveiligingsniveau
1							BN =
2							BN =
3							BN =
4							BN =
5							BN =
6							BN =
7							BN =
8							BN =
9							BN =
10							BN =
Zijn er voor het schip speciale of aanvullende beveiligingsmaatregelen genomen, behalve die van het goedgekeurde scheepsbeveiligingsplan? Zo JA, vermeld hieronder de speciale of aanvullende beveiligingsmaatregelen voor het schip.						JA	NEE
Nr. (zoals hierboven)		Speciale of aanvullende beveiligingsmaatregelen voor het schip					
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
Vermeld de schip-tot-schipactiviteiten, in chronologische volgorde (meest recente eerst), die tijdens de laatste tien aanlopen in de bovenvermelde havenfaciliteiten werden uitgevoerd. Breid de tabel hieronder zo nodig uit of ga verder op een afzonderlijke pagina — vermeld het totale aantal schip-tot-schipactiviteiten:							



Werden de in het goedgekeurde beveiligingsplan bepaalde beveiligingsprocedures gehandhaafd tijdens elk van deze schip-tot-schipactiviteiten? Zo NEE, verstrek in de laatste kolom details van de toegepaste beveiligingsmaatregelen.					JA	NEE
Nr.	Van (dd/mm/jjjj)	Tot (dd/mm/jjjj)	Locatie of lengte- en breedtegraad	Schip-tot- schipactiviteit	Ter plaatse toegepaste beveiligingsmaatregelen	
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
Algemene omschrijving van de lading aan boord van het schip						
Bevat het schip gevaarlijke substanties die behoren tot de klassen 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 of 8 van de IMDG-code?			JA	NEE	Zo JA, bevestig dat het Dangerous Goods Manifest (of het relevante uittreksel) als bijlage is toegevoegd	
Bevestig dat een exemplaar van de bemanningslijst van het schip als bijlage is toegevoegd			JA	Bevestig dat een exemplaar van de passagierslijst van het schip als bijlage is toegevoegd		JA
Andere veiligheidsinformatie						
Wenst u enige andere beveiligingskwesaties te melden?			JA	Verstrek details:		NEE
Agent van het schip in de vooropgestelde aankomsthaven						
Naam:			Contactgegevens (telefoonnr.):			
Identificatie van de persoon die de informatie verstrekt						
Titel of functie (schrappen wat niet past): Kapitein/SRF/BBF/agent van het schip (als boven- vermeld)			Naam:		Handtekening:	
Datum/tijdstip/plaats waar het verslag werd op- gemaakt						

BE	SHIP PRE-ARRIVAL SECURITY INFORMATION FORM FOR ALL SHIPS PRIOR TO ENTRY INTO THE PORT OF AN EU MEMBER STATE					
	(1974 International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) Regulation 9 of Chapter XI-2 and Article 6(3) of Regulation (EC) No 725/2004)					
E-mail or fax this document to: ispsbelgium.reg9@minfin.fed.be - Fax : +32 257 96 883						
Particulars of the ship and contact details						
IMO number		Name of ship				
Port of registry		Flag State				
Type of ship		Call sign				
Gross tonnage		Inmarsat call numbers (if available)				
Name of company and company identification number		CSO name and 24 hour contact details				
Port of arrival		Port facility of arrival (if known)				
Port and port facility information						
Expected date and time of arrival of the ship in port (ETA)						
Primary purpose of call						
Information required by SOLAS Regulation 9.2.1 of Chapter XI-2						
Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC)?	YES	ISSC	NO - why not?	Issued by (name of Administration or RSO)		Expiry date (dd/mm/yyyy)
Does the ship have an approved SSP on board?	YES	NO	Security level at which the ship is currently operating?	Security Level 1	Security Level 2	Security Level 3
Location of ship at the time this report is made						

List the last 10 calls at port facilities in chronological order (most recent call first):								
No	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Port	Country	UN/LOCODE (if available)	Port facility	Security level	
1							SL =	
2							SL =	
3							SL =	
4							SL =	
5							SL =	
6							SL =	
7							SL =	
8							SL =	
9							SL =	
10							SL =	
Did the ship take any special or additional security measures, beyond those in the approved SSP? If the answer is YES, indicate below the special or additional security measures taken by the ship.							YES	NO
No (as above)	Special or additional security measures taken by the ship							
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
List the ship-to-ship activities, in chronological order (most recent first), which were carried out during the last 10 calls at port facilities listed above. Expand table below or continue on separate page if necessary - insert total number of ship-to-ship activities:								

Were the ship security procedures specified in the approved SSP maintained during each of these ship-to-ship activities? If NO, provide details of the security measures applied in lieu in the final column below.						YES	NO
No	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Location or longitude and latitude	Ship-to-ship activity	Security measures applied in lieu		
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
General description of the cargo aboard the ship							
Is the ship carrying any dangerous substances as cargo covered by any of Classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 or 8 of the IMDG Code?				YES	NO	If YES, confirm Dangerous Goods Manifest (or relevant extract) is attached	
Confirm a copy of the ship's crew list is attached				YES	Confirm a copy of the ship's passenger list is attached		YES
Other security-related information							
Is there any security-related matter you wish to report?				YES	Provide details:		NO
Agent of ship at intended port of arrival							
Name:				Contact details (Tel. No):			
Identification of person providing the information							
Title or Position (delete as appropriate): Master/SSO/CSO/Ship's agent (as above)				Name:		Signature:	
Date/time/place of completion of report							

BE	FORMULAIRE DE TRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ POUR TOUS LES NAVIRES PRÉALABLE À L'ENTRÉE DANS UN PORT D'UN ÉTAT MEMBRE DE L'UNION EUROPÉENNE [Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) chapitre XI-2, règle 9 et article 6, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 725/2004]					
	Document à renvoyer par courrier électronique ou par fax à: ispsbelgium.reg9@minfin.fed.be - Fax : +32 257 96 883					
Caractéristiques du navire et coordonnées						
Numéro OMI		Nom du navire				
Port d'enregistrement		État du pavillon				
Type de navire		Indicatif d'appel radio				
Tonnage brut		Numéros d'appel Inmarsat (si disponibles)				
Nom de la compagnie et numéro d'identification de la compagnie		Nom de l'agent de sûreté de la compagnie (CSO) et coordonnées de la personne de permanence				
Port d'arrivée		Installation portuaire d'arrivée (si elle est connue)				
Informations relatives au port et aux installations portuaires						
Jour et heure prévus d'arrivée du navire dans le port						
Motif premier de l'escale						
Informations requises en vertu du chapitre XI-2, règle 9.2.1, de la convention SOLAS						
Le navire dispose-t-il d'un certificat international de sûreté (ISSC) en cours de validité?	OUI	ISSC	NON – pourquoi?	Délivré par (nom de l'autorité ou de l'organisme de sûreté reconnu – RSO)		Date d'expiration (jj/mm/aaaa)
Y a-t-il un plan de sûreté du navire (SSP) approuvé à bord?	OUI	NON	Niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité	Niveau de sûreté 1	Niveau de sûreté 2	Niveau de sûreté 3
Localisation du navire au moment où la présente déclaration est établie						

Indiquez les dix dernières escales dans des installations portuaires dans l'ordre chronologique (escale la plus récente en premier):								
N°	Date d'arrivée (jj/mm/aaaa)	Date de départ (jj/mm/aaaa)	Port	Pays	UN/LOCODE (s'il est connu)	Installation portuaire	Niveau de sûreté	
1							NS =	
2							NS =	
3							NS =	
4							NS =	
5							NS =	
6							NS =	
7							NS =	
8							NS =	
9							NS =	
10							NS =	
Le commandement du navire a-t-il pris des mesures de sûreté spéciales ou additionnelles, en plus de celles prévues par le SSP approuvé? Si la réponse est OUI, indiquez ci-dessous les mesures de sûreté spéciales ou additionnelles prises par le navire.							OUI	NON
N° (voir ci-dessus)		Mesures de sûreté spéciales ou additionnelles prises par le navire						
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
Énumérez, dans l'ordre chronologique (les plus récentes d'abord), les activités de navire à navire qui ont été effectuées au cours des dix dernières escales dans les installations portuaires susmentionnées. Prolongez le tableau ci-dessous ou continuez sur une page séparée si nécessaire – indiquez le nombre total d'activités de navire à navire:								

Les procédures de sûreté du navire prévues dans le SSP approuvé ont-elles été maintenues durant chacune des activités de navire à navire? Si la réponse est NON, détaillez les mesures de sûreté appliquées à la place de ces procédures dans la dernière colonne ci-dessous.						OUI	NON
N°	Date d'arrivée (jj/mm/aaaa)	Date de départ (jj/mm/aaaa)	Lieu (ou latitude et longitude)	Activité de navire à navire	Mesures de sûreté appliquées à la place de celles prévues dans le SSP		
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
Description générale de la cargaison se trouvant à bord							
Le navire transporte-t-il des substances dangereuses relevant d'une des classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 ou 8 du code IMDG?				OUI	NON	Si OUI, confirmez que le manifeste de marchandises dangereuses (ou l'extrait approprié) est joint	
Confirmez qu'une copie de la liste de l'équipage du navire est jointe				OUI	Confirmez qu'une copie de la liste des passagers est jointe		OUI
Autres informations relatives à la sûreté							
Y a-t-il d'autres points liés à la sûreté dont vous voudriez faire état?				OUI	Précisez:		NON
Agent du navire au port d'arrivée prévu							
Nom:				Coordonnées (n° téléphone):			
Identification de la personne fournissant les informations							
Titre ou position (biffez les mentions inutiles): Capitaine/agent de sûreté du navire (SSO)/agent de sûreté de la compagnie (CSO)/agent du navire (voir ci-dessus)				Nom:		Signature:	
Date/heure/lieu d'établissement du formulaire							

_ISPS aanmeldingsformulier [versie 19.05.2012]

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

BaZ 1/6 - 2013 vervalt

1. ALGEMEEN

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

2. TOEPASSING

Bij bijzondere omstandigheden kan voor een bepaald gebied voor de koopvaardij een "NCAGS-region" worden afgekondigd. Details betreffende een NCAGS-region 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-region, zowel aan de wal als op zee. Binnen een NCAGS-region 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 koopvaardij schepen aanwijzingen geven of beschermende maatregelen nemen voor een veilige doorvaart. Zonodig wordt, in overleg met de reder, aan koopvaardij schepen 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. 24 uur voor het binnenvaren van een NCAGS-region zal het koopvaardijship gevraagd worden om een SHIP DATA CARD of een FORMAT ALFA over te maken aan de NCAGS autoriteit. Indien geen INMARSAT aan boord is, worden deze gegevens via OOSTENDE-RADIO aan de NSA BELGIUM overgemaakt.
2. Daarna meldt het schip dagelijks zijn positie met een FORMAT BRAVO.
3. Bij wijziging van de reis verzendt het schip een PASSAGE AMENDMENT (PASSAM) bericht (zie bijlage). De inhoud van het bericht omvat ten minste paragraaf 1 van het volgende standaardformaat, gevolgd door één 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. OF 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.

www.shipping.nato.int

e-mail: info@shipping.nato.int

Tel.: +44 (0) 1923 95 65 74



BIJLAGE

ENVELOPE TANGO (REVISED)

NAVAL COORDINATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING

1. Introduction

Your ship has been consigned to Naval Coordination and Guidance for 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 SHIP DATA CARD or 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 would 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 WNWNS 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 WNWWS 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.



NCAGS INFORMATION FORMS

SECTION I – SHIP DATA CARD

1. The Ship Data Card (SDC) is one of the principal methods by which NATO gathers data on shipping. A SDC may be requested at least 24 hours prior to entering the Area of Operations (AOO) and then, if possible, every six hours until departure from the AOO.
2. As a general rule a SDC should be kept as short as possible and be limited to essential information only. In normal circumstances data identified in the format with bold type will suffice.
3. The form is divided into four sections:
 - a. Section A covers basic details of the vessel.*
 - b. Section B covers details of the current voyage.*
 - c. Section C covers details of the vessel's operator.*
 - d. Section D covers cargo data.*
4. Dates and Times should be entered either by the date followed by a four digit time in the 24-hour clock (18 Oct 10 2100 Universal Time Coordinated (UTC) or a Date Time Group (DTG) (see Para 5).
5. The NATO method of expressing time and date is contained within a DTG which is written in the following manner: DDHHHHTIME ZONE MMM YY. Therefore, a DTG written as 182100Z JUL 10 describes a time of 2100 UTC on the 18 July 2010. NATO units routinely describe UTC as time zone 'ZULU' abbreviated to 'Z'.
6. Format to be used:

Section A – Ship Data:

 - (1) Vessel's name.
 - (2) International Radio Call Sign (IRCS).
 - (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) Vessel's gross tonnage.
- (11) Speed:
 - (a) Service speed.
 - (b) Maximum speed.
 - (c) Minimum speed.
- (12) Significant appearance of vessel for optical recognition.
- (13) MMSI (Maritime Mobile Services Identity) Number.
- (14) Name of communication station being copied.
- (15) INMARSAT Telephone numbers.
- (16) INMARSAT Fax numbers.
- (17) INMARSAT Telex numbers.
- (18) INMARSAT Data numbers.
- (19) Other communication means including e-mail addresses.

Section B – Voyage Data:

- (20) Intended movement – description of passage.
- (21) Last port/country of call including actual date and time of departure from last port.
- (22) Next port of call including Estimated Time of Arrival (ETA) at next port of call.
- (23) Current position.
- (24) Date/time and position entering the region.
 - (a–x) Waypoints of intended track through AOI (date/time–latitudes/longitudes).
- (25) Position and date/time of departing the region.



Section C – Operator Data:

- (26) Name of ship owner/operator including address of ship owner, name of Charterer (if any) and address of Operator/Charterer.
- (27) Email 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 and address).
- (32) Origin of main/relevant cargo.
- (33) Consignee of main/relevant cargo.
- (34) Final destination of main/relevant cargo.
- (35) Special queries appropriate to current operation such as
“State if any cargo/person is carried being subject to UN sanctions, by YES or NO”. (If the answer to the query is YES, then describe on a separate sheet).

SECTION II – FORMAT ALFA

7. Format Alfa, a voyage/passage report, is an abbreviated form of the SDC. With intelligent data gathering from the Internet, AIS and other sources, there is insufficient operational need for much of the data requirements in the full SDC. Moreover, it is of greater convenience and simplicity for merchant shipping to provide the minimum data provision to match the operational need. The passage/voyage report content and format is as follows and should be returned to the military authority as per the initiating navigation warning.

8. Format to be used:

- (1) Vessel's name.
- (2) International Radio Call Sign (IRCS).
- (3) Flag.
- (4) IMO number.
- (5) MMSI
- (6) Inmarsat telephone number.
- (7) Telex and fax number.
- (8) Email address.
- (9) Current position (at time UTC), course and planned passage speed.
- (10) Waypoints of track through AOI.
- (11) Next port of call and ETA (UTC).
- (12) Last port of call.
- (13) Name and address of ship owner and Operator/Charterer.
- (14) Helicopter transfer site (if applicable).
- (15) Crew numbers and nationalities.
- (16) Hazardous cargo (category) details (if applicable).

SECTION III – FORMAT BRAVO

- 9.** Format Bravo, a daily position report, should be sent when requested by military authorities, but usually once every 24 hours after the initial passage report (Format Alfa).

10. Format to be used:

- (1) Vessels name.
- (2) IMO number.
- (3) Current position (at time UTC).
- (4) Any change to itinerary.



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 d.d. 06/09/2011)

➤ **1/7A RADIONAVIGATIEBERICHTEN**

BaZ 1/7A - 2013 vervalt

De aandacht van zeevarenden wordt gevestigd op de "World-Wide Navigational Warning Service". Deze dienst omvat 16 geografische zones verspreid over de gehele wereld en NAVAREAS (I tem XVI) genoemd. De limieten van deze gebieden en de aanduiding van de zone-coördinator en van de zendstations 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 worden aanbevolen wanneer ze in één van de betrokken zones varen, de vermelde publicaties te consulteren en gebruik te maken van de radionavigatieberichtendienst.

_(Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding)

➤ **1/7B RIVER INFORMATION SERVICES**

BaZ 1/7B - 2013 vervalt

Bij het River Information Services-centrum in Evergem kan men 24/24 en 7/7 terecht voor verschillende scheepvaart- en waterweg-gebonden vragen. Inlichtingen over bedieningstijden, informatie over waterwegen en hun karakteristieken, brughoogtes, waterstanden, debieten, mogelijke trajecten, scheepvaartrechten, recreatievaart, werkzaamheden op de waterwegen, melden van calamiteiten,... kunnen te allen tijde bekomen worden via het nummer 09/253.94.71 of via mail op ris.evergem@wenz.be.

_(Bron: Waterwegen en Zeekanaal NV – Bericht aan de Schipperij nr.18 d.d.. 02/05/2007)





➤ 1/8A WWW.KUSTWEERBERICHT.BE

BaZ 1/8A - 2013 vervalt

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

Alle voorspellingen kunnen geraadpleegd worden op de website:

www.kustweerbericht.be

_(Bron: MDK - afdeling Kust)

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

BaZ 1/8B - 2013 vervalt

1. ALGEMEENHEDEN

1. Ten behoeve van de scheepvaart langs de Belgische kust wordt door het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België (KMI) naast de gebruikelijke weer- en stormberichten ook harde wind aangekondigd.

Al deze berichten hebben betrekking op de twee volgende mariene zones:

- **Dover en Belgisch kustgebied**

Gebied begrensd in het Engels Kanaal door de denkbeeldige rechte gaande van Beachy Head tot aan de monding van de rivier Somme, enerzijds, en door de parallel van 51°24,95'N in de Noordzee, anderzijds.

- **Thames**

Zone begrepen tussen de parallellen van 51°24,95'N en 51°47,95'N in de Noordzee.

2. De kracht van de wind wordt uitgedrukt in eenheden van de schaal Beaufort.
3. De bekendmakingen per radio zullen gebeuren door het kuststation Oostende-Radio in het Nederlands en in het Engels.
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.

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

OP NAVTEX:

Internationale frequentie 518 kHz in het Engels om 0710 en 1910 UTC.

Nationale frequentie 490 kHz in het Nederlands om 0810 – 1210 – 1610 en 2010 UTC.

3. STORMBERICHTEN

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



2. Windveranderingen gedurende de storm worden in principe bekendgemaakt minstens 3 uur maar niet vroeger dan 6 uur van tevoren.
3. Een bericht wordt eveneens gegeven wanneer het stormgevaar geweken is.
4. Uitzendingen over Oostende-Radio:
In de tekst van de radioberichten wordt de richting en de kracht van de wind, de betrokken zone, en de verwachte evolutie van de storm, zo mogelijk, opgegeven.

De uitzendingen gebeuren:

- **in telefonie:**

Op dezelfde frequenties als voor de weerberichten:

- onmiddellijk na ontvangst op het kuststation
- op het einde van de twee eerstvolgende stilteperiodes

De eerste uitzending wordt ook aangekondigd via DSC

(Digital Selective Call) op VHF K 70 en middengolf op 2187,5 kHz

- **via NAVTEX**

Op 518 kHz en 490 kHz onmiddellijk na ontvangst op het kuststation en nadien volgens het vaste uitzendschema:

- Op 518 kHz: 0310 - 0710 - 1110 - 1510 - 1910 - 2310 UTC
- Op 490 kHz: 0010 - 0410 - 0810 - 1210 - 1610 - 2010 UTC

Dit zolang de storm duurt.

5. Uitzendingen van stormwaarschuwingen vanaf kracht 6 door Antwerpen-Radio (op afstand bediend door Oostende-radio):
op K24 VHF na voorafgaande aankondiging op K16:
 - direct na ontvangst op het kuststation
 - vervolgens nog tweemaal om H + 48min.

4. WAARSCHUWINGEN VOOR HARDE WIND

1. De aankondiging gebeurt wanneer verwacht wordt dat de wind gedurende minstens 3 uur met een kracht 6 of 7 zal waaien, maar niet vroeger dan 12 uur van tevoren.
2. Een bericht wordt gegeven wanneer het gevaar voor harde wind geweken is.
3. Uitzendingen door Oostende-Radio:
De uitzendingen gebeuren in telefonie en via radiotelex-NAVTEX op dezelfde frequenties en tijden vermeld in punt 4 van de stormberichten hierboven.
De eerste uitzending wordt ook aangekondigd via DSC op VHF-kanaal 70 en MF 2187,5 kHz.
4. Uitzendingen van stormwaarschuwingen vanaf kracht 6 door Antwerpen-Radio (op afstand bediend door Oostende-Radio): op K24 VHF na voorafgaande aankondiging op K16:
 - direct na ontvangst op het kuststation
 - vervolgens nog tweemaal om H + 48min.

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

Deze speciale berichten uitgaande van de afdeling Scheepvaartbegeleiding worden uitgezonden op de frequentie 2761 kHz en VHF kanaal 27 na aankondiging op de frequenties 2182 kHz, VHF ch16 en nationale navtex 490 kHz dadelijk na ontvangst.

_(Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent d.d. 06/09/2011)



➤ 1/9 SCHIKKINGEN TE TREFFEN BIJ ONDERZEEBOOTONGEVAL

BaZ 1/9 - 2013 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:
 - één of twee markeerboeien die de onderzeeboot zelf heeft doen opdrijven onmiddellijk na het ongeval
 - rookkaarsen of lichtkogels, met regelde tussenpozen afgevuurd vanuit de onderzeeboot
 - olievlekken
 - luchtbellen.

2. De meeste onderzeeboten zijn voorzien van één 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 Engelstalige landen, in welk geval de aanwijzingen moeten zijn gesteld in

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

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 berichtenkoker. Bij het uit het water halen dient rekening te worden gehouden met de hoge temperatuur van de rookkaars. Het afvuren van rood gekleurde pyrotechnische middelen vanuit een onderzeeboot is een manier om aan te geven dat de onderzeeboot in nood is. Dit wil niet zeggen dat de onderzeeboot snel boven water probeert te komen.
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, vb. 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 reddingsboot 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 reddingsboten 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 zeemannschap, vissende schepen op veilige afstand te passeren.

_(Bron: Nederlandse Hydrografie - Den Haag - BAZ1 2013)

> **1/10 BEHANDELING VAN IN ZEE OPGEVISTE MIJNEN EN EXPLOSIEVEN**

BaZ 1/10 - 2013 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 OOSTENDE 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 - Marinecomponent 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 > 2000 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 SCHELDEMONDEN EN OP DE BELGISCHE KUSTHAVENS**

BaZ 1/11A – 2013 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 loodsboten en die kusthavens, in die kusthavens en tussen die kusthavens en de aanpalende reden, behalve voor schepen die vrijgesteld zijn van loodsplicht vermeld in het uitvoeringsbesluit “verscherpte loodsplicht” van het Vlaams Loodsdecreet (zie rubriek 1/11C).

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 laatsten voor het beloodsen van schepen naar



Nederlandse en Belgische havens aan de Westerschelde en aan het kanaal van Gent naar Terneuzen. Dit Vlaams loodsvaartuig van het SWATH type heeft een rode romp, met op de scheepszijde in witte letters de naam "WANDELAAR" en het woord "PILOT". Overdag wordt een rode vlag met witte letter P gevoerd. 's Nachts worden de lichten gevoerd en getoond voorgeschreven door het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee. Het is uitgerust met VHF-radiotelefonie en luistert uit op kanalen 65 en 6.

2. 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 hierboven 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 hierboven genoemde vaartuig, te varen door het Schouwendiëp 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. LOODSDIENST KUST

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

_(Bron: MDK - DAB loodswezenen)



➤ 1/11B BESLUIT VRIJSTELLING LOODSP LICHT SCHELDERE GLEMENT

BaZ 1/11B - 2013 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;

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 Loodspllichtbesluit 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° Rijschepen, Denemarkenvaarders en binnen-/buitenschepen die bij of krachtens de in Nederland geldende wettelijke voorschriften zijn vrijgesteld van de loodsplicht en die als zodanig zijn ingeschreven in het register, als zij zich niet zeewaarts Vlissingen-Rede bevinden;
- 6° vaartuigen, gebouwd voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind, tenzij ze tijdens de vaart voor een ander doel worden ingezet;
- 7° zeeschepen in eigendom van of in beheer bij de Vlaamse of Nederlandse loodsdienst;
- 8° schepen in eigendom van of in beheer bij de Belgische, Vlaamse of Nederlandse overheid;
- 9° oorlogsschepen die behoren tot de Koninklijke Marine, de Belgische Zeemacht of een bondgenootschappelijke zeemacht;
- 10° schepen die een loodstraject in de territoriale zee bevaren, zonder dat dit geschiedt ten behoeve van het aanlopen of verlaten van een Scheldehaven;
- 11° schepen die een loodstraject in de territoriale zee bevaren van of naar de plaats waar het loodsen eindigt of aanvangt;
- 12° schepen die een verplaatsing maken langs dezelfde kade, dan wel een soortgelijke korte verplaatsing maken binnen een scheepvaartweg.

De vrijstelling geldt niet voor zeeschepen, gebouwd of geschikt gemaakt en gebezigd voor het vervoer van minerale olie, gas of chemicaliën in bulk, en geheel of gedeeltelijk daarmee geladen, dan wel leeg maar nog niet ontgast of ontdaan van hun gevaarlijke residuen, met uitzondering van:

- a. schepen die ten anker liggen zeewaarts Vlissingen-Rede;
- b. schepen met een Gross Tonnage van minder dan 60.000 of met een diepgang van minder dan 130 decimeter die ten anker liggen op of opwaarts Vlissingen-Rede.

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 Sardijngeul en Vlissingen-Rede tot aan de havens van Vlissingen Oost bevaren;
- 2° zeeschepen met een lengte over alles tot en met 80 meter, indien zij de monden van de Schelde via een andere dan de onder 1° bedoelde scheepvaartweg bevaren.

De vrijstelling geldt niet voor zeeschepen, gebouwd of geschikt gemaakt en gebezigd voor het vervoer van minerale olie, gas of chemicaliën in bulk, en geheel of gedeeltelijk daarmee geladen, dan wel leeg maar nog niet ontgast of ontdaan van hun gevaarlijke residuen, met uitzondering van:

- a. schepen die ten anker liggen zeewaarts Vlissingen-Rede;
- b. schepen met een Gross Tonnage van minder dan 60.000 of met een diepgang van minder dan 130 decimeter die ten anker liggen op of opwaarts Vlissingen-Rede.

N.B. De ontheffingen van loodsplicht in de Scheldemonden worden verleend zoals bepaald in:

- het Besluit ontheffing loodsplicht Scheldereglement 2003 (Belgisch Staatsblad van 17.07.2003, blz. 38348), gewijzigd bij het besluit van 18 september 2008 (Belgisch Staatsblad van 29.09.2008, blz. 50451);
- de Nadere eisen ontheffingverlening loodsplicht Scheldereglement (Belgisch Staatsblad van 17.07.2003, blz. 38350), gewijzigd bij het besluit van 16 juni 2005 (Belgisch Staatsblad van 28.06.2005, blz. 29852), het besluit van 18 september 2008 (Belgisch Staatsblad van 29.09.2008, blz. 50429) en het besluit van 23 september 2009 (Belgisch Staatsblad van 8 oktober 2009, blz. 66357).

_[Bron: Stafdienst MDK]

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

BaZ 1/11C - 2013 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 hoog-radioactieve 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:

- 1° Op de Belgische territoriale zee tussen de door de bevoegde autoriteit aangeduide beloodsingspunten en de Vlaamse kusthavens;
- 2° Op de Schelde vanaf de Belgisch-Nederlandse grens tot Temse;

- 3° Op het Belgisch gedeelte van het zeekanaal van Gent naar Terneuzen, de Moervaart, en de op deze wateren aansluitende dokken en darsen;
- 4° De tijhavens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort en de wateren tussen deze havens en de aanpalende reden;
- 5° De toegangseulen 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: Stafdienst MDK d.d. 11.12.2002)



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

BaZ 1/12 - 2013 vervalt

1. DEFINITIES

In deze procedures wordt verstaan onder:

Exploitant: de kapitein, charteraar, beheerder of agent van een vaartuig.

Loodsbesteltijd: het tijdstip waarop de loods aan boord gewenst is in functie van de daadwerkelijke gewenste tijd van op- of afvaart.

Loodsbesteldiensten: de operationele contactpunten van het Vlaamse en het Nederlandse Loodswezen die belast zijn met het toewijzen van loodsen.

Loodskruispost: inschepingspunt van de loods op zee.

Loodsbestelling: opgave van een loodsbesteltijd.

Initiële loodsbestelling: de loodsbestelling die door de exploitant via het elektronische systeem van de haven van bestemming of vertrek of via het LIS21 moet opgegeven worden.

Elektronisch systeem: ENSOR (Oostende), ZEDIS (Zeebrugge), APICS (Antwerpen), ENIGMA (Gent), LIS21 (Nieuwpoort, Zeekanaal Brussel, Boven-Zeeschelde, Terneuzen, Vlissingen, Middelburg, Hansweert, Walsoorden). Scheepsagenten kunnen aan het Loodswezen een toegangscode tot het LIS21 vragen. Dergelijke aanvraag dient schriftelijk, per fax of per email te gebeuren en vermeldt de contactgegevens van de betrokken agent, ook na de kantooruren.

ETD: Estimated Time of Departure, verwachte tijdstip van vertrek opgegeven door de exploitant.

RTA: Requested Time of Arrival, tijdstip waarop een vaartuig gevraagd wordt om aan te komen op een gegeven punt.

BTV: Bezwaar Tot Vervolg, melding van de agent dat schip niet gepland mag worden voor opvaart.

RTD: Requested Time of Departure, tijdstip waarop een vaartuig gepland is om te vertrekken van een gegeven punt.

Ketenwerking: een geïntegreerde organisatie van de verkeersbegeleidingssystemen en de scheepvaartactoren, waarbij de vaartrajecten vanaf zee tot aan de ligplaats, en omgekeerd, worden beschouwd als onderdeel van één aaneengesloten keten, teneinde een optimale verkeersafwikkeling te bekomen. Hierbij wordt de optimalisatie van de volledige scheepsreis beoogd en niet de optimalisatie van de werking van één der scheepvaartactoren (bron van definitie: Scheepvaartbegeleidingsdecreet).

Communicatiemiddelen: elektronisch systeem van de haven, telefax, vaste en mobiele telefoon (exclusief SMS), e-mail (enkel voor kaptains).

Havenkapiteindienst: de dienst binnen het havengebeuren verantwoordelijk voor het plannen van de sluizen.

Boven-Zeeschelde: onder Boven-Zeeschelde wordt het gebied begrepen stroomopwaarts vanaf het begin van de Rede van Antwerpen, op een punt, gelegen één kilometer stroomopwaarts de nieuwe kaaien die ten Zuiden van Antwerpen werden aangelegd, tot aan de sluis van Wintam.

2. LOODSBESTELLING VOOR EEN INKOMEND VAARTUIG KOMENDE VAN ZEE

a. Initiële loodsbestelling

De exploitant moet de initiële loodsbestelling voor één der loodskruisposten ten laatste 6 uur voor de loodsbesteltijd melden. Indien aan deze voorwaarde niet voldaan wordt kan het vaartuig vertraging oplopen. De initiële bestelling door de agent gebeurt in naam en voor rekening van de exploitant van het vaartuig.

Bij het invoeren van een BTV door de agent vervalt een eventuele loodsbestelling voor de loodskruispost.

Na het opheffen van een BTV moet de exploitant een nieuwe initiële loodsbestelling plaatsen.



De loods wordt voorzien uiterlijk 6 uur na de opgegeven nieuwe loodsbesteltijd.

Indien vooraf bekend is wanneer het schip mag opvaren, mag geen BTV worden ingevoerd. Dit tijdstip moet immers als loodsbesteltijd opgegeven worden.

Een eventuele RTA vervalt bij het instellen van een BTV.

Het hiervoor vermelde is eveneens van toepassing op de exploitant, die onverplicht gebruik wenst te maken van de diensten van een loods.

Deze regel geldt ook voor vaartuigen die een loods wensen in te schepen op de rede van Vlissingen.

De initiële loodsbestellingen dienen, alsook de wijzigingen hieraan gekoppeld en voor ligplaatsen die gelegen zijn op de Boven-Zeeschelde, rechtstreeks te gebeuren via het LIS21.

b. Herbevestiging

Een loodsbestelling voor Gent en Antwerpen en de Boven-Zeeschelde die meer dan 24 uur vooraf werd gemeld moet door de exploitant herbevestigd worden of door de agent in naam en voor rekening van de exploitant van het vaartuig, vanaf 12 uur voor de besteltijd, maar ten laatste 6 uur vooraf.

Indien de exploitant niet voldoet aan deze regel vervalt de loodsbestelling en moet opnieuw een initiële loodsbestelling geplaatst worden.

c. Actieve bestelling

De loodsbestelling wordt actief 6 uur voor de loodsbesteltijd. Vanaf dit moment neemt het Loodswezen de nodige acties om de loods op het gewenste tijdstip en de gewenste plaats aan boord van het vaartuig te brengen.

d. Wijziging

Wanneer de loodsbesteltijd met meer dan 1 uur verlaat moet de exploitant de loodsbesteltijd via de gedefinieerde communicatiemiddelen wijzigen ten laatste voordat de loodsbestelling actief wordt.

De wijziging door de agent gebeurt in naam en voor rekening van de exploitant.

Een wijziging van een actieve besteltijd kan uitsluitend via de gedefinieerde communicatiemiddelen aan de loodsbesteldienst gemeld worden.

Wanneer de loodsbesteltijd vervroegt, moet de exploitant dit ten laatste 6 uur voor zijn nieuwe loodsbesteltijd melden via de gedefinieerde communicatiemiddelen. De wijziging door de agent gebeurt in naam en voor rekening van de exploitant.

Het niet voldoen aan bovenvermelde kan een vertraging tot gevolg hebben.

Wanneer bij aankomst aan de loodskruispost de loodsbesteltijd om welke reden dan ook (congestie, orders, toelatingsbeleid,...) alsnog wordt uitgesteld, dan wordt het vaartuig van een loods voorzien uiterlijk 6 uur na de ontvangst van de toelating om een loods aan boord te zetten.

e. Afbestelling

Een afbestelling moet onmiddellijk aan de loodsbesteldienst gemeld worden via de gedefinieerde communicatiemiddelen (coördinaten zie rubriek 8). De afbestelling door de agent gebeurt in naam en voor rekening van de exploitant.

Wanneer het loodswezen één uur na de besteltijd nog geen radiocontact heeft (VHF) met het schip, dan wordt de besteltijd van ambtswege geannuleerd en moet er opnieuw een initiële loodsbestelling worden gedaan.



f. Meldingsprocedure

1. De exploitant moet er op toezien dat de initiële loodsbestelling ten minste volgende gegevens bevat:

Naam vaartuig

Roepletters

Vlag

IMO-nummer

Haven van bestemming

Ligplaats

Gewenste meerzijde

Datum, tijdstip en loodskruispost (dd:mm+hh:mm in lokale tijd)

Niet loodsplichtige schepen: opgave gewenste loodstrajecten

Naam agent

Lengte over alles

Breedte over alles

Actuele maximum diepgang in dm zoet water (fresh water)

Maximum manoeuvreer snelheid

Actueel vrijboord in dm

Speciale opmerkingen ingeval van beperkte manoeuvreerbaarheid, gebreken aan het schip, oponthoud aan loodsstation

2. Bij iedere wijziging van de loodsbesteltijd, die niet via het elektronische systeem gebeurt, vermeldt de exploitant ten minste de volgende gegevens aan de loodsbesteldienst (zie rubriek 8):

WIJZIGING LOODSBESTELTIJD

Naam vaartuig & IMO-nummer

Haven van bestemming

Ligplaats

Loodskruispost

Aangepaste loodsbesteltijd (dd:mm+hh:mm in lokale tijd)

Opmerkingen

3. Bij een afbestelling die niet via het elektronische systeem gebeurt, vermeldt de exploitant ten minste volgende gegevens aan de loodsbesteldienst (zie rubriek 8):

AFBESTELLING LOODSBESTELLING
Naam vaartuig & IMO-nummer
Haven van bestemming
Ligplaats
Loodskruispost
Te annuleren loodsbesteltijd (dd:mm+hh:mm in lokale tijd)
Opmerkingen

3. LOODSBESTELLING VOOR EEN UITGAAND VAARTUIG EN VERHALINGEN BINNEN EEN VLAAMSE HAVEN WAAR DE VLAAMSE LOODSDIENST BEVOEGD IS

a. Initiële loodsbestelling

De exploitant moet de initiële loodsbestelling ten laatste 3 uur voor de loodsbesteltijd melden. De initiële bestelling door de agent gebeurt in naam en voor rekening van de exploitant, van het vaartuig.

Indien aan deze voorwaarde niet voldaan wordt kan het vaartuig vertraging oplopen.

Het hiervoor vermelde is eveneens van toepassing op de exploitant die onverplicht gebruik wenst te maken van de diensten van een loods.

Voor een vaartuig met een ligplaats achter de sluis moet de exploitant tijdig zijn ETD-ligplaats doorgeven aan de havenkapiteindienst samen met de initiële loodsbestelling.

De havenkapiteindienst deelt 3 uur vooraf de RTD-sluis mee aan de loodsbesteldienst (zie rubriek 8) via het elektronische systeem. Deze RTD-sluis geldt als loodsbesteltijd.

De initiële loodsbestellingen dienen, alsook wijzigingen hieraan gekoppeld voor schepen vertrekkend vanuit ligplaatsen gelegen op de

Boven-Zeeschelde en vanaf de sluis van Wintam, rechtstreeks te gebeuren via het LIS21.

b. Actieve bestelling

De loodsbestelling wordt actief 3 uur voor de loodsbesteltijd. Vanaf dit moment neemt het Loodswezen de nodige acties om de loods op het gewenste tijdstip en de gewenste plaats aan boord van het vaartuig te brengen.

Vanaf dit ogenblik moet elke wijziging en/of afbestelling via de gedefinieerde communicatiemiddelen aan de loodsbesteldienst opgegeven worden.

c. Wijziging

Wanneer de loodsbesteltijd of ETD-ligplaats met meer dan 1 uur verlaat moet de exploitant deze via de gedefinieerde communicatiemiddelen wijzigen ten laatste voordat de loodsbestelling actief wordt. De wijziging door de agent gebeurt in naam en voor rekening van de exploitant.

Een wijziging van een actieve besteltijd kan uitsluitend via de gedefinieerde communicatiemiddelen aan de loodsbesteldienst gemeld worden.

Wanneer de loodsbesteltijd vervroegt, moet de exploitant ten laatste 3 uur voor het nieuwe tijdstip van vertrek de loodsbesteltijd aanpassen. De wijziging door de agent gebeurt in naam en voor rekening van de exploitant.

Het niet voldoen aan bovenvermelde kan een vertraging als gevolg hebben.

Bij een wijziging van RTD-sluis (loodsbesteltijd) deelt de havenkapiteindienst onmiddellijk de gewijzigde RTD-sluis mee aan de loodsbesteldienst via het elektronische systeem.

d. Afbestelling

Een afbestelling moet onmiddellijk aan de loodsbesteldienst gemeld worden via de gedefinieerde communicatiemiddelen. De afbestelling door de agent gebeurt in naam en voor rekening van de exploitant. Wanneer de loods aan boord op de besteltijd vaststelt dat het schip wegens welke reden dan ook binnen twee uur niet kan vertrekken, dan kan het Loodswezen de besteltijd annuleren en moet de exploitant een nieuwe loodsbesteltijd opgeven.

e. Meldingsprocedure

1. De exploitant moet er op toezien dat de initiële loodsbestelling ten minste volgende gegevens bevat:

Naam vaartuig

Roepletters

Vlag

IMO-nummer

Huidige ligplaats

Bestemming: Loodskruispost of andere haven binnen de regio met vermelding van ligplaats en meerzijde

Datum, loodsbesteltijd of ETD-ligplaats (achter de sluizen)
(dd:mm+hh:mm in lokale tijd)

Niet loodsplichtige schepen: opgave gewenste loodstrajecten

Naam agent

Lengte over alles

Breedte over alles

Actuele maximum diepgang in dm zoet water (fresh water)

Maximum manoeuvreer snelheid

Actueel vrijboord in dm

Speciale opmerkingen ingeval van beperkte manoeuvreerbaarheid, gebreken aan het schip, oponthoud

Bij iedere wijziging van de loodsbesteltijd voor een vaartuig, met uitzondering van vaartuigen achter de sluizen, die niet via het elektronische systeem gebeurt, vermeldt de exploitant ten minste de volgende gegevens aan de loodsbesteldienst (zie rubriek 8):

WIJZIGING LOODSBESTELTIJD
Naam vaartuig & IMO-nummer
Bestemming (loodskruispost of andere haven)
Aangepaste loodsbesteltijd (dd:mm+hh:mm in lokale tijd)
Opmerkingen

2. Bij iedere wijziging van de RTD-sluis meldt de havenkapiteindienst ten minste de volgende gegevens via het elektronische systeem:

Naam vaartuig
IMO-nummer
Aangepaste RTD-sluis (loodsbesteltijd)
Opmerkingen

3. Bij een afbestelling die niet via het elektronische systeem gebeurt, vermeldt de exploitant ten minste volgende gegevens aan de loodsbesteldienst (zie rubriek 8):

AFBESTELLING LOODSBESTELLING
Naam vaartuig & IMO-nummer
Te annuleren loodsbestelling (dd:mm+hh:mm in lokale tijd)
Opmerkingen

4. OVERZICHTSTABEL

Ter verduidelijking hieronder een tabel met het elektronisch systeem dat gebruikt moet worden voor een loodsbestelling of een aanpassing ervan of het instellen van een Bezwaar Tot Vervolg (BTV) voor het gebied Boven-Zeeschelde, loodsplichtige verhalingen in havens en de haven van Nieuwpoort.

Inkomend		Uitgaand	
Zee → Boven-Zeeschelde	LIS	Boven-Zeeschelde → Zee (incl bunkeren Oosterweel)	LIS
Zee → DEME haven (Frans werk)	LIS	DEME haven (Frans werk) → Zee	LIS
NL haven → Boven-Zeeschelde	LIS	Boven-Zeeschelde → NL haven	LIS
Zeebrugge → Boven-Zeeschelde	ZEDIS	Boven-Zeeschelde → Zeebrugge	ZEDIS
Oostende → Boven-Zeeschelde	ENSOR	Boven-Zeeschelde → Oostende	ENSOR
Nieuwpoort → Boven-Zeeschelde	LIS	Boven-Zeeschelde → Nieuwpoort	LIS
Gent → Boven-Zeeschelde	ENIGMA	Boven-Zeeschelde → Gent	ENIGMA
Antwerpen haven (rivierkaai of ex dokken via sluis) → Boven-Zeeschelde	APICS	Boven-Zeeschelde → Antwerpen haven (rivierkaai of dokken via sluis)	APICS
Verhaling gebied Boven-Zeeschelde of in/uit Nieuwpoort	LIS	Verhaling in havengebied Antwerpen, Gent, Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort	Haven systeem

Aanpassingen aan een loodsbestelling dienen te gebeuren in het systeem dat voor de initiële loodsbestelling is gebruikt.



5. VOLGORDE VAN BELOODSEN

Een vaartuig wordt van een loods voorzien of neemt deel aan loodsen op afstand in volgorde van de loodsbesteltijd, tenzij er een specifieke regeling bestaat in functie van de ketenwerking.

Indien een vaartuig de loods vroeger dan de loodsbesteltijd wenst, wordt dit vaartuig niet eerder van een loods voorzien dan de loodsbesteltijd, tenzij eerder een loods beschikbaar is of het vaartuig eerder in het loodsen op afstand-systeem kan worden opgenomen.

Volgende vaartuigen worden altijd bij voorrang van een loods voorzien zelfs indien hierdoor vaartuigen met een geldige besteltijd later van een loods worden voorzien.

- Vaartuig in nood
- Tij- en/of stroomgebonden vaartuig
- Vaartuig waarvoor een afwijking op de loodsbesteltijd geldt in opdracht van een bevoegde instantie

6. BIJKOMENDE FORMALITEITEN

Indien het vaartuig voor de eerste maal een Vlaamse haven aanloopt en/of bij wijziging van de scheepsgegevens moeten volgende documenten vooraf aan het Loodswezen bezorgd worden (bij voorkeur elektronisch):

1. Kopie van de Wheelhouse Poster (IMO-resolutie 601(15))
2. Kopie van de Pilot Card indien Wheelhouse Poster niet beschikbaar
3. Informatiedocument over de SWATH operabiliteit van schepen

*Vlaams Loodswezen
Boulevard de Ruyter 2
4381 KA Vlissingen
info@loodswezen.be
Fax: +31 (0)118 42 45 27*

7. NOODPROCEDURES

Ingeval een elektronisch systeem niet beschikbaar is, waardoor de initiële loodsbestelling niet elektronisch kan gebeuren, dan moet de exploitant de initiële loodsbestelling via de andere gedefinieerde communicatiemiddelen aan de loodsbesteldienst (zie rubriek 8) melden.

De havenkapiteindienst en/of de loodsbesteldienst zal de exploitant verwittigen wanneer de noodprocedure start of eindigt.

8. COÖRDINATEN LOODSBESTELDIENSTEN

Loodsbesteldienst voor Antwerpen, Boven-Zeeschelde en Zeekanaal

Maritieme Dienstverlening en Kust

Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen

Tavernierkaai 3

2000 Antwerpen

Tel: 24/24	+32 (0)3 222 08 65
	+32 (0)3 232 02 29
	+32 (0)3 231 89 52
GSM:24/24	+32 (0)476 58 01 49
Fax:24/24	+32 (0)3 232 20 85
Administratie:	+32 (0)3 222 08 70
Website:	www.loodswezen.be
Elektronisch systeem	APICS-LIS21
E-mail	Alleen voor kapiteins
via Wandelbaar	orderpilot@loodswezen.be
via Steenbank	scheldepilot@loodswezen.nl

Loodsbesteldienst voor Gent

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

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

Loodsbesteldienst voor de kusthavens

Maritieme Dienstverlening en Kust
Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen
Car Ferry-gebouw
Doverlaan, 7 bus 2
8380 Zeebrugge

Tel: 24/24	+32 (0)50 35 52 39
GSM:24/24	+32 (0)478 58 21 10
Fax:24/24	+32 (0)50 35 78 12
Administratie	+32 (0)50 55 77 30
Website	www.loodswezen.be
Elektronisch systeem:	ZEDIS-ENSOR-LIS21
E-mail	Alleen voor kapiteins
	orderpilot@loodswezen.be

Vlaamse loodsbesteldienst te Vlissingen

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

Tel: 24/24	+31 (0)118 42 45 40
GSM:24/24	+32 (0)473 89 70 02
Fax:24/24	+31 (0)118 43 15 37
Administratie	+31(0)118 42 45 04
Website	www.loodswezen.be

Loodsbesteldienst voor de Nederlandse Havens

Nederlands Loodswezen
Boulevard de Ruyter 8
4381 KA Vlissingen

Tel: 24/24	+31 (0)118 48 95 02
Fax:24/24	+31 (0)118 41 23 21
Administratie	+31 (0)118 48 95 00
Website	www.loodswezen.nl
Elektronisch systeem	LIS21
E-mail	Alleen voor kapiteins: scheldepilot@loodswezen.nl



9. COÖRDINATEN HAVENKAPITEINDIENSTEN

Havenkapiteindienst ANTWERPEN

Adres :	Zandvlietsluis blok A, derde verdieping, 2040 Zandvliet
Telefoon havenkapitein:	03 205 21 82 - 83 - 84 - 85
Fax:	03 205 20 25
E-mail:	HAV_HKD/HVL/ACC@haven.antwerpen.be
Website:	www.portofantwerp.com

Havenkapiteindienst GENT

Adres:	J. Kennedylaan 32, 9042 Gent
Telefoon havenkapitein:	09 251 04 57
Fax:	09 251 60 62
E-mail:	kd@havengent.be
Website:	www.portofghent.be

Havenkapiteindienst ZEEBRUGGE

Adres:	Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge
Telefoon havenkapitein:	050 54 32 40
Telefoon sluismeester:	050 54 32 31
Fax:	050 54 32 49
E-mail:	hkd@mbz.be
Website:	www.portofzeebrugge.be

Havenkapiteindienst OOSTENDE

adres	Slijksesteenweg 2, 8400 Oostende
Telefoon havenkapitein:	059 34 07 11
Fax:	059 34 07 10
E-mail:	Harbour.Master@portofoostende.be
Website:	www.portofoostende.be

Begin februari 2014 treedt een nieuwe loodsbestelregeling in voege voor het werkingsgebied van het VTS-Scheldegebied. Deze wordt gepubliceerd in de tweewekelijkse uitgave van BAZ. Later volgt nog een nieuwe loodsbestelregeling voor de Vlaamse kusthavens.

_(Bron: DAB Loodswezen d.d. 16/10/2012)

> **1/13A WESTERSCHELDE - REDE VAN VLISSENEN - BIJZONDERE SEINEN T.B.V. DE LOODSDIENST**

BaZ 06/112 - 2013 vervalt

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

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

1. STORMBELOODSING LOODSDIENSTEN

Stormbeloodsing Westpost

Stormbeloodsing Noordpost

Voor alle schepen



één groen licht

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



één rood licht

Enkel voor niet-SWATH-operabele schepen



twee groene lichten
naast elkaar



twee rode lichten
naast elkaar

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

2. REDEDIENSTEN NIET BESCHIKBAAR

Voor alle schepen

één rood licht boven één groen licht



Voor ankerliggers

één groen licht boven één rood licht



_(Bron: GNA - Bass Vlissingen 022-2013 dd 04/03/2013)

➤ **1/13B LOODSEN OP AFSTAND (LOA) BIJ STORMBELOEDSING**

BaZ 1/18 - 2013 vervalt

Door de inzet van de vier nieuwe Swath-beloodsingsvaartuigen op het loodsstation Wandelaar is de noodzaak tot beloodsing met helikopters vervallen.

De relevante regelgeving inzake LOA zijn hierom aangepast en de volgende voorschriften zijn vastgesteld.

A. ALGEMENE VERPLICHTINGEN EN ALTERNATIEVEN TIJDENS LOA OMSTANDIGHEDEN

A.1 Algemeen

De gezagvoerder/verkeersdeelnemer van een loodsplichtig schip wordt bij de melding voorafgaand aan het binnenvaren van het VTS werkingsgebied gewezen op de mogelijkheden bij het gestaakt “normaal in gebruik zijnde beloodsingplatform”.

De volgende “mogelijke” opties worden aan het schip voorgelegd:

- a. Beloodsing met een alternatief beloodsingsplatform, een Swath-vaartuig;
- b. Loodsen op afstand;
- c. Buitengaats wachten (gaande houden of ankeren).
 - Aan de gezagvoerder/verkeersdeelnemer wordt via de marifoon een aantal vragen gesteld met betrekking tot de manoeuvreereigenschappen, de uitrusting, de communicatie en eventuele bijzonderheden voor de loodstechnische beoordeling van de aanvraag.
 - Voor de communicatie tussen de gezagvoerder aan boord en de LOA-loods tijdens het LOA wordt gebruik gemaakt van de Nederlandse of de Engelse taal, conform de IMO Guidelinen VTS (IMO Standard Marine Communication Phrases), waar dit praktisch is.

- De gezagvoerder van een niet loodsplichtig schip kan op eigen verzoek van LOA gebruik maken indien dit schip binnen het toelatingsbeleid valt en na aanvaarding door de LOA-loods.
- LOA wordt gegeven totdat de loods aan boord is en de navigatie advisering heeft overgenomen.
- Het accepteren van LOA door de kapitein wordt beschouwd als het voldoen aan de eisen van de loodsplicht.

A.2 Verplichtingen van de gezagvoerder bij LOA

De gezagvoerder/verkeersdeelnemer bevestigt en herhaalt onmiddellijk de ontvangst van elk advies.

De gezagvoerder/verkeersdeelnemer meldt de LOA-loods onmiddellijk wanneer en op welke wijze hij afwijkt van een door de LOA-loods gegeven advies.

A.3 De GNA bepaalt of zeeschepen in aanmerking kunnen komen voor LOA

De GNA is verantwoordelijk voor het toelatingsbeleid m.b.t. de toelating voor schepen onder LOA.

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

1. Die schepen die niet voldoen aan de criteria zoals gesteld onder de punten B.1.2. en voor het Oostgat B.4.2. van deze gezamenlijke bekendmaking.
2. Schepen beladen met stoffen zoals omschreven in bijlage 1 lid 1,2 en 3 van het Scheepvaartreglement Westerschelde (SRW).
3. Schepen met gevaarlijke stoffen die niet mogen worden vervoerd volgens de Regeling Vervoer Gevaarlijke Stoffen met Zeeschepen (RVGZ Artikel 15 lid 2), Staatscourant nr. 1258 dd. 3 december 2008.

4. Gastankers die zijn aangemerkt als een “Gezamenlijke Bekendmaking 02-2009 Artikel 3”- schip (Vaarplan IMO2 schip).
5. Schepen die door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) als zodanig worden aangemerkt.

A.3.B. Zeeschepen die in principe zijn uitgesloten van het varen onder LOA, maar waarvoor ontheffing kan worden aangevraagd bij de GNA (zie de bijlage bij deze bekendmaking, om alsnog voor LOA in aanmerking te kunnen komen)

1. Zeeschepen die beladen zijn of beladen zijn geweest en niet gasvrij zijn van gevaarlijke stoffen in bulk zoals omschreven in het RVGZ (artikel 1 lid k en artikel 19 Wijzigingen van verdragen en codes). Tenzij door de GNA ontheffing is verleend op grond van de plaatselijke bekendheid van de gezagvoerder /verkeersdeelnemer (zie de bijlage 1 behorende bij deze bekendmaking).

A.4 Vaarwaters uitgesloten van Loodsen op afstand:

Bovenwaarts Vlissingen rede, incl. het kanaal Gent-Terneuzen, wordt geen LOA verstrekt.

Er wordt ook niet “voorgestoomd – voorgeloodst” vanaf een beloodst schip.

B. LOA VAARWATERS, CRITERIA EN DE VERKEERS-CENTRALES VAN WAARUIT LOA GEGEVEN WORDT

Het vaarwater Scheur/Wielingen

B.1 Inkomend

- B.1.1 LOA wordt voor de daarvoor in aanmerking komende scheepvaart gegeven op de volgende trajecten: boei A Zuid /A Noord - Vlissingen Rede en boei NEA - Vlissingen Rede.
- B.1.2 De criteria voor het LOA-schip zijn:
 - Lengte over alles niet groter dan 175 m.
 - Maximale diepgang niet meer dan 80 dm.



B.2 Uitgaand

- B.2.1 Wanneer de redden dienst gestaakt is, kan de loods niet gewisseld worden. Indien de loods aan boord in dat geval niet bevoegd is voor het zeetraject, kan LOA worden gegeven op het traject zoals vermeld onder punt B1.1 vanaf de boei W6/W7.
- B.2.2 Zie criteria onder punt B.1.2.
- B.2.3 Wanneer er niet aan de LOA-criteria wordt voldaan, kan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) anders beslissen.

B.3 Verkeerscentrales

B.3.1 Verkeerscentrale Zeebrugge

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

Wandelaar

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

Zeebrugge

Roepnaam:	Radar Pilot Zeebrugge
Begrenzing	Het gebied omsloten door de boeien A1-bis / NE Akkaert / Westpit / W4- W5
VHF	# 69

B.3.2 Vanuit de Verkeerscentrale Vlissingen wordt LOA gegeven in het VTS gebied:

Vlissingen

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

Het vaarwater Steenbank - aanloop Oostgat

B.4 Inkomend

- B.4.1 LOA wordt voor de daarvoor in aanmerking komende scheepvaart gegeven op het traject boei Schouwenbank – Westkapelle. Het loodsvaartuig zal zich in de directe nabijheid van het te loodsen schip bevinden voordat het te loodsen schip de boei OG9 passeert.
- B.4.2 De criteria voor het LOA-schip zijn:
- Lengte over alles niet groter dan 115 mtr.
 - Maximale diepgang niet meer dan 64 dm.
- B.4.3 Er wordt LOA gegeven op het traject boei Schouwenbank tot aan de positie waar het loodsvaartuig de loods veilig aan boord kan zetten en deze de navigatie advisering overneemt.
- B.4.4 “Voorstomen - voorloodsen”: indien het loodsvaartuig het schip (met de criteria zoals genoemd onder B.4.2) niet op deze positie (zie B.4.3) kan beloodsen dan kan het schip loodsadvisie krijgen van een loods op een ander schip, tot op Vlissingen-rede. Het geven van adviezen door een loods op een ander schip, is alleen toegestaan als het te loodsen schip in de directe nabijheid vaart, goede communicatie mogelijk is en visueel contact, of, in geval van beperkt zicht, goed radarcontact bestaat.
- B.4.5 In afwijking tot hetgeen gesteld is onder B.6.1 vindt communicatie door de LOA loods ten behoeve van de beloodsingsprocedure SWATH-operabele schepen plaats op het

marifoonkanaal 79 om het verkeerskanaal te ontlasten.
Traffic Center Steenbank licht het schip in wanneer kanaal 79 stand-by moet staan.

B.5 Uitgaand

B.5.1 Voor het Oostgat wordt geen LOA uitgaand gegeven.

B.6 Verkeerscentrale

B.6.1 Op het traject Schouwenbank - Westkapelle wordt vanuit Verkeerscentrale Vlissingen LOA gegeven in het VTS- gebied (zie B.4.1)

Steenbank

Roepnaam:	Radar Pilot Steenbank
Begrenzing	Schouwenbank boei- Noordelijke aanloop Oostgat
VHF	# 64

B.7 Loodsadvies vanaf een ander schip

B.7.1 Loodsadviezen vanaf een ander schip worden op de volgende VHF-kanalen gegeven:

1 In het VTS gebied Steenbank =>	VHF 64
2. In het VTS gebied Vlissingen =>	VHF 14

Route Westrond

B.8 Inkomend

B.8.1 Voor de route Westrond wordt geen LOA gegeven.

- B.8.2 Schepen die niet aan de criteria voor het vaarwater Oostgat voldoen of als de gezagvoerder/ verkeersdeelnemer van het betreffende schip niet via het Oostgat richting Vlissingen Rede wil varen, maar de betreffende gezagvoerder/verkeersdeelnemer of schip wel voldoet aan de criteria voor het vaarwater Scheur/Wielingen, kan het betreffende schip na aanvaarding door Radar Pilot Wandelaar vanaf omgeving boei NE-Akkaert LOA krijgen.

B.9 Uitgaand

- B.9.1 Geen LOA Westrond. Verder zoals vermeld onder punten B.2 van deze gezamenlijke bekendmaking.

C. BIJZONDERE OMSTANDIGHEDEN EN UITZONDERINGEN

Afhankelijk van de omstandigheden, technische mogelijkheden, scheepstypen, soort lading of verkeerssituatie kan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit extra voorschriften vaststellen dan wel afwijken en/of uitzonderingen maken van/op deze voorschriften.

Deze besluiten worden aangemerkt als operationele beslissingen in de zin van het besluit beslissingsprocedures van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

D. INWERKINGTREDING

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van 1 augustus 2012. De Gezamenlijke Bekendmakingen nr. 05/2010 en nr. 09/2011 komen bij inwerkingtreding van deze voorschriften te vervallen.

Deze voorschriften zullen worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.

Bijlage

IMO-SCHEPEN WELKE IN AANMERKING KOMEN VOOR LOODSEN OP AFSTAND

Gevaarlijke stoffen:

In de context van deze bekendmaking wordt onder gevaarlijke stoffen verstaan: stoffen zoals omschreven in de Staatscourant nr. 1258 dd. 3 dec. 2008, het RVGZ (Artikel 1 lid k. en Artikel 19 Wijzigingen van verdragen en codes).

Zeeschepen uitgesloten van het varen onder LOA:

Zeeschepen zoals omschreven in hoofdstuk A3 van deze bekendmaking, tenzij zij voldoen aan de volgende voorwaarden.

VOORWAARDEN:

1. LOA-IMO-schepenlijst

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

Op de lijst worden de navolgende gegevens vermeld:

- Naam agentschap
- Naam schip met IMO-nummer (Lloydsnummer)
- Naam van de gezagvoerder(s) / verkeersdeelnemer(s) met voldoende plaatselijke ervaring
- Lengte over alles
- Gross Tonnage (GT)
- Tankinhoud van de grootste tank in m³, de maximum ladingcapaciteit in m³, en het aantal tanks van de Gas-tanker welke niet volgens een vaarplan moet varen (geen Vaarplan Gas-tanker is).

2. Er moet een aanvraag ingediend zijn

Aanvragen om op de LOA-IMO-schepenlijst te komen of te blijven worden schriftelijk gericht aan:

*de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA)
VTS-Scheldegebied,
Commandoweg 50,
4381 BH Vlissingen.
Fax. +31(0)118-467700.
E-mail: GNA-SCC@VTS-SCHELDT.NET*

De navolgende gegevens dienen te worden voorgelegd:

- De onder punt 1 van deze bijlage genoemde gegevens.
- Overzicht van de frequentie van het aanlopen van de Westerschelde in de voorafgaande twaalf maanden met de naam van de aan boord dienstdoende gezagvoerder(s)/ verkeersdeelnemer(s).

De GNA beoordeelt of het schip al dan niet voor 'loodsen op afstand' in aanmerking komt. De aanvraag onder 2 genoemd wordt schriftelijk door de GNA beantwoord. De betrokken rederijen (agentschappen) dienen mutaties onverwijld door te geven.

3. Er moet een positieve beoordeling zijn

Bij de beoordeling worden de volgende criteria gehanteerd:

- Gas-tanker welke niet volgens een vaarplan moet varen (geen Vaarplan Gas-tanker is).
- Lengte over alles niet groter dan voor:
 - de Wielingen: 125 mtr.
 - het Oostgat: 85 mtr.

Maximale diepgang niet meer dan voor:

- de Wielingen: 60 dm.
- het Oostgat: 45 dm.



Aantal reizen:

- a. In de voorgaande 4 maanden heeft de gezagvoerder/verkeersdeelnemer tenminste 8 reizen afgelegd op één van de hierna vermelde trajecten, in of uit of een combinatie van beide

OF :

- b. In de voorgaande 12 maanden heeft de gezagvoerder/verkeersdeelnemer tenminste 24 reizen afgelegd op een van de hierna te noemen trajecten in of uit of een combinatie van beide.
- c. De trajecten zijn:
 - Wandelaar – Vlissingen-rede
 - Steenbank – Vlissingen-rede

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

4. Administratieve procedures

De GNA draagt zorg voor het bijhouden, en het aan de Vlaamse en Nederlandse loodsdiensden doen toekomen van de actuele lijsten.

_(Bron: Bass Vlissingen 069-2012 - GNA : Gezamenlijke Bekendmaking 05-2012 d.d. 09/07/2012)

> **1/14A VAARGEULEN, HOOFDVAARGEULEN EN NEVENVAARGEULEN IN HET BEHEERSGEBIED VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER**

Baz 1/14A - 2013 vervalt

Gelet op artikel 10 paragraaf 1 van het politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee kusthavens en stranden;

Gelet op artikel 2, tweede lid, onder d en e, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990;

Gelet op artikel 2, § 2, onder c en d, van het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde;

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

Artikel 1. Vaargeulen:

De door middel van **betonning en bebakening** als vaargeulen aangeduide gedeelten van de vaarwaters in het gebied waar het politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee kusthavens en stranden geldt:

- de Vaargeul 1;
- het Scheur;
- de Pas van het Zand;
- het Belgische gedeelte van de Wielingen.

Artikel 2. Hoofdvaargeulen:

Hoofdvaargeulen in de zin van artikel 2, tweede lid, onder e, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en van artikel 2, § 2, onder d, van het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde zijn:

- het Oostgat;
- de Sardijngeul;
- het Nederlandse gedeelte van de Wielingen;
- het als voorzorgsgebied aangeduide gedeelte van het redegebied Vlissingen;
- de Honte;
- de Drempeel van Borssele;
- de Pas van Terneuzen;
- het Gat van Ossenisse;
- de Overloop van Hansweert;
- het Zuidergat;
- de Bocht van Walsoorden;
- de Overloop van Valkenisse;
- het Nauw van Bath;
- de Pas van Rilland;
- De Beneden-Zeeschelde vanaf de Belgisch – Nederlandse grens tot het Boveneinde van de Rede van Antwerpen, met uitzondering van de sluisgeulen en het Deurganckdok.

Artikel 3. Nevenvaargeulen:

Nevenvaargeulen in de zin van artikel 2, tweede lid, onder e, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en van artikel 2, § 2, onder d, van het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde zijn:

- Alle andere vaargeulen inclusief "aanvullende routes binnenvaart/recreatievaart" niet vallend onder de in artikel 2 genoemde Hoofdvaargeulen.

Artikel 4. Wijzigingen in de betoning en bebakening:

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

Artikel 5. Intrekken Bekendmaking:

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

Artikel 6. Ingangsdatum:

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

_(Bron: Bass Vlissingen 088-2011 d.d. 02/11/2011 - GNA: Gezamenlijke Bekendmaking 08-2011 d.d. 25/10/2011)



➤ **1/14B WESTERSCHELDE: BEGRENZINGEN PARALLELE ROUTES LANGS DE HOOFD- VAARGEULEN**

Artikel 1

1. De naam van parallelle routes langs de hoofdvaargeulen beginnen met de letter F (Fietspad) gevolgd door de eerste letter van het betreffende vaarwater met uitzondering van de wachtplaats Terneuzen, welke begint met de letters WP (Wachtplaats) gevolgd door de letter T (Terneuzen);
2. Parallelle routes langs de hoofdvaargeulen zijn vaargeulen in de zin van art. 2, lid 2, onderdeel d van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990;
3. De aanduiding van de hoofd- en nevenvaargeulen is gebeurd in de BaZ nr.1 art.14A/2014 (Gezamenlijke Bekendmaking nummer 008-2011), handelend over dit onderwerp en heeft geen invloed op de voorrangssituatie.

Artikel 2

- a. **“Fietspad Borssele”**, is aangeduid door het opschrift FB op de betonning.
- b. **“Wachtplaats Terneuzen”**, is aangeduid door het opschrift WPT op de betonning.
- c. **“Fietspad Zuidergat”** (groene en rode zijden), is aangeduid door het opschrift FZ op de betonning.
- d. **“Fietspad Moer”**, is aangeduid door het opschrift FM op de betonning.

Belangrijk:

De vaarweggebruiker wordt erop gewezen dat het principe van goede zeemanschap zoals verwoord in artikel 3 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 van groot belang is en blijft. Hoewel de naamgeving wellicht anders zou kunnen doen vermoeden heeft de status van hoofd- of nevenvaargeul niets te maken met het al of niet voorrang hebben.

_(Bron: Bass Vlissingen 010-2013 d.d. 17/01/2013 - GNA Gezamenlijke Bekendmaking 01-2013 d.d. 14/01/2013)

➤ **1/14C ANKERGEBIEDEN, ANKERPOSITIES EN ANKERZONES**

BaZ 1/13 - 2013 paragraaf 2 vervalt

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

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

De volgende ankerplaatsen worden toegewezen:

1. een door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) toe te wijzen ankerplaats;
2. benoorden de "AN" boei;
3. eventueel bezuiden de "AZ" boei.

Artikel 2. Westerschelde en haar mondingen

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

1.1 Ankergebied Westhinder

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

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

1.2 Ankergebied Oostdyck

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

1.3 Ankergebied Schouwenbank

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

Vanaf de positie:	51°44,65'N	003°18,32'E (boei SB-anchor South)
Naar	51°46,25'N	003°16,80'E
Naar	51°50,24'N	003°23,76'E
Naar	51°48,03'N	003°24,39'E (boei SB-anchor East)

1.4 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

1.5 Wielingen Zuid

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

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

1.6 Rede Vlissingen

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

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

1.7 Oostelijk deel Rede Vlissingen (zie boven)

Dit gebied vormt een integraal deel van het totale ankergebied Rede Vlissingen (1.6) en wordt begrensd door de lijnen:

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

1.8 Springergeul

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

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

1.9 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:

2.1 In het ankergebied: Wielingen-Zuid, beoosten het haventje van Nieuwe Sluis

Ankerplaats Wielingen – Zuid (W.Z.): 51°25,00'N 003°33,00'E
Met een straal van 500 meter.



2.2 In de Everingen:

Everingen A:	51°24,172'N	003°44,239'E
	Met een straal van 500 meter.	
Everingen B:	51°23,87'N	003°45,15'E
	Met een straal van 400 meter.	
Everingen C:	51°23,63'N	003°45,83'E
	Met een straal van 400 meter.	
Everingen D:	51°23,38'N	003°46,53'E
	Met een straal van 400 meter.	
Everingen E:	51°23,12'N	003°47,23'E
	Met een straal van 350 meter.	

2.3 In de Put van Terneuzen:

Put van Terneuzen A:	51°20,63'N	003°51,03'E
	Met een straal van 400 meter.	
Put van Terneuzen B:	51°20,77'N	003°51,80'E
	Met een straal van 400 meter.	

3. Voorschriften voor het innemen van de in lid 1 en 2 genoemde ankerplaatsen

3.1 Alle vaartuigen (ook die zonder gevaarlijke lading) mogen pas ankeren, na verkregen toestemming van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA). Aan deze toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

3.2 Gastankers, vallende onder de in artikel 3 van de Gezamenlijke Bekendmaking 02-2009, "Vervoer van gevaarlijke stoffen met gastankers naar en van de Scheldehavens" (zgn. grote gasschepen), moeten, in geval zij hun reis in het GNB beheersgebied reeds hebben aangevangen en zich tengevolge van overmacht niet kunnen houden aan de in artikel 3 van de Gezamenlijke bekendmaking 02-2009

vastgestelde voorwaarden ankeren op een door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit aangewezen positie wat bij voorkeur zal zijn: zo westelijk mogelijk in het ankergebied Wielingen-Noord, of als die ligplaats vrij is, in de Everingen, positie "A". De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit kan hiervan ontheffing geven of aanvullende voorschriften stellen.

3.3 Vaartuigen, geladen met gevaarlijke stoffen, die onderworpen zijn aan de verplichting tot seinvoering, genoemd in de bijlage 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, met uitzondering van de gastankers genoemd in artikel 3 van de Gezamenlijke Bekendmaking 02-2009 en vaartuigen geladen met stoffen, genoemd in Bijlage 1 onder punt 1 en 2 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, dienen, indien daartoe de noodzaak aanwezig is, uitsluitend te ankeren in het ankergebied Wielingen-Noord.

3.4 Vaartuigen met een lengte kleiner of gelijk aan 110m geladen met gevaarlijke stoffen, die onderworpen zijn aan de verplichting tot seinvoering, genoemd in de bijlage 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, niet vallende onder de hierboven onder 3.3 genoemde schepen, kunnen, indien er voor deze vaartuigen bezwaren zijn, van nautische of meteorologische aard, ankeren in de ankerplaats Oostelijk deel van de Rede van Vlissingen (1.5) of een andere ankerplaats. Dit ankeren mag slechts geschieden na verkregen toestemming van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

3.5 Tijgebonden vaartuigen, met een diepgang die groter of gelijk is aan 140 dm. en die wegens hun diepgang niet kunnen ankeren in de Rede van Vlissingen (zie punt 1.4) zijn verplicht te ankeren in het gebied Wielingen-Zuid, beoosten het haventje van Nieuwe Sluis (zie art 2 punt 1.3).

3.6 Een ankerplaats in de Everingen of in de Put van Terneuzen wordt in bijzondere gevallen toegewezen door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

3.7 Behoudens noodgevallen mag een schip geladen met stoffen, genoemd in Bijlage 1 onder punt 1 en 2 van het Scheepvaartreglement Westerschelde, niet ankeren in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, met uitzondering van de ankergebieden Schouwenbank (1.3) en Westhinder (1.1).

Artikel 3. Beneden-Zeeschelde

1. Gebieden in de Beneden-Zeeschelde aangewezen om, onder de daarbij aangegeven voorschriften, als ankerplaats te worden gebruikt:

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

- a) in de "Schaar van de Oude Doel":
 - i. Tussen boeien 85, 85a en 87, even bezuiden de boeienlijn, in de witte sectoren van Zuid-Saeftinge en Noord Ballast. De groene sector van N-Ballast geeft het ondiepe deel in Schaar van Ouden Doel. Een gele ton "P" geeft de zuidelijke begrenzing aan van het ankergebied.
- b) onder de linkeroever, bezuiden de lichtenlijn van Liefkenshoek:
 - i. Bezuiden lichtenlijn van Liefkenshoek en Kruisschans, bovenwaarts steiger Halterman tot boei 97. De lichtenlijn van Liefkenshoek (283°) en de lichtenlijn van Kruisschans (112°) geven hier geleiding.
 - ii. Niet ankeren boven Liefkenshoektunnel.
- c) onder de rechteroever, stroomopwaarts van het baken " Meestoof ", met dien verstande dat:

1° zeeschepen in deze ankerplaats zo dicht mogelijk bij de rechteroever moeten ankeren,

en

2° andere schepen in het zuidelijk deel van deze ankerplaats eveneens zo dicht mogelijk bij de rechteroever, moeten ankeren.

- i. Onder de rechteroever, dwars van het baken Meestooft tot nr. 94. In de lichtenlijn "Ankerplaats Meestooft" 039°. Voor deze ankerplaats gelden diepgangsbependingen welke steeds voor het ankeren opgevraagd dienen te worden bij de verkeerscentrale Zandvliet.

d) onder de linkeroever bezuiden de lichtenlijn van "Oosterweel":

- i. Bezuiden de lichtenlijn van "Oosterweel" en bovenwaarts boei 116 tot op de grens van de groene en witte in het baken van de Royerssluis. Dwars over de ankerplaats loopt een zinker, gemarkeerd door een ankerverbodsbord (pijpleiding), dat bij nacht verlicht is.

e) onder de linker oever "Rede van Antwerpen":

- i. Tussen de Staatssteiger en de voormalige Bonaparte-sluis, onder de linkeroever.

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

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

1.3 In het belang van een veilige scheepvaart mag de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit de in de art. 3, lid 1, onderdeel 1 en 2 vermelde ankerplaatsen bestemmen voor door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit aangeduide schepen.

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

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

1.5 In het gedeelte van de Beneden-Zeeschelde, gelegen tussen de in lid 1, onderdeel 4, punt 2 bepaalde zone en een rechte lijn getrokken dwars over de stroom ter hoogte van de noordkant van het loodswezengebouw, mogen alleen zeeschepen met een lengte over alles van 90 m of minder ankeren mits de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit toestemming verleent.

Zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 90 m, die bestemd zijn voor of komen van de Boven-Zeeschelde en loodsverrichtingen moeten uitvoeren of douane-, immigratie- en andere formaliteiten vervullen, moeten daartoe op de rede van Oosterweel ankeren.

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

Het is echter verboden:

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

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

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

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

- a) De noordelijke strook is gelegen tussen de linkeroever en het verlengde, in noordelijke richting, van de oostrand van de ponton van de linkeroever (oud Sint-Annaveer) en tussen die ponton en de richtingslijn van twee bakens opgesteld op de linkeroever benoorden voormelde ponton. Deze strook is uitsluitend bestemd voor het meren of ankeren van de Staatsschepen en plezierboten.
- b) De middelste strook is gelegen tussen de linkeroever en het verlengde, in zuidelijke richting, van de oostrand van de ponton van de linkeroever (oud Sint-Annaveer) en tussen die ponton en de richtingslijn van twee bakens opgesteld op de linkeroever op ongeveer 375 m stroomopwaarts van die ponton, getrokken. Deze strook is uitsluitend bestemd voor het meren of ankeren van de Staatsschepen en schepen voor hulp- en veiligheidsdiensten.
- c) De zuidelijke strook is gelegen langs de linkeroever, tussen de zuidergrens van de middelste strook en de richtingslijn van twee bakens opgericht stroomopwaarts van voormelde zuidergrens. Naar de as van deze zuidelijke strook door twee

of meer lichtboeien bebakend. Deze strook is bestemd voor het meren of ankeren van plezierboten.

2.2 Het is alle andere dan in lid 2, onderdeel 1 bedoelde schepen verboden zich in voornoemde stroomgedeelten te bevinden. Plezierboten mogen echter deze stroomgedeelten bevaren om de jachthaven binnen of buiten te varen.

In de zuidelijke strook mogen evenwel andere schepen meren of ankeren met toestemming van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

3. Overige voorschriften

3.1 Alle vaartuigen (ook die met ongevaarlijke lading) mogen pas ankeren, na verkregen toestemming van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. Aan deze toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

3.2 Tenzij met toestemming van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit mag elk schip dat met één der gevaarlijke stoffen vermeld in artikel 34 van het Politiereglement Beneden-Zeeschelde is geladen, of dat met één van die stoffen was geladen doch nadien niet-gasvrij werd verklaard, wanneer het aan die verplichting onderworpen is, in afwijking van het bepaalde in punt 2, niet ankeren noch meren in het gedeelte van de Beneden-Zeeschelde gelegen tussen het verlengde van de rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer 1 km stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kaden van Antwerpen, en de rechte lijn getrokken dwars over de stroom vanuit het sectorenlicht 150 meter bewesten het westelijk hoofd van de toegangseul tot de Rooyerssluis.

_(Bron: GNA - Bass Vlissingen 011-2013: Gezamenlijke Bekenmaking 02-2013 dd 14/01/2013)

➤ **1/14D ONONDERBROKEN ELEKTRICITEITSVOORZIENING VOOR SCHEPEN IN NAUW VAARWATER IN HET SCHELDEGEBIED**

BaZ 1/14D – 2013 vervalt

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

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

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

_(Bron : Bass Vlissingen 114-2013 – GNA: Gezamenlijke Bekendmaking 05-2013 d.d. 08/10/2013)







➤ 1/14E WESTERSCHELDE OOSTGAT/SARDIJNGEUL: AANPASSEN VAARGEDRAG

Baz 1/14E - 2013 vervalt

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

Alsdan worden de volgende voorschriften vastgesteld:

ARTIKEL 1

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

_(Bron: Bass Vlissingen 058-2011 -- GNA: Gezamenlijk Bekenmaking 06-2011 d.d. 07/07/2011)

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

BaZ 1/15 - 2013 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 hierna volgende constructies:

linker oever		rechter oever
Phenolchemie	51°17,87N-4°16,88E	
Haltermann	51°17,67N-4°17,51E	
Bayer	51°16,31N-4°18,29E	
Kallo Industries	51°16,26N-4°18,22E	
BP Chemicals	51°14,67N-4°20,12E	
Lanxess Afwaarts	51°14,44N-4°20,52E	
Lanxess Opwaarts	51°14,38N-4°20,68E	
kaai Hye	51°12,15N-4°21,22E	
	51°11,93N-4°21,06E	Stad Antwerpen
	51°11,83N-4°20,67E	Castrol
steiger Xella	51°11,69N-4°20,09E	
kaai Argex	51°11,12N-4°19,62E	
steigers Roegiers	51°10,97N-4°19,55E	
	51°10,00N-4°19,87E	kaai Umicore
	51°09,02N-4°19,87E	Transcor

Hierbij wordt ook de aandacht erop gevestigd dat gemeerde schepen slechts één binnenschip langs zij mogen laten liggen, op voorwaarde dat de Centrale Zandvliet daarvan onverwijld in kennis wordt gesteld.

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

Aanmeerreglement steiger Palingplaat:

BEROEPSVAART:

- Aanmeren verboden

PASSAGIERSVAART:

- Rivierzijde over de gehele lengte:
 - o Enkel in- en ontschepen van passagiers, max. 6 uur
 - o Maximale toegelaten aanmeerbreedte: 15 meter
 - o Overnachten op de steiger is enkel toegelaten mits het aanvragen en het bekomen van een schriftelijke toelating van de afdeling Zeeschelde

PLEZIERVAART:

- Rivierzijde:
 - o Enkel als wachtplaats voor de Kattendijksluis
 - o Max. 6 uur
- Oeverzijde over de gehele lengte:
 - o Passantensteiger, max. 18 uur
 - o 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 03/224.67.11 of 03/451.30.88.

_(Bron: MDK - afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie - d.d. 17/10/2011 en WenZ Schelde d.d. 13/10/2011)

➤ **1/16 VESSEL TRAFFIC SERVICES
SCHELDEGEBIED: MARIFOON-(WERK)
PROCEDURES**

BaZ 15/232 – 2013 vervalt

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

Dit document dient gelezen te worden met de folder:
MariFoonBlokIndeling (MFBI) versie 3.0.



Marifoonblokindeling VTS-Scheldegebied

Klare taal op ieder kanaal

VERSIE 3.0

MELDINGSPLICHT EN BEREIKBAARHEIDSPLICHT voor ALLE BEROEPSVAART op de VERKEERSKANALEN	BEREIKBAARHEIDSPLICHT voor RECREATIEVAART MET VHF-INSTALLATIE AAN BOORD op de VERKEERSKANALEN
MELDINGEN BEROEPSVAART IN HET VTS-SCHELDEGEBIED <i>Inkomend vanuit zee:</i> Afhangelijk van de richting vanwaar u komt, meld u 1/2 uur vóór aankomst in het VTS-gebied en dit op het verkeerskanaal van het eerste blok dat u aandooet. <i>Inhoud melding:</i> scheepsnaam positie diepgang bestemming ETA loodsstation	<i>Vertrekkend uit een haven, van een steiger, kaai of ankerplaats in het VTS-Scheldegebied:</i> Meld u op het daar geldende verkeerskanaal (tenzij anders aangegeven in deze folder) vooraleer deel te nemen aan de verkeersstroom. <i>Inhoud melding:</i> scheepsnaam positie diepgang geplande route bestemming voor binnenvaart: aantal kegels
AANDACHTSPUNTEN De voertaal is Nederlands of Engels. Maak duidelijke verkeersafspraken rechtstreeks met de verkeersdeelnemers. Roep een ander schip steeds met de scheepsnaam of met de positie en/of bewegingsrichting aan.	



Bestel deze folder:
info@vts-scheldt.net
 0031 115 68 68 05
 0032 59 25 54 40



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

RADARKANALEN	
radar Zeedrugs	VHF 04 h=15'
traffic centre Steenbank	VHF 64
radar Vlissingen	VHF 21 h=55'
radar Terneuzen	VHF 03
radar Hansweert	VHF 65

Navigatie-assistentie (radar informatie).
Haveninformatie wanneer
geen haveninformatiekanaal beschikbaar.



Opgepast!

**GEBRUIK STEEDS
HET JUISTE KANAAL
VOOR UW GESPREK**

**Maak het onderscheid
tussen:**

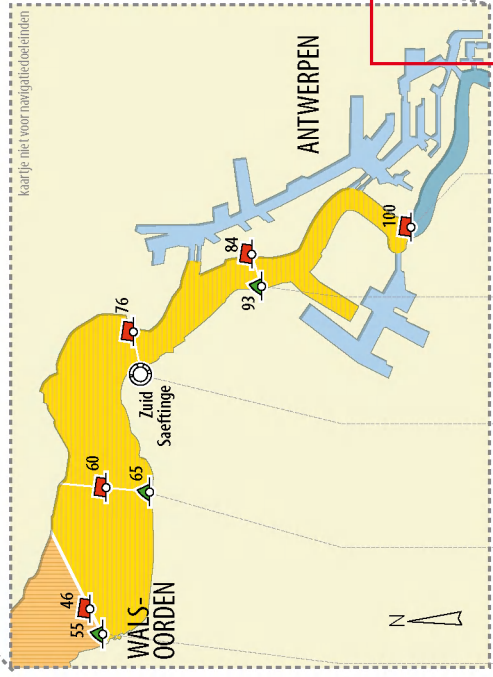
- kanaal VHF 12
VERKEERSKANAAL
- kanaal VHF 85
PORT OPERATIONS KANAAL
- kanaal VHF 81
kanaal voor niet-nautische informatie
tussen binnenvaart
- TERMINAL KANAAL BINNENVAART

**EXTRA MELDINGEN
ZEEVAART**

zeevaart meldt zich
voor vertrek
(= voor het losgooien)
op kanaal VHF 85
Inhoud melding:
Scheepsnaam
Positie
Diepgang
Bestemming
Eventuele manoeuvres

Opvarend naar Antwerpen:
Boei 35
Boei 65
Zuid Saefinge
melden op kanaal VHF 12

Inhoud melding:
Scheepsnaam
Positie



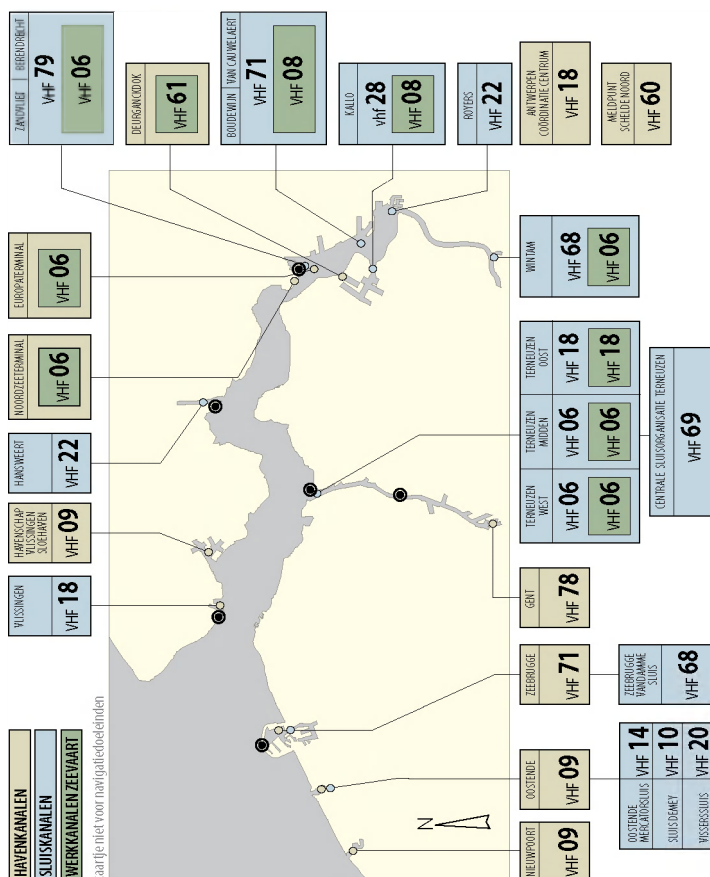
Bovenwaarts boei 100:

- is de bereikbaarheidsplicht op het schip-schip kanaal VHF 10
- is er geen actieve monitoring door de verkeerscentrale
- is er geen walradar-dekking
- zeevaart:

verplichte melding
aan de scheepvaart
opvarend boei 116,
afvarend boei 111
op kanaal VHF 10

centrale Zandvliet		schip-schip VHF 10		VERKEERSKANAAL (bereikbaarheidsplicht) Verkeersalgspraken schip-schip. Verkeersinformatie algemeen. Verplichte meldingen.
VHF 12		VHF 10		
radar Waarde		radar Saefinge		RADARKANALEN Navigatie-assistentie (radar informatie).
VHF 19		VHF 21		
radar Zandvliet		radar Kruisschans		PORT OPERATIONS KANAAL Informatie, zowel op initiatief van schip als VTS-centrale. Sluisinformatie.
VHF 04		VHF 66		
SID Antwerpen				TERMINAL KANAAL BINNENVAART Niet-nautische informatie tussen binnenschepen onderling betreffende laad/los volgorde, ligplaats, etc. Dit kanaal wordt niet gemonitord door de VTS-centrale.
VHF 85				
terminal kanaal binnenvaart		VHF 81		

OPGEPAST: GEEN VTS-SCHELDEGEBIED KANALEN



CONTACTGEGEVENS VTS-SCHELDEGEBIED

- **Verkeerscentrale Zeebrugge**
Tel: +32 (0)50 35 08 01
Fax: +32 (0)50 54 74 00
Email: vts-zeebrugge@vts-scheldt.net
- **Verkeerscentrale Vlissingen**
Tel: +31 (0)118 42 47 90
Fax: +31 (0)118 47 25 03
Email: vts-vlissingen@vts-scheldt.net
- **Schelde Coördinatiecentrum**
Tel: +31 (0) 118 42 47 58
Fax: +31 (0) 118 42 47 60
Email: vts-terneuzen@vts-scheldt.net
- **Verkeerscentrale Terneuzen**
Tel: +31 (0)115 68 24 00
Fax: +31 (0)115 63 06 99
Email: vts-terneuzen@vts-scheldt.net
- **Verkeerscentrale Hansweert**
Tel: +31 (0)113 38 27 51
Fax: +31 (0)113 38 33 11
Email: vts-hansweert@vts-scheldt.net
- **Verkeerscentrale Zandvliet**
Tel: +32 (0)3 569 91 23
Fax: +32 (0)3 569 92 48
Email: vts-zandvliet@vts-scheldt.net
- **Uitkijk Zelzate**
Tel: +32 (0)9 344 51 64
Fax: +32 (0)9 372 79 98

HYDRO-METEO INFO:



www.kustweertbericht.be
www.hymedis.net
marifoornet.Belgische.binnenwateren
www.binnenvaart.be

MEER INFO?

www.vts-scheldt.net
info@vts-scheldt.net
www.worldvsguide.org



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat



1. INLEIDING

1.1 Gebruikersfilosofie

- Het Vessel Traffic Services Scheldegebied (VTS-SG) is een geheel van onderscheiden diensten met als voornaamste taak één product te leveren aan de scheepvaart, namelijk: ter verbetering van de veiligheid en efficiëntie van het scheepvaartverkeer en het beschermen van het milieu.
- Binnen VTS-SG is er meldingsplicht voor alle beroepsvaart.
- De recreatievaart heeft een luisterplicht (ook wel bereikbaarheidsplicht genoemd) indien er een VHF-installatie aan boord is. Dit houdt in luisteren op de voorgeschreven VHF-kanalen omschreven in de MFBI-folder.
De recreatievaart met VHF-installatie aan boord moet bereikbaar zijn voor het scheepvaartverkeer maar hoeft zich niet te melden volgens de MFBI- folder maar alleen als de beroepsvaart of een verkeerscentrale van het VTS-SG erom vraagt.
De recreatievaart kan wel gebruik maken van de services van het VTS-SG onder dezelfde voorwaarden als de beroepsvaart, maar men moet hier dan wel expliciet om vragen.
- De beroepsvaart is verplicht te allen tijde bereikbaar te zijn op het ter plaatse geldende verkeerskanaal.
- Zelfregulering: zelfregulering houdt ondermeer in dat schepen elkaar direct op roepen (zonder tussenkomst van een verkeerscentrale) om verkeersafspraken te maken. De verkeerscentrale zal te allen tijde de haalbaarheid en correcte uitvoering van de gemaakte afspraken bewaken en indien nodig ingrijpen.
- Proactief: De verkeersleider draagt zorg voor een veilige en vlotte vaart door de verkeersstroom actief te monitoren. Waar de ver-

keersleider knelpunten of gevaarlijke situaties voorziet, grijpt hij/ zij actief in zodat problemen worden voorkomen. De verkeersleider maakt daarbij gebruik van zijn bevoegdheden tot het geven van een waarschuwing, informatie, advies of een verkeersaanwijzing.¹

De verkeersleider doet dit niet alleen op verzoek, maar vooral ook op eigen initiatief.

- De begrenzing van een blokgebied wordt bepaald door het karakter van het gebied en van het scheepvaartverkeer, waarbij de mogelijkheid tot anticipatie bestaat.
- Een radarkanaal heeft een overloopfunctie ten overstaan van het verkeerskanaal, waarbij bereikbaarheid op het verkeerskanaal verplicht blijft. Dit houdt in dat het overloopkanaal gebruikt wordt om het verkeerskanaal te ontlasten bijv. bij het verstrekken van radarinformatie of andere langdurige gesprekken.
- Onverminderd de bevoegdheden van de Vlaamse en Nederlandse overheden, in het kader van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer, berust de eindverantwoordelijkheid voor de navigatie altijd bij de gezagvoerder/verkeersdeelnemer.
- Alle verkeersdeelnemers en VTS-operatoren aan het VTS-SG moeten zich aan de voorgeschreven VHF-procedures houden.

1.2 Werkingsgebied

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

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



2. BEGRIPPEN

2.1 VERKEERSBEGELEIDINGSSYSTEEM - VESSEL TRAFFIC SYSTEM

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

2.1.1 InformatieService - Information Service (INS)

"An Information Service is a service to ensure that essential information becomes available in time for on-board navigational decision-making and to monitor its effects."

Vertaling: Een Navigatie Informatie Service is een dienst die er zorg voor draagt dat belangrijke informatie op tijd beschikbaar is aan boord en gebruikt kan worden voor het maken van navigatiebeslissingen en het resultaat kan monitoren.

Geografische, hydrologische en administratieve informatie over de scheepvaartweg.

2.1.2 NavigatieAssistentie Service - Navigational Assistance Service (NAS)

"A Navigational Assistance Service is a service to assist on-board navigational decision-making."

Vertaling: Een Navigatie Assistentie Service is een dienst ter ondersteuning van het navigatie besluitvormingsproces aan boord.

Navigatie Assistentie Services kunnen worden verstrekt in aanvulling op Informatie Services en Verkeersorganisatie Services. Het kan gegeven worden op verzoek van de verkeersdeelnemer of wanneer dit noodzakelijk wordt geacht door de VTS-autoriteit.

Deze services bieden essentiële, tijdige en actuele gegevens ter ondersteuning van het navigatiebesluitvormingsproces aan boord en bestaat uit het geven van informatie, adviezen en/of instructies.

2.1.3 VerkeersOrganisatie Service – Traffic Organization Service (TOS)

"A Traffic Organization Service is a service to prevent the development of dangerous maritime traffic situations and to provide for the safe and efficient movement of vessel traffic within the VTS area."

Vertaling: Een Scheepvaartverkeer Ordeningsservice is een dienst die voorkomt dat er gevaarlijke maritieme verkeerssituaties ontstaan, en die er voor instaat dat er een veilige en vlotte afhandeling van scheepvaart in het VTS-gebied plaatsvindt.

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

2.2 Verkeersafspraken

Dit zijn afspraken tussen verkeersdeelnemers onderling, om onduidelijke situaties en/of dreigend gevaar te voorkomen.

Verkeersafspraken moeten tussen verkeersdeelnemers rechtstreeks gemaakt worden en niet via een verkeerscentrale.

2.3 Verkeersinformatie algemeen

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

2.4 Verkeersaanwijzing

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

2.5 Loodsadvies in het kader van loodsen op afstand

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

2.6 Verplichte melding(en)

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

2.7 Haveninformatie

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

2.8 Verkeersdeelnemer

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

2.9 Bericht Indicatoren (Message markers)

Om de communicatie tussen schip-schip, wal-schip en schip-wal te vergemakkelijken, maar ook wanneer een van de IMO Standard Communication Phrases (SMCP) de gewenste lading niet dekt, kan één van de volgende acht bericht indicatoren worden gebruikt om de mogelijkheid te vergroten dat het bericht goed wordt begrepen.

Het is ter beoordeling van de verkeersleider of de scheepsofficier om al dan niet gebruik te maken van bericht indicatoren en zo ja, welke volgens zijn deskundige oordeel te kiezen voor de betreffende situatie.

De bericht indicator moet voorafgaand aan het bericht of het overeenkomende deel van het bericht worden uitgesproken. In de IMO VTS Guidelines (richtlijnen voor de scheepvaartverkeerbegeleiding) wordt aanbevolen om bij elk bericht dat gericht is aan een schip duidelijk aan te geven of dit bericht informatie, een advies, waarschuwing of verkeersaanwijzing bevat en dat, waar uitvoerbaar, de IMO SMCP moet worden gebruikt.

Soorten Bericht Indicatoren:

2.9.1 Informatie (Information)

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

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

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

2.9.2 Waarschuwing (Warning)

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

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

Voorbeeld: "WAARSCHUWING, obstructie in de vaargeul"

2.9.3 Advies (Advice)

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

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

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

2.9.4 Verkeersaanwijzing (Instruction)

Dit geeft aan dat het bedoeling van de afzender is dat het er op volgend bericht als een voorschrift wordt opgevat.

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

Voorbeeld: "Verkeersaanwijzing, steek de vaargeul niet over".

2.9.5 Vraag (Question)

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

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

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

2.9.6 Antwoord (Answer)

Dit geeft aan dat het erop volgende bericht een antwoord is op een eerdere vraag.

Toelichting: Een antwoord moet geen andere vraag bevatten.

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

2.9.7 Verzoek (Request)

Dit geeft aan dat het erop volgende bericht wordt gevraagd om actie te ondernemen ten opzichte van het vaartuig.

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

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

2.9.8 Intentie (Intention)

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

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

Voorbeeld: "INTENTIE, ik zal snelheid minderen."

3. MARIFOONKANALEN

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

3.1 Verkeerskanalen

- Verkeersafspraken
- Verkeersinformatie
- Loodsadviezen
- Verkeersaanwijzingen
- Verplichte meldingen
- Haveninformatie (daar waar geen haveninformatiekanaal beschikbaar is)



3.2 Radarkanalen

- Verkeersinformatie
- Navigatie assistentie (Radarinformatie)
- Verplichte meldingen
- Haveninformatie (daar waar geen haveninformatiekanaal beschikbaar is)

3.3 Calamiteitenkanaal

Een calamiteitenkanaal is een VHF-kanaal uitsluitend bestemd voor de afhandeling van het radioverkeer tijdens calamiteiten.

De bevoegde autoriteit verwijst de marifoongebruikers naar het calamiteitenkanaal indien daarvoor aanleiding bestaat.

- Calamiteitenverkeer

3.4 Haveninformatiekanaal (Port Operations)

Informatie over ligplaatsen, sluizen, wachtkaaien, ankerplaatsen, ...

3.5 Overige kanalen

- Loodsdienstkanalen
- Havenkanaal
- Terminalkanaal voor binnenvaart
- Sluiskanalen/bruggen

4 MARIFOONBLOKINDELING VTS-SG

4.1 Verkeersgebied Wandelaar

4.1.1 BLOKGEBIED WANDELAAR AANLOOP en WANDELAAR

4.1.1.1 Roepnaam:

WANDELAAR APPROACH VHF 60

TRAFFIC CENTRE WANDELAAR VHF 65

4.1.1.2 Gebiedsomschrijving:

Wandelaar Approach : Grens België/Frankrijk vanaf de Vlaamse kust 51°23,60'N 002°19,20'E / 51°25,95'N 002°27,50'E via boei Oostdyck, boei Middelkerke Bank naar Vuurtoren Westende op de kust.

Wandelaar vanaf de Vlaamse kust, Vuurtoren Westende over boei Middelkerke Bank, boei Oostdyck naar 51°25,95'N 002°27,50'E / 51°28,75'N 002°56,00'E via de S2 naar Obstn14 naar de kust.

4.1.1.3 Functies:

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

4.1.2 RADAR ZEEBRUGGE

4.1.2.1 Roepnaam:

RADAR ZEEBRUGGE VHF 4

4.1.2.2 Gebiedsomschrijving:

Grens België-Frankrijk Kust tot 51°23,60'N 002°19,20'E naar 51°25,95'N 002°27,50'E naar 51°28,75'N 002°56,00'E naar 51°34,6'N 003°08,38'E (via Westpit), W4, W5, Kust volgen over havenhoofden Zeebrugge en Oostende naar grens België-Frankrijk.

4.1.2.3 *Functies:*

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

4.1.2.4 *LOODSDIENSTKANALEN*

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

4.1.2.5 *CALAMITEITENKANAAAL* VHF 67

4.2 **Verkeersgebied Steenbank**

4.2.1 **BLOKGEBIED STEENBANK**

4.2.1.1 *Roepnaam:*

TRAFFIC CENTRE STEENBANK VHF 64

4.2.1.2 *Gebiedsomschrijving:*

Van de kust van Walcheren via de meridiaan Domburg (003°30,00'E) tot boei SBO, via parallel SBO naar 51°50,00'N 003°08,38'E naar 51°34,60'N 003°08,38'E (via Westpit), W4, OG17 / OG8, naar de kust van Walcheren.

4.2.1.3 *Functies:*

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

4.2.1.4 *LOODSDIENSTKANALEN*

- Aanroepkanaal beloodsing:
PILOT STEENBANK VHF 64
- Werkkanaal beloodste vaart VHF 6
- Nederlandse loodsdienst VHF 29L
- SWATH-operatie kanaal VHF 79

4.2.1.5 *CALAMITEITEN KANAAL* VHF 67

4.3 Verkeersgebied Zeebrugge

4.3.1 BLOKGEBIED ZEEBRUGGE

4.3.1.1 *Roepnaam:*

TRAFFIC CENTRE ZEEBRUGGE VHF 69

4.3.1.2 *Gebiedsomschrijving:*

51°28,75'N 002°56,00'E naar 51°34,60'N 003°08,38'E naar Westpit, W4, W5, Kust volgen over havenhoofden Zeebrugge, Kustlijn, Obstn14, meridiaan over boei A1BIS, S2, VG6.

4.3.1.3 *Functies:*

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

4.3.2 HAVENGEBIED ZEEBRUGGE

4.3.2.1 *Roepnaam:*

RADAR CONTROL ZEEBRUGGE VHF 19

4.3.2.2 *Functie:*

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

4.3.2.3 *LOODSDIENSTKANALEN*

- Loodsdienst Zeebrugge : PILOT Zeebrugge VHF 9
- Vlaamse loodsdienst VHF 6
(communicatiekanaal Westpost/ CZB)
- Nederlandse loodsdienst VHF 29L

4.3.2.4 *CALAMITEITENKANAAL* VHF 67

4.4 Verkeersgebied Vlissingen

4.4.1 BLOKGEBIED VLISSINGEN

4.4.1.1 *Roepnaam:*

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

4.4.1.2 *Gebiedsomschrijving:*

W5 via de kustlijn tot de lijn 15A E2A via de kustlijn over
havenhoofden Sloehaven, de buitenhaven en de Michiel de
Ruyterhaven naar lijn OG8, ¼ nm west OG17, W4, W5 tot de
kust.

4.4.1.3 *Functies:*

- 1 Verkeersafspraken
- 2 Verkeersinformatie Algemeen
- 3 Loodsadviezen
- 4 Verkeersaanwijzingen
- 5 Verplichte meldingen

4.4.2 RADAR VLISSINGEN

4.4.2.1 *Roepnaam:*

RADAR VLISSINGEN VHF 21

4.4.2.2 *Gebiedsomschrijving:*

W5 via de kustlijn tot de lijn 15A E2A via de Kustlijn over
havenhoofden Sloehaven, de buitenhaven en de Michiel de
Ruyterhaven naar lijn OG8, OG17, W4, W5 tot de kust.

4.4.2.3 *Functies:*

- 1 Verkeersinformatie algemeen
- 2 Verplichte meldingen
- 3 Navigatie assistentie (radarinformatie)
- 4 Haveninformatie

4.4.2.4 *LOODSDIENSTKANALEN*

- Vlaamse loodsdienst VHF 93H
- Nederlandse loodsdienst VHF 29L
- Rededienstcoördinatie VHF 40

4.4.2.5 *CALAMITEITENKANAAL* VHF 67

4.5 Verkeersgebied Terneuzen

4.5.1 BLOKGEBIED TERNEUZEN / RADAR TERNEUZEN

4.5.1.1 *Roepnaam:*

CENTRALE TERNEUZEN/RADAR TERNEUZEN VHF 03

4.5.1.2 *Gebiedsomschrijving:*

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

4.5.1.3 *Functies:*

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

4.6 Verkeersgebied Hansweert

4.6.1 BLOKGEBIED HANSWEERT / RADAR HANSWEERT

4.6.1.1 *Roepnaam:*

CENTRALE HANSWEERT /RADAR HANSWEERT VHF 65

4.6.1.2 *Gebiedsomschrijving:*

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

4.6.1.3 *Functies:*

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

4.6.1.4 *LOODSDIENSTKANALEN*

- Vlaamse loodsdienst VHF 93H

4.6.1.5 *CALAMITEITENKANAAL*

VHF 67

4.7 Verkeersgebied Antwerpen

4.7.1 BLOKGEBIED ANTWERPEN

4.7.1.1 *Roepnaam:*

CENTRALE ZANDVLIET VHF 12

4.7.1.2 *Gebiedsomschrijving:*

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

4.7.1.3 *Functies:*

- 1 Verkeersafspraken
- 2 Verkeersinformatie algemeen
- 3 Verkeersaanwijzingen
- 4 Verplichte meldingen

4.7.2 Haveninformatiekanaal (Port Operations)

4.7.2.1 Roepnaam:

SID ANTWERPEN VHF 85

4.7.2.2 Gebiedsomschrijving:

Boeien 32 / 35 – Wintam sluis.

4.7.2.3 Functies :

1 Niet-nautische informatie uitwisseling

2 Sluisinformatie

4.7.2.4 Overig kanaal

Terminal kanaal binnenvaart VHF 81

4.7.3 RADAR WAARDE

4.7.3.1 Roepnaam:

RADAR WAARDE VHF 19

4.7.3.2 Gebiedsomschrijving:

Boeien 55 /46, naar boeien Sv3 /Sv4, tot boeien Sv14 / Sv13, naar boeien 56 /63.

4.7.3.3 Functie:

Navigatie assistentie (radarinformatie)

4.7.4 RADAR SAEFTINGE

4.7.4.1 Roepnaam:

RADAR SAEFTINGE VHF 21

4.7.4.2 Gebiedsomschrijving:

Boeien 63 / 56, naar boeien Sv13 / Sv14, naar Baken Zuid-Saeftinge/boei 76.

4.7.4.3 Functie:

Navigatie assistentie (radarinformatie)



4.7.5 RADAR ZANDVLIET

4.7.5.1 *Roepnaam:*

RADAR ZANDVLIET

VHF 04

4.7.5.2 *Gebiedsomschrijving:*

Baken Zuid-Saeftinge / 76 tot boeien 93 / 84.

4.7.5.3 *Functie:*

Navigatie assistentie (radarinformatie)

4.7.6 RADAR KRUISSCHANS

4.7.6.1 *Roepnaam:*

RADAR KRUISSCHANS

VHF 66

4.7.6.2 *Gebiedsomschrijving:*

Boeien 93 / 84 tot boei 100

4.7.6.3 *Functie:*

Navigatie assistentie (radarinformatie)

4.7.7 LOODSDIENSTKANALEN Verkeersgebied Antwerpen

- Vlaamse loodsdienst

VHF 1H

4.7.8 CALAMITEITENKANAAL Verkeersgebied Antwerpen VHF 67

4.8 Gebied bovenwaarts boei 100

4.8.1 *Roepnaam:*

Geen

VHF 10

4.8.2 *Functies:*

1 Verkeersafspraken onderling

2 Verplichte meldingen

Opmerking: Geen radardekking, geen verkeersinformatie

4.9 Verkeersgebied kanaal Gent-Terneuzen

4.9.1 BLOKGEBIED GENT - TERNEUZEN

4.9.1.1 Roepnaam:

HAVENDIENST TERNEUZEN VHF 11

(Nederlands gedeelte)

HAVENDIENST GENT / UITKIJK ZELZATE VHF 11

(Vlaams gedeelte)

4.9.1.2 Gebiedsomschrijving:

Het kanaal Gent – Terneuzen en zijn aanhorigheden.

4.9.1.3 Functies:

1 Verkeersafspraken

2 Verkeersinformatie algemeen

3 Verkeersaanwijzingen

4 Verplichte meldingen

5 Sluisinformatie

4.9.1.4 CALAMITEITENKANAAL VHF 67



5 VERPLICHTE MELDINGEN BEROEPSVAART

5.1 Inkomend zee, opvarend rede / rivier

PLAATS	BERICHT	AAN	VHF	Bijzonderheden
½ uur voor grens VTS-Scheldegebied	Naam schip + positie + diepgang + bestemming + ETA pilotstation	WAP TCS TCW/TCZ	60 64 65/69	Instructie vaart, bij loodsplicht melden 3' van de Racon Steenbank
LOODSSTATION WANDELAAR WERKT OP VHF 65				
LOODSSTATION STEENBANK WERKT OP VHF 64				
Steenbank	Route West Rond	TCS	64	
SBZ	Naam schip + positie + ETA VR	TCS	64	Noord inkomend
SWA		TCW	65	West inkomend
A1 bis / S2 / VG6 / NE-Akkaert/ Westpit	Naam schip + positie + ETA VR indien nog niet gemeld	TCZ	69	Wielingen/Scheur Zeebrugge Westrond
OG17/ W5	Naam schip + positie loodswissel informatie	CVL	14	
Rede Vlissingen	Naam schip + ETA bestemming + route	CVL	14	
15A / E2A	Naam schip + positie	CTN	03	Entree Verkeersgebied
35 / MG 2	Naam schip + positie	CHW	65	Entree Verkeersgebied
35	Naam schip + positie	CZV	12	Zeevaart bestemming AX, praaïmelding
55	Naam schip + positie	CZV	12	Entree Verkeersgebied
65	Naam schip + positie	CZV	12	Praaien op K85 voor Zandvliet / Berendrecht-sluits (alleen zeevaart)
Enkel zeevaart				
Zuid-Saeftinge	Naam schip + positie	CZV	12	Praaien op K85 voor Boudewijn / Van Cauwelaert / Kallo sluis
Enkel zeevaart				
116	Naam schip + positie		10	Aan alle scheepvaart

5.2 Afvarend rivier / rede, uitgaand zee

PLAATS	BERICHT	AAN	VHF	Bijzonderheden
Vertrekplaats Bovenschede bovenwaarts boei 100	Naam schip + positie + diepgang + bestemming	SID Antwerpen	85	Algemene info/ sluis info. Alleen zeevaart moet zich melden vóór vertrek
Vertrekplaats bovenwaarts boei 100	Naam schip + posities + intentie	Aan alle scheepvaart	10	Bij vertrek
111	Naam schip + positie	Aan alle schepen	10	Voor zeevaart
100 of bij het op stroom komen	Naam schip + bestemming	CZV	12	Identificatie Entree Verkeersgebied
Zuid Saeftinge	Naamschip+ ETA- passageVlissingen	CZV	12	
46	Naamschip+ positie	CHW	65	Entree Verkeers- gebied
32	Naam schip + positie + route	CTN	03	Entree Verkeers- gebied
Na het op stroom komen [Tern]	Naam + positie + ETA Bestemming of Vlissingen Rede	CVL	14	Alleen beloodste vaart
8 / E2A	Naam schip + positie +loodswissel informatie	CVL	14	Entree Verkeers- gebied
Rede Vlissingen	Naam schip + positie + route + ETA kruispost	CVL	14	Na loodswisselen
OG 8 / Westpit	Naam schip + positie + richting na LVB	TCS	64	Entree Verkeers- gebied
W4	Naam schip + positie + route + ETA xpost WN+ info Swath operabel	TCZ	69	Entree Verkeers- gebied
S 2 / A1 Bis	Naam schip + positie	TCW	65	

5.3 Deelnemen aan de verkeersstroom

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

GEBIED	VTS-CENTRALE	VHF-KANAAL	BIJZONDERHEDEN
ZEEBRUGGE	RADAR CONTROL ZEEBRUGGE	19	In de haven
ZEEBRUGGE (redeverkeersgebied)	TRAFFIC CENTRE ZEEBRUGGE	69	
ZEEBRUGGE (zeeverkeersgebied)	TRAFFIC CENTRE WANDELAAR	65	
VLISSINGEN	RADAR VLISSINGEN	21	Melden binnen de monding voor alle beroepsvaart. Opm: Vóór vertrek van grote gastankers is clearance noodzakelijk.
VLISSINGEN	CENTRALE VLISSINGEN	14	
TERNEUZEN	CENTRALE TERNEUZEN	03	
HANSWEERT	CENTRALE HANSWEERT	65	
ANTWERPEN	CENTRALE ZANDVLIET	12	

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

5.4 Verlaten verkeersstroom

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

GEBIED	VTS-CENTRALE	VHF-KANAAL	BIJZONDERHEDEN
ZEEBRUGGE	RADAR CONTROL ZEE-BRUGGE	19	In de haven
ZEEBRUGGE (redeverkeers- gebied)	TRAFFIC CENTRE ZEE-BRUGGE	69	
ZEEBRUGGE (zeeverkeers- gebied)	TRAFFIC CENTRE WAN-DELAAR	65	
VLISSINGEN	RADAR VLISSINGEN	21	Anker en/of verkeersinformatie
VLISSINGEN	CENTRALE VLISSINGEN	14	
TERNEUZEN	CENTRALE TERNEUZEN	03	Bij opvaart thv Dow steiger. Bij afvaart thv boei 22.
HANSWEERT	CENTRALE HANSWEERT	65	Bij opvaart thv boei 45. Bij afvaart thv boei 42A.
ANTWERPEN	CENTRALE ZANDVLIET	12	

5.5 Opvarend Gent-Terneuzen

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

5.6 Afvarend Gent-Terneuzen

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

6 SCHELDE SCHEEPVAARTBERICHTEN

6.1 Uitgangspunten

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

De inhoud van het SSB:

- Waterstanden en verwachte afwijkingen op verschillende meetpunten in het gebied
- Windrichting en sterkte op de Centrale, stormsein alsook de lokale windverwachting
- Zichtberichten indien van toepassing
- Scheepvaartverkeer, bijzonderheden alsook belangrijke werkzaamheden
- Belangrijke afwijkingen van de vaarwegmarkering
- Afhankelijk van de centrale: Beloodsing informatie zoals zijde van loodsladder, stormbeloodsing, ...

6.2 Gebiedsomschrijving, VHF-kanalen en tijdstippen

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

6.2.1 CENTRALE ZEEBRUGGE

- Gebied Wandelaar, gebied Zeebrugge en gebied Vlissingen tot de Oostgrens van Vlissingen Rede (= meridiaan over de Groene Licht Sloehaven)
- Op kanaal 69 in het Nederlands, om het uur + 10 minuten
- Op kanaal 04 in het Engels, om het uur + 15 minuten

6.2.2 CENTRALE VLISSINGEN

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

6.2.3 CENTRALE ZANDVLIET

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

6.2.4 CENTRALE TERNEUZEN

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



7 MARIFOON GEBRUIKSFILOSOFIE VTS-SCHELDEGEBIED

Indien gebruikers van marifoonkanalen zich niet houden aan de gespreksdiscipline ontstaat overspraak. Deze overspraak, ook wel ruis genoemd, verstoort het normale berichtenverkeer en creëert vragen die de veiligheid niet ten goede komen.

Om deze overspraak te voorkomen op de marifoonkanalen, dienen VTS-gebruikers zich te houden aan de volgende regels:

7.1 Gespreksdiscipline deelnemers VTS-Schelde-gebied

- Houd vast aan de gespreksdiscipline zoals die geleerd is, ook wanneer andere deelnemers dit niet doen. De verkeerscentrale heeft hier een voorbeeldfunctie.
- Gebruik in een oproep altijd de scheepsnaam en de eigen naam van een verkeerscentrale, geen afkortingen of privénamen.
- De verkeersleider dient de verkeersdeelnemer die zich niet houdt aan de juiste procedure, hierop te wijzen.
- Verkeersdeelnemers met een meldplicht melden zich aan op het betreffende kanaal maar niet af, tenzij er een verplichte melding is.
- Zie er op toe dat verkeersdeelnemers onderling verkeersafspraken maken op de verkeerskanalen. Verkeerscentrales kunnen bemiddelen. Wijs de overtreder hier op.
- Voer geen discussies op VHF-kanalen. Bij verkeerd gebruik van een VHF-kanaal kan de beheerder verwijzen naar een ander kanaal.
- Gebruik alleen de goedgekeurde voertalen Nederlands of Engels. Gebruik in het Engels bij voorkeur de Standard Marine Communication Phrases. In tijd van nood kan hiervan afgeweken worden.
- Maak gebruik van berichtindicatoren (zowel Nederlands als Engels) om het soort bericht duidelijk te maken.

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

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

7.3 Het verstrekken van radarinformatie als onderdeel van NavigatieAssistentie (Navigation Assistance Service)

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

Zowel beroepsvaart als recreatievaart kan gebruik maken van radarinformatie. Indien blijkt dat een verkeersdeelnemer te weinig

kennis heeft of slechte apparatuur, dan zal de verkeersleider de verkeersdeelnemer voorzien van de noodzakelijke (verkeers)informatie om het vaartuig naar een veilige haven, ankerplaats of ligplaats te begeleiden.

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

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

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

7.4 Begrippen bij het geven van radarinformatie

- De verkeersleider vergewist zich van de juiste positie van het te informeren vaartuig (de zogenaamde positieve identificatie).
- Verkeersdeelnemers dienen tijdig aan te geven dat zij voornemens hebben van een traject af te wijken. Verkeersleiders reageren onmiddellijk indien dit waargenomen wordt zonder melding van het schip.

- Verkeersleiders treden actief op in verkeerssituaties ter ondersteuning van de verkeersdeelnemers.
- Bij radarinformatie wordt een overzicht gegeven van het actuele verkeersbeeld eventueel aangevuld met berekende, te verwachte situaties zoals ontmoetingen en passages, etc. in (passeer) afstand en tijd.
- Als positie van een varend schip wordt de plaats van de boeg van het vaartuig opgegeven ten opzichte van een voorliggend punt in de vaarweg of in peiling en afstand. Bij een stilliggend vaartuig is dat het midden van de track cq. radar-echo.
- De passeerafstand is de afstand tussen de naast elkaar gerichte zijden van het betreffende schip met een ander schip of obstakel zoals deze op het moment van passeren zal worden indien de grondkoers gehandhaafd blijft.
- De grondkoers van een schip is de bewegingsrichting t.o.v. het ware noorden over de grond.
- De onderlinge afstand tussen twee vaartuigen is de gemeten kortste afstand. Bij tegenliggers is dat de afstand boeg-boeg, bij oplopers is dat de afstand tussen boeg-hek.
- De afstand tot dwars van een boei, baken, obstakel, is de afstand, gezien loodrecht op de richting van het vaarwater, tussen de boeg van een varend schip tot aan een object.
- De afstand tot een navigatie merk is de kortste afstand tot het navigatiemerk (zie a).
- De termen opvarend en afvarend worden gebruikt ten oosten van de Schone Waardin, in het Engels in(ward)-bound/ out(ward)-bound.
- In de aanloopgebieden en het redegebied wordt de term inkomend en uitgaand gebruikt, in het Engels ingoing/ outgoing.
- Om een positie aan te geven voor of voorbij een bepaald punt kan bovenwaarts/ benedenwaarts worden gebruikt, in het Engels upstream (above)/ downstream (below).
- Indien de verkeersleider informatie moet geven in een deel van het gebied waar geen radardekking of visueel zicht is, dan



zal hij/zij dit kenbaar maken aan de verkeersdeelnemer die de informatie vraagt.

- Positie informatie wordt t.o.v. bekende referentiepunten gegeven. Deze punten zijn zichtbaar, bekend en terug te vinden in de zeekaart.
- Verkeersafspraken tussen schepen, zoals niet volgens de geldende vaarregels passeren of oplopen, enz. worden onderling tussen de schepen gemaakt. Gewoonlijk wordt bij het kruisen gerefereerd naar de kleur van de boordlichten, bijvoorbeeld passeren groen op groen, en bij oplopen naar de zijde: ik kom u aan uw bakboord/stuurboord voorbij.
- Een peiling tussen twee gekende punten is de horizontale hoek t.o.v. het ware noorden en het gepeilde punt. De cijfers worden één voor één uitgesproken.
- Afstanden worden gegeven tot in tienden van kilometers (meters) of nautical miles (of kabels). Indien verwarring mogelijk is worden de cijfers los van elkaar uitgesproken, bijv. in het Engels 50 of 15.
- Namen van boeien/ tonnen, markeringen, etc. mogen niet vertaald worden en worden uitgesproken zoals zij op de zeekaart staan, W6 is Whisky 6.
- Met het doorwisselen van de boeien wordt bedoeld dat twee opvolgende boeien welke een bocht aangeven in een vaargeul, in één lijn komen te liggen t.o.v. de boeg van het schip.
- Positiemeldingen kunnen op twee manieren worden gegeven, nl. de langs-dwars methode of peiling en afstand. Deze meldingen kunnen worden aangevuld met grondkoers en snelheid. De intervallen tussen de verschillende meldingen hangen af van het verkeersbeeld, snelheden van schepen, meteorologische omstandigheden, nautisch kritische punten, etc..
- Positiemelding langs/dwars, dit is een punt tot waar het schip in langsrichting van het vaarwater is gevorderd en de afstand van het schip in dwarsrichting, gemeten tot de plaatselijk gebruikelijke referentielijn (boeienlijn, lichtenlijn, de wal, etc.).

de afstand in dwarsrichting mag ook uitgedrukt worden in 1/3 rood, 1/3 groen of midvaarwater. Indien de afstand minder dan 1/3 vaarwater is, wordt de afstand uitgedrukt in meters tot de boeienlijn. De metingen worden altijd doorgegeven aan SB van het vaartuig. Kan dit niet omdat er geen referentie is, dan zal dit uitdrukkelijk worden vermeld.

- Positiemelding peiling en afstand methode, is t.o.v. het voorschip van het geassisteerd schip tot een bekend punt. Ook hier kan de grondkoers en snelheid worden gegeven. Vaart het schip evenwijdig aan de referentielijn, of verwijdt zij zich daarvan of nadert deze, dan zal dit vermeld worden.
- Wanneer op verzoek positiemeldingen bij het ten anker komen worden gegeven zal afgesproken moeten worden t.o.v. welk punt, ofwel zal de geplande ankerpositie worden aangeduid. Dat kan een ankerplaats zijn zoals aangegeven in de kaart, of een positie die de gezagvoerder/loods kiest. Vanaf het voorschip wordt middels peiling en afstand (p/a) naar de ankerplaats de informatie gegeven, inclusief de snelheid over de grond. Als norm voor de frequentie van melden kan het volgende worden gehanteerd:
 - afstand meer dan 1500m: p/a iedere 500m
 - afstand 1500 tot 500m: p/a iedere 200m
 - afstand 500 tot 200m: p/a iedere 100m
 - vanaf 200m: p/a iedere 50m.

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



8 VOERTAAL

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

8.1 Alle scheepvaart

- De vaarweggebruiker wordt in één van de voertalen (Nederlands en/of Engels) aangesproken en begeleid. Alleen ter voorkoming van een ongewenste situatie / incident mag een andere taal gebruikt worden indien men deze taal beheerst. Het bericht moet dan wel onmiddellijk in de Nederlandse en/of Engelse taal herhaald worden, zodat de overige verkeerdeelnemers kunnen begrijpen wat er gezegd is.
- Indien men merkt dat een verkeersdeelnemer niet aanspreekbaar is in één van de voertalen (zie 8.2.1 bullet 2) geeft men dit door aan de GNA.

8.2 De binnenvaartpassagiersschepen

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

8.2.1 Controle

- Deze controle dient op de volgende manier te gebeuren:
In het kader van de ketenwerking worden door de autoriteiten van de aangrenzende havens aan het VTS-SG, gelijkaardige instructies uitgevaardigd ten behoeve van hun operationele

personeelsleden. Hierdoor wordt voorkomen dat deze schepen in het werkingsgebied VTS-SG komen, indien de schipper / kapitein niet één van de voertalen spreekt.

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

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

“It is compulsory to use the Dutch or English language in the area ruled by the Common Nautical Authority, do you speak and understand one of these languages?”

Indien deze hier positief op reageert, kan men ter controle in het Nederlands of in het Engels nog aanvullende vragen stellen zoals bijvoorbeeld:

- wat is de bestemming van het schip?
- gaat u via het hoofdvaargeul (main fairway) of via het nevenvaargeul (secondary fairway)?
- bent u vertrouwd met het vaarwater?
-?

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

8.2.2 Uitzondering bij bepaalde hydro/meteo omstandigheden

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

9 INTREKKING GEZAMENLIJKE BEKENDMAKINGEN EN INSTRUCTIES

Bij het van kracht worden van deze Marifoon(werk)procedures komen volgende Gezamenlijke Instructies en Gezamenlijke Bekendmakingen te vervallen:

- GI 01/1994 Marifoon Werkprocedures
 - Handleiding Marifoonblokindeling VTS-SM dd. 08/03/1996
 - GI 03/1994 Radar Informatie
 - GI 13/1998 Marifoon Gebruikersfilosofie
 - GI 01/2005 Meldplicht
 - GI 02/2005 Uitvoering geven aan procedures
 - GI 09/2011 Voertaal
-
- GB Gespreksdiscipline Binnen het VTS-SM dd. 20/09/1993
 - GB 03/1998 (BASS 124/98) Gespreksdiscipline VTS-SM
 - GB 01/11/1994 (MFBF Folder)

_(Bron: Bass Vlissingen 070-2013 - GNA: Gezamenlijke Bekendmaking 03-2013 dd 25/06/2013)

> **1/17A WESTERSCHDELDE: BIJZONDERE EN BUITENNORMALE TRANSPORTEN**

BaZ 1/17A - 2013 vervalt

ARTIKEL 1

Onder bijzonder transport wordt verstaan: een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of schade aan de werken veroorzaakt dan wel zinkt of lading verliest.

Onder buitennormaal transport wordt verstaan: een transport waarvan de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid en de snelheid niet verenigbaar zijn met de karakteristiek en afmetingen van de vaarweg en/of de te passeren kunstwerken.

Onder bevoegde autoriteit wordt verstaan: de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zoals bedoeld in artikel 6 van het GNB-verdrag, bestaande uit de Nederlandse Rijkshavenmeester Westerschelde en de Vlaamse Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

ARTIKEL 2

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

ARTIKEL 3

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



A. GEBIED ZEEWAARTS GERICHT T.O.V. HET VOORZORGSGBIED

Lengte gesleept object	Min. aantal sleepboten	Min. aantal loodsen	Bijzonderheden
< 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 minimumsnelheid van 6 km/u door het water kunnen varen.
> 80 meter LOA via	1	1	Sleepboot moet geschikt Wielingen/Scheur zijn om als havensleepboot dienst te doen. Het transport moet een minimumsnelheid van 6 km/u door het water kunnen varen.
> 80 meter LOA via	2	1	Sleepboten moeten Oostgat, vanaf geschikt zijn om als Westkapelle havensleepboot dienst te doen. Het transport moet een minimumsnelheid 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.

B. VOORZORGSGBIED EN RIVIERGEDEELTE

Lengte gesleept object	Min. aantal sleepboten	Min. aantal loodsen	Bijzonderheden
< 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 minimumsnelheid 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 mtr LOA	3	2	Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen.

C. KANAAL GENT-TERNEUZEN

Lengte gesleept object	Min. aantal sleepboten	Min. aantal loodsen	Bijzonderheden
← 80 meter LOA	2	1	Mag zonder loods varen als het sleepboten betreft die geschikt zijn om als havensleepboten dienst te doen, met kapiteins die lokale bekendheid hebben. Het transport moet een minimumsnelheid 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 mtr LOA	3	2	Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen.



D. VERTREKTIJD UIT EEN VAN DE SCHELDEHAVENS

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

E. ZICHTBEPERKINGEN BINNEN DE GENOEMDE GEBIEDEN

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

F. LOODSEN OP AFSTAND

Bijzondere en buitennormale transporten zijn uitgesloten van loodsen op afstand.

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

ARTIKEL 4

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

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit

Commandoweg 50

4381 BH Vlissingen

tel: 0031-118-424760

fax: 0031 - 118-46 7700

e-mail: gna-scc@vts-scheldt.net

ARTIKEL 5

De Gezamenlijke Bekendmakingen 01/99, 07/2004 en 08/2004 komen hierbij te vervallen.

ARTIKEL 6

Deze voorschriften treden in werking met ingang van 15 mei 2010 en worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.

_(Bron: GNA: Gezamenlijke Bekendmaking 02-2010 d.d. 20/04/2010)

Bijlage bij GB 02-2010
Checklist Transport



Gemeenschappelijke
Nautische Autoriteit

Van:	Aan: Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit
Telnr:	Faxnr: Datum: Tijd:

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

INFORMATIE BETREFFENDE HET TRANSPORT	

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

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

Bijlage bij GB 02-2010

Toelichting bij Checklist Transport

1-Kop van het bericht

- | | |
|--------------------|--|
| 1- Van: | Naam van de aanvrager invullen. |
| 2- Telnr. en Fax.: | Telefoonnummer en faxnummer van de aanvrager invullen. |
| 3- Datum en tijd: | Datum en tijd van verzending. |

2-Bijzonderheden m.b.t. het object

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

3-Informatie betreffende het transport

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

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



Bijlage bij GB 02-2010

4-ETA/ETD melding

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

5-Informatie m.b.t. de sleepboten

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

Formulier faxen of e-mailen:

Fax 0031 (0) 118-467700

E-mail: gna-scc@vts-scheldt.net

➤ **1/17B SCHELDE EN HAAR MONDINGEN** **BOVENMAATS ZEEVAARTUIG**

Baz 1/14B - 2013 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 afdeling Scheepvaartbegeleiding)



➤ 1/17C PROCEDURE OPVAART & KETENWERKING VTS-SCHELDEGEBIED

BaZ 1/17C - 2013 en 04/076(T) - 2013 vervallen

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

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

Eenduidige procedures binnen VTS-Scheldegebied zijn vereist.

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

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

Gelet op het besluit Loodsbestelregeling Scheldereglement.

Alsdan wordt de volgende procedure Opvaart & Ketenwerking vastgesteld:

Voor een schip met bestemming een haven grenzend aan het VTS-Scheldegebied, waarvan de scheepsagent wenst aan te geven hoe

een schip dient op te varen, moet de agent dit via de respectievelijke haveninformatiesystemen doen. Daar waar dergelijk systeem voor/ vanaf de bedoelde ligplaats niet beschikbaar is of door een haven niet aangeboden wordt, moet dit via het LIS gebeuren.

Artikel 1. Procedure opvaart vanuit Zee

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

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

1. De agent van de vertrekhaven geeft altijd de ETD ligplaats op, maar pas nadat hij met de agent van de aankomsthaven heeft afgestemd of de reis tussen twee havens zonder vertraging kan plaatsvinden.

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

Artikel 3

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

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

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

Toelichting

Het opvaarttype beschrijft hoe de opvaart van een schip geschiedt:

- Opvaarttype **ETA**; het schip zal opvaren en eventueel beloodst worden bij aankomst aan de loodskruispost (mits geen belemmeringen opgelegd door GNA en/of haven). Indien de kapitein/schip de ETA wijzigt, zal het schip door deze melding eerder of later opvaren (en eventueel beloodst worden).
- Opvaarttype **GTO**; de agent geeft de gewenste tijd van opvaart aan, het schip zal op deze tijd opvaren en eventueel

beloofst worden (mits geen belemmeringen opgelegd door GNA en/of haven). Indien de kapitein/schip de ETA vervroegt heeft dit hier geen invloed op.

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

Opmerking:

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

_(Bron : Bass Vlissingen 117-2013 – GNA: Gezamenlijke Bekendmaking 06-2013 dd 19/09/2013)

➤ **1/17D WESTERSCHELDE: OP- EN AFVAARTREGELING VOOR SCHEPEN MET EEN MARGINALE DIEPGANG OF EEN LENGTE VANAF 300 METER NAAR EN VAN ANTWERPEN EN VOOR SCHEPEN NAAR EN VAN KALLOSLUIS**

Baz 1/14C - 2013 vervalt

I. SCHEPEN MET EEN MARGINALE DIEPGANG

I.1. Opvarende schepen voor de sluisen rechteroever, Schelde-terminals en Deurganckdok vanaf 120 dm diepgang tot een diepgang met een minimaal tijvenster van 60 minuten

Hiervoor gelden de algemene voorschriften en bijzondere voorschriften 1 tot en met 5.

I.2. Afvarende schepen vanaf 120 dm diepgang tot een diepgang met een minimaal tijvenster van 60 minuten

Hiervoor gelden de algemene voorschriften en bijzondere voorschriften 5 tot en met 11.

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

II.1 Opvarende en afvarende schepen met een lengte vanaf 300 meter tot 340 meter

Hiervoor gelden de algemene voorschriften en bijzondere voorschriften 1 tot en met 13.

II.2 Containerschepen met een lengte vanaf 340 meter tot 360 meter

Voor deze schepen gelden de algemene voorschriften en bijzondere voorschriften 1 tot en met 16.



II.3 Containerschepen vanaf 360 meter lengte of breder dan 51 meter

Voor deze schepen gelden de algemene voorschriften, bijzondere voorschriften 1 tot en met 16 en de bijkomende voorwaarden C.1 & C.2.

III. SCHEPEN NAAR OF VAN DE KALLOSLUIS VANAF EEN DIEPGANG VAN 100 dm OF MEER

Hiervoor gelden de algemene voorschriften.

Voor de Kallosluis geldt een maximum toegestane scheepslengte van 275 meter en een uiterste scheepsbreedte van 37,65 meter.

IV. VOORSCHRIFTEN

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

- a. De schepen moeten zijn uitgerust met twee deugdelijk werkende scheepsradars en ten minste twee deugdelijk onafhankelijk van elkaar werkende marifooninstallaties binnen handbereik.
- b. Bij een zicht van minder dan 1000 meter op het zeetraject en/of 2000 meter op het riviertraject wordt na overleg met de loods aan boord en de ACC/VBS-loods door de GNA beslist of de reis kan worden begonnen of dient te worden uitgesteld.
- c. Voor elke op- of afvaart dient minimaal 6 uur voor aankomst op het loodsstation Wandelaar of Steenbank of 6 uur voor vertrek van de ligplaats een schriftelijke toelating aan de GNA te worden gevraagd.
- d. Na onderling overleg met en akkoord van de GNA wordt bepaald binnen welke tijvenster dit moet gebeuren, en wordt door het Havencoördinatiecentrum Antwerpen (ACC) hieraan uitvoering gegeven.

- e. Voordat het schip daadwerkelijk ontmeert van zijn ligplaats in de haven van Antwerpen wordt dit door de dokloods gemeld aan het Havenbedrijf met opgave van de diepgang. De diepgang dient ten behoeve van de GNA op juistheid gecontroleerd te zijn. Bij vertrek van de Scheldeterminals wordt bovendien opgegeven of het schip moet zwaaien.
- f. Het loodsadvies betreffende het gebruik van sleepboten moet stipt worden opgevolgd.
- g. Bij de uitgifte van een toelating tot op/afvaart wordt uitgegaan van een manoeuvreersnelheid van 12 knopen door het water. Indien een schip niet aan deze voorwaarde kan voldoen, kunnen bijkomende randvoorwaarden aan de op- of afvaart gesteld worden.
- h. Afhankelijk van Hydro-meteo omstandigheden, omstandigheden m.b.t. het schip, de verwachte verkeersintensiteit en omstandigheden m.b.t. de vaarweg kunnen er door de GNA in overleg met de ACC/VBS-loods aanvullende beperkingen worden gesteld.
- i. Door of namens de GNA kunnen, in overleg met de ACC/VBS-loods aanvullende voorschriften worden gegeven ter bescherming van betrokken belangen. Deze voorschriften dienen onmiddellijk opgevolgd te worden.
- j. Planmatig afvaren in twee getijden is niet toegestaan.
- k. Het minimum tijvenster is 60 minuten.

B) Bijzondere voorschriften

1. De maximum diepgang bij opvaart naar de sluizen rechteroever is beperkt tot 155,6 dm.
2. De volgorde van opvaren wordt mede bepaald door de opgelegde RTA aan het CP en wordt voor beloodsing aan de Wandelaar of Steenbank vastgelegd.
3. Het schip wordt bij voorrang door de rededienst behandeld.
4. Het opvarende schip dient aan het begin van haar tijvenster haar reis aan te vatten. Hierbij wordt bedoeld dat het schip ten minste 1 (één) uur voor het einde van haar tijvenster vertrokken is bij het loodsstation.

5. In overleg tussen de ACC-loods en/of de betrokken loodsen (aan boord) en de GNA wordt het uiterste tijdstip van aankomst op de rede van Vlissingen bepaald.
6. Het schip ligt bij voorkeur vooraan in de sluis.
7. Het schip dient slaags op de rivier te zijn, alvorens het opgelegde tijvenster begint.
8. De maximum diepgang bij afvaart is 145 dm. Voor de containervaart tot 340 meter lengte worden grotere diepgangen toegelaten mits:
 - I. Het schip een tijvenster van minimaal 60 minuten heeft.
 - II. De diepgang van 152 dm niet wordt overschreden.
 - III. Een dergelijk schip voor elke individuele toelating een opgave moet doen van de actuele gegarandeerde manoeuvreersnelheid door het water op het riviertraject en op het zeetraject.
9. Schepen met een diepgang tussen 120 dm en 135 dm krijgen na het indienen van de aanvraag, zo vroeg als mogelijk een indicatief tijvenster vanuit de GNA.
10. De GNA zal een besluit over het tijvenster van een afvarend schip met een diepgang vanaf 135 dm, tussen 12 uur en 6 uur vóór vertrek van de ligplaats nemen. De GNA zal echter op vraag van het schip al vroeger indicatieve tijvensters vrijgeven.
11. Het schip dient bij voorkeur aan het begin van haar tijvenster te vertrekken.
12. Een tweede rivierloods is verplicht voor schepen met bestemming naar en vertrek uit de sluizen.
13. Voor de scheepstypes bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen, is bij afvaart de maximum diepgang, maximaal 140 dm.
14. Bij een windkracht van meer dan 7 Bft. bij de Noordzee- en Europaterminal, sluizen of Deurganckdok, zal geen toestemming tot op- en afvaart gegeven worden.
15. Er worden twee loodsen voorgeschreven op het riviertraject, waarvan ten minste één van de hoogste categorie.

16. Instructies aangaande scheepvaartontmoetingen:

- Op het zeetraject: zijn er voor de op- en afvaart geen beperkingen qua oplopen/kruisen
- Op het riviertraject: voor de op- en afvaart moeten, vanwege de afmetingen van het schip in verhouding tot de dimensies van de vaargeul, in de Pas van Borssele, en het Nauw van Bath, ontmoetingen met de volgende vaartuigen te worden vermeden:
 - Schepen die vallen onder de voorschriften van Gezamenlijke Bekendmaking 02-2009 (gasschepen);
 - Bijzondere en buitennormale transporten;
 - Bovenmaatse schepen

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

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

C.1. Overzicht van de bijkomende voorwaarden

Maximum windkracht:

Bestemming/vertrek Berendrechtsluis:

Zowel bij de opvaart als afvaart naar/van het sluisencomplex:

5 Bft. aan de Berendrechtsluis

Bestemming/vertrek Deurganckdok - Noordzeeterminal - Europa-terminal:

Opvaart: 6 Bft. aan het Deurganckdok

Afvaart: 7 Bft. aan het Deurganckdok

Maximum diepgang:

Bestemming/vertrek Berendrechtsluis:

Opvaart: 155.6 dm

Afvaart: 145 dm

- a) indien de Berendrechtsluis op streefdiepte is;
- b) indien het vaartraject van in de Berendrechtsluis tot de kotter voldoende op streefdiepte is;

- c) indien door een grote diepgang langzamer gevaren wordt, zal dit element meegenomen worden in de uitvoering van de voorwaarden van bijlage 1, § 4 en § 5.

Bestemming/vertrek Deurganckdok:

Opvaart: 145 dm

Afvaart: 145 dm

Het mogelijk verder optrekken van de maximum diepgang wordt in het bijzonder meegenomen in de nautisch-technische evaluatie bedoeld in punt VI van deze gezamenlijke bekendmaking

Op traject Vlissingen rede - Antwerpen streven naar:

- Een minimum afstand van 3 mijl tussen de schepen groter dan 300 meter en de in dit artikel genoemde schip aan te houden boven boei 35 (varende in dezelfde richting). Er moet naar gestreefd worden om de opvaartvolgorde van schepen groter dan 300 meter voor boei 35 definitief vast te leggen.
- Deze schepen worden door de redden dienst met een aparte redeboot bemand en dit zo vroeg mogelijk in het redegebied
- Drie uur voordat het schip daadwerkelijk van zijn ligplaats vertrekt wordt dit gemeld door de Verkeerscentrale Zandvliet aan de GNA.

C.2. Sluitende afspraken te maken met de dienstverleners en partijen in de ketenwerking (zie bijlage 1)

V. SCHEPEN MET AFWIJKENDE EIGENSCHAPPEN EN/OF AFMETINGEN, DAN DE IN I. II. III. VERMELDE SCHEPEN

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

Het scheepsdossier moet de volgende documenten omvatten:

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

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

*Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit,
Commandoweg 50, 4381 BH te Vlissingen.
tel. 0031-(0)118 424 760 of 0031-(0)118 424 758,
fax 0031-(0)118 467 700 of 0031-(0)118 418 142*

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

VI. EVALUATIE

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

VII. INWERKINGTREDING

Deze bekendmaking treedt in werking 2 dagen na publicatie in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.

De Gezamenlijke Bekendmakingen 08-2010 is hierbij vervallen.

Algemene opmerkingen

- De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt afgekort met GNA.
- Requested Time of Arrival wordt afgekort met RTA, Coördinatiepunt Antwerpen wordt afgekort met CP.
- Het bevaren van het Scheldegebied door bovenvermelde vaartuigen is onderworpen aan een Toelating tot Op- of Afvaart, uitgegeven door de GNA. Voor wat betreft de Kallosluis geldt deze verplichting vanaf een diepgang van 100 dm of meer.
- Alle diepgangen hebben betrekking op de grootste/maximale diepgang en zijn uitgedrukt in decimeters en gelden in zoetwater op het riviertraject. Op het zeetraject wordt de densiteit in rekening gebracht bij zover voldoende gegevens bekend zijn.
- Alle scheepslengten zijn uitgedrukt in meters en hebben betrekking op de lengte over alles.
- Door of namens de GNA kunnen uit veiligheidsoverwegingen en/of in functie van de capaciteit van een sluis of vaargeul en/of de beschikbaarheid van de ligplaats voorwaarden opgelegd worden met betrekking tot het aantal tegelijk op- of afvarende marginale/bovenmaatse schepen per getij.
- Zowel in opvaart als in afvaart zijn de tijvensters berekend ten opzichte van de meetpunten op het rivier- en zeetraject, via de route Vaargeul 1, d.m.v. WESP.
- Vanuit het Zandvliet-Berendrechtcomplex kan, bij rijzend tij, met containerschepen afgevaren worden met een minimale kielspeling van 1 meter in de sluiskolk. Hiertoe wordt ten minste vier maal per jaar de Berendrechtsluis en Zandvlietluis gepeild en worden de peilingen digitaal beschikbaar gesteld t.b.v. SNMS via ENC-kaarten.
- Met uitzondering voor schepen van en naar de Kallosluis is het gebruik van een roerganger met plaatselijke bekendheid voor het riviertraject aanbevolen.

BIJLAGE 1: SLUITENDE AFSPRAKEN MAKEN MET DE DIENSTVERLENERS EN PARTIJEN IN DE KETENWERKING

1. Havenbedrijf Antwerpen (GHA)

- Ligplaats in de haven van Antwerpen is vrij bij aankomst, zo niet moet een wachtkaai onmiddellijk beschikbaar zijn.
- Bij opvaart naar de dokken van de rechteroever moet de Berendrechtsluis leeg en beschikbaar zijn vanaf Saeftinghe.
- Sleepboten GHA: sleepboten beschikbaar en in te zetten op bindend loodsadvies.
- Voor de aanvang van de reis, is een “terugvalpositie/uitwijkmogelijkheid” beschikbaar aan de Noordzeeterminal – Europaterminal
 - Deurganckdok of binnen de dokken van de rechteroever.
- Vaarweg moet op diepte zijn van in de Berendrechtsluis tot en met de ligplaats Delwaidedok.
- Ten minste vier maal per jaar wordt de Zandvliet- en Berendrechtsluis gepeild en worden de peilingen digitaal beschikbaar gesteld t.b.v. SNMS via ENC-kaarten.
- Het afschutten van de sluizen te Antwerpen wordt in functie van de opvaart/afvaart van de in dit artikel bedoelde schepen gecoördineerd.

2. Sleepdienst op het riviertraject

Voor de opvaart:

- 4 sleepboten moeten initieel beschikbaar en finaal zijn in te zetten op bindend loodsadvies

Voor de afvaart:

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



3.a Loodsdiensten

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

3.b Brabo loodsdienst

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

4. Opstellen van sluitende vaarplanning

- Het berekenen van het vaarplan en kielspeling gebeurt door middel van WESP, de data worden geborgen.

Reisplanning:

- **opvaart:**
Het schip wordt dusdanig gepland dat het, van het begin van de vloed tot uiterlijk 1 uur na Hoog Water Prosperpolder aankomt aan het coördinatiepunt (CP).
- **afvaart:**
Voor de planning van de afvaart gelden de voorwaarden zoals genoemd in de algemene voorschriften, bijzondere voorschriften 1 tot en met 16 en bijkomende voorwaarden C.1 en C.2.

5. Ver doorgedreven verkeersbegeleiding

5.1 VBS-Team

- Op de 4e verdieping van het sluisgebouw Zandvliet zal een VBS-team worden ingesteld bestaande uit een verkeersleider en een VBS-loods die zijn nautische expertise inbrengt.
- Operationeel functioneren van het VBS-team:
- **Bij opvaart** van de bedoelde containerschepen: vanaf 1 uur voor het voorziene uur van bemannen aan de Kruispost tot in de sluis.
- **Bij afvaart** van de bedoelde containerschepen: één uur voor het vertrek vanaf de ligplaats tot passage van de rede van Vlissingen.

5.2 Vaarplan

- Het initiële vaarplan wordt ruim op voorhand opgesteld door de GNA en ACC rekening houdend met de verkeersplanning.
- Bij de start van de VBS-wacht wordt het initiële vaarplan gecontroleerd door de VBS-loods. Bij afwijking → 15 minuten wordt dit vaarplan door de VBS-loods bijgesteld en zo snel mogelijk overgemaakt aan de GNA en de Verkeerscentrales.
- Aan boord wordt, onder loodsadvies, door de kapitein een vaarplan opgesteld, in functie van het initiële vaarplan.
- Bij afwijking → 15 min wordt het vaarplan van aan boord bijgesteld en zo snel mogelijk gemeld aan de GNA via de Verkeerscentrales.

5.3 Vaarplan Instructies Verkeerscentrales

- Voor het binnenvaren in het Scheldegebied wordt het bijbehorende vaarplan door de GNA naar de betrokken Verkeerscentrales rondgestuurd.
- Elke Verkeerscentrale bezit het meest recente vaarplan en spreekt er de scheepvaart op aan in haar gebied om ongewenste ontmoetingen te vermijden.



- De scheepvaart uit sluiscomplex Terneuzen & Hansweert wordt bij passage even opgehouden.
- De Verkeerscentrales dienen te handelen volgens de uitgereikte gezamenlijke instructies met betrekking tot de vaarten van de in dit artikel bedoelde schepen.

_(Bron: Bass Vlissingen 076/11 - Gezamenlijke Bekendmaking 07-2011 d.d. 28/09/2011)

➤ **1/18A KANAAL VAN GENT NAAR TERNEUZEN: PASSEERPLAATSEN OP HET KANAAL VAN GENT NAAR TERNEUZEN**

BaZ 1/14F - 2013 vervalt

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

ARTIKEL 1

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

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



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

ARTIKEL 2

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

ARTIKEL 3

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

_(Bron: Bass Vlissingen 050-2012; GNA Gezamenlijke Bekendmaking 002-2012 d.d. 01/05/2012)

➤ **1/18B KANAAL VAN GENT NAAR TERNEUZEN KETENWERKING: SCHUTTEN VAN SCHEPEN IN DE WESTSLUIS TERNEUZEN**

BaZ 1/16C - 2013 vervalt

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

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

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

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

Gelet op artikel 39, lid 1, 2, 4, 5 onderdeel b en 12 en artikel 53 van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen;

Alsdan worden de volgende voorschriften vastgesteld:

ARTIKEL 1

Onder toerbeurttijd wordt verstaan: de verwachte tijd van aankomst bij de sluis. Schepen worden geschut op volgorde van hun toerbeurttijd bij de sluis van Terneuzen. De toerbeurttijd aan de sluis wordt voor zeeschepen aan de hand van een door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit aanvaard predictiemodel berekend op basis van de vertrektijd ligplaats of loodsbesteltijd en voor onbeloodste vaart op basis van de ETA loodskruispost.

De toerbeurtijd aan de sluis voor binnenschepen dient door de schipper gemeld te worden aan de Verkeerscentrale Terneuzen via VHF-kanaal 69 of via telefoonnummer 0115-682454. De voorlopige schuttijd wordt bepaald tussen 12 uur en 6 uur voor aankomst bij de sluis.

De schuttijd wordt 6 uur voor aankomst bij de sluis definitief. Indien een schip niet kan voldoen aan de schuttijd - dat wil zeggen een vertraging oploopt van meer dan 20 minuten - dan dient dit zo spoedig mogelijk opgegeven te worden aan de Verkeerscentrale Terneuzen. Het schip krijgt dan een nieuwe schuttijd toebedeeld. Vertragingen van één schip mogen niet leiden tot vertragingen van een ander schip binnen de komende 6 uur. In geval van stremmingen van een object wordt - indien nodig - de sluisplanning voor alle schepen opgeschoven.

ARTIKEL 2

Deze voorschriften treden in werking per 1 maart 2011.

_(Bron: Bass Vlissingen 10/2011 - GNA: Gezamenlijke Bekendmaking 02-2011 d.d. 22/02/2011)



➤ **1/18C TOEGELATEN AFMETINGEN EN DIEPGANGEN VOOR ZEESCHEPEN OP HET KANAAL VAN GENT NAAR TERNEUZEN**

BaZ 1/17B - 2013 vervalt

Gelet op artikel 38, tweede lid en artikel 53, tweede lid, van het Nederlandse Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen en gelet op artikel 52, tweede paragraaf, van het Belgische Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen worden de volgende voorschriften vastgesteld:

HOOFDSTUK I - ZEESCHEPEN MET EEN BREEDTE TOT EN MET MAXIMAAL 34 METER EN EEN LENGTE TOT EN MET MAXIMAAL 265 METER

ARTIKEL 1. OPVARENDE EN AFVARENDE ZEESCHEPEN

In aanvulling op artikel 38, eerste lid, respectievelijk artikel 38, eerste paragraaf, van het Nederlandse respectievelijk het Belgische Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen mogen zeeschepen met een diepgang vanaf 12,30 meter tot en met maximaal 12,50 meter en met een kielspeling van tenminste 1 meter opvaren dan wel afvaren, waarbij zowel de diepgang als de kielspeling gelden in een situatie van zoetwater en bij stilliggend schip, indien:

- a. voorafgaand aan de opvaart de diepgang van het schip wordt gemeten door een daartoe erkend en gecertificeerd bedrijf waarbij de meting wordt uitgevoerd in de Put van Terneuzen of ten laatste in de Westbuitenhaven van het sluizencomplex te Terneuzen;
- b. voorafgaand aan de afvaart de diepgang van het schip op de plaats van vertrek wordt gemeten door een daartoe erkend en gecertificeerd bedrijf;
- c. de resultaten van de onder a en b bedoelde metingen op eerste vraag aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit worden overlegd;



- d. een gekwalificeerde roerganger wordt ingezet;
- e. sleepboten worden ingezet conform hetgeen in artikel 2 is bepaald.

ARTIKEL 2. INZET SLEEPBOTEN

1. Afhankelijk van de lengte en de diepgang van het zeeschip dienen als volgt sleepboten te worden ingezet:

Lengte over alles (in meters)	Diepgang (in meters)	Aantal sleepboten	
		Voor	Achter
≥ 180 en < 210	$> 12,30$ en $\leq 12,50$	Minimaal 1 sleepboot met voldoende trekkracht	
≥ 210 en < 245	$> 12,30$ en $\leq 12,50$	$2 \times \geq 25$ ton	$1 \times \geq 39$ ton
≥ 245 en ≤ 265	$> 12,30$ en $\leq 12,50$	$2 \times \geq 30$ ton	$1 \times \geq 39$ ton

2. In afwijking van het eerste lid kan, indien de omstandigheden en de manoeuvreereigenschappen van het schip dat veilig mogelijk maken, in overleg tussen de verkeerscentrale Terneuzen en de loodsen besloten worden tot een afwijkende sleepbootconfiguratie.

HOOFDSTUK II - ZEESCHEPEN MET EEN BREEDTE VANAF 34 METER TOT EN MET MAXIMAAL 37 METER EN EEN LENGTE TOT EN MET MAXIMAAL 230 METER

ARTIKEL 3. OPVARENDE EN AFVARENDE ZEESCHEPEN

In aanvulling op artikel 38, eerste lid, respectievelijk artikel 38, eerste paragraaf, van het Nederlandse respectievelijk het Belgische Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen mogen zeeschepen met een diepgang vanaf 12,30 meter tot en met maximaal 12,50 meter en met een kielspeling van tenminste 1 meter opvaren dan wel afvaren, waarbij zowel de diepgang als de kielspeling gelden in een situatie van zoetwater en bij stilliggend schip, indien:

- a. voorafgaand aan de opvaart de diepgang wordt gemeten door een daartoe erkend en gecertificeerd bedrijf waarbij de meting wordt uitgevoerd in de Put van Terneuzen of ten laatste in de Westbuitenhaven van het sluizencomplex te Terneuzen;
- b. voorafgaand aan de afvaart de diepgang op de plaats van vertrek wordt gemeten door een daartoe erkend en gecertificeerd bedrijf;
- c. de resultaten van de onder a en b bedoelde metingen op eerste vraag aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit worden overlegd;
- d. twee gekwalificeerde loodsen worden ingezet;
- e. een gekwalificeerde roerganger wordt ingezet;
- f. een ledig schip vaart onder zijn maximale ballastmogelijkheden (heavy ballast conditions);
- g. sleepboten worden ingezet conform hetgeen in artikel 7 en artikel 8 is bepaald.



ARTIKEL 4. PASSAGE VAN DE SLUIS

Gedurende het naderen, het invaren en het uitvaren van de sluis dient een door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit aanvaard sluisnaderingssysteem actief te zijn.

ARTIKEL 5. ZICHT

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

ARTIKEL 6. 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 (gebaseerd op de gemiddelde windkracht gedurende 10 minuten) en de windrichting worden gemeten op de Westsluis te Terneuzen.

ARTIKEL 7. INZET SLEEPBOTEN TEN BEHOEVE VAN DE SLUISPASSAGE

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

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

¹ Onder schepen in ballast wordt hier verstaan: schepen met een diepgang minder dan 11,50 meter.

2. In afwijking van het eerste lid kan, voor het uitvaren van de sluis, indien de omstandigheden en de manoeuvreereigenschappen van het schip dat veilig mogelijk maken, in overleg tussen de verkeerscentrale Terneuzen en de loods besloten worden tot de inzet van slechts één sleepboot met voldoende trekkracht.



ARTIKEL 8. INZET SLEEPBOTEN TEN BEHOEVE VAN DE VAART OP HET KANAAL TUSSEN DE SLUIZEN VAN TER- NEUZEN EN GENT

1. Afhankelijk van de windkracht en de vaarsnelheid / manoeuvreersnelheid bij dead-slow dienen de sleepboten met de aldaar vermelde trekkracht in tonforce (Bollard-Pull), waarbij de achtersleepboten van het type “Z-peller” of vergelijkbaar zijn, als volgt te worden ingezet:

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

¹ Onder schepen in ballast wordt hier verstaan: schepen met een diepgang minder dan 11,50 meter.

2. In afwijking van het eerste lid kan, indien de omstandigheden en de manoeuvreereigenschappen van het schip dat veilig mogelijk maken, in overleg tussen de verkeerscentrale Terneuzen en de loodsen besloten worden tot een afwijkende sleepbootconfiguratie.

HOOFDSTUK III - SLOTBEPALING

ARTIKEL 9. INWERKINGTREDING

Deze voorschriften treden in werking met ingang van 1 juni 2012.
De Gezamenlijke Bekendmaking nr. 01-2011 d.d. 7 februari 2011 komt met de inwerkingtreding van deze voorschriften te vervallen.
Deze voorschriften zullen worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.

_(Bron: Bass Vlissingen 051-2012: GNA Gezamenlijke Bekendmaking 003-2012 d.d. 01/05/2012)



➤ **1/18D KANAAL GENT-TERNEUZEN: ZEESCHEPEN DIE AFMEREN, VERTREKKEN EN/OF ZWAAIEN BIJ YARA (SLUISKIL)**

BaZ 1/17D - 2013 vervalt

Voor zeeschepen die afmeren, vertrekken en/of zwaaien bij YARA (Sluiskil), gelden de volgende voorschriften:

- A. Voor schepen met een lengte over alles tot 190 m en een diepgang minder dan 9,00 m gelden geen extra voorwaarden.
- B. Schepen → 190 m mogen niet zwaaien indien er op Yara Alpha een IMO-2 gastanker ligt afgemeerd.
- C. Schepen die bij vertrek een verwachte diepgang hebben van → 10,00 m dienen te zwaaien bij aankomst. De maximale diepgang bij Yara bedraagt 10,67 m.
- D. Maximale scheepslengte bij zwaaien bedraagt:
 - a. 205 meter bij dg tussen 9,50 m en 10,00 m
 - b. 210 meter bij dg tussen 9,00 m en 9,50 m
 - c. 225 meter bij dg minder dan 9,00 m

Van deze lengte dient de breedte van een eventueel afgemeerd schip op Yara Alpha afgetrokken te worden.
- E. Gebruik van sleepboten:
 - a. Conventionele schepen → 190 m dienen bij aankomst gebruik te maken van ten minste twee (2) sleepboten.
 - b. "Lakers" en andere schepen met een goed werkende boegen hekschroef kunnen volstaan met voldoende sleepboothulp.
 - c. IMO-2 schepen dienen bij aankomst gebruik te maken van ten minste één (1) sleepboot.
 - d. IMO-2 schepen ← 130 meter mogen vertrekken zonder sleepboothulp mits ze stuurboord gemeerd liggen.

- e. Er dient gebruik te worden gemaakt van het sleepmateriaal van de sleepboten.
- F. Moet een schip zwaaien tijdens het laden dan handelen:
 - a. Wat betreft lengte en diepgang volgens punt D.
 - b. Wat betreft gebruik van sleepboten volgens punt E.
- G. Indien een schip Ammoniak ligt te laden aan de kade van YARA Sluiskil gesitueerd aan het begin van Zijkanaal C, dan:
 - a. Zal de Verkeerscentrale Terneuzen dit op VHF-kanaal 11 bekend maken aan de scheepvaart.
 - b. Dient de scheepvaart in verband met de veiligheid, zijn vaarsnelheid zoveel als nodig en / of mogelijk is aan te passen.

Nadere inlichtingen kunnen verkregen worden bij de Verkeerscentrale Terneuzen op VHF-kanaal 11 of via telefoonnummer 0115-682401.

_(Bron: Bass Vlissingen 042/10 d.d. 25/05/2010)



➤ **1/18E RTA'S (REQUESTED TIME OF ARRIVAL): TIJGEBONDEN SCHEPEN BESTEMD VOOR DE HAVEN VAN GENT**

BaZ 1/17E - 2013 vervalt

1. **Schepen** met een diepgang minder dan 9.10 m (zoetwater) kunnen ten allen tijd opvaren.
2. **'Tijgebonden schepen'** met een diepgang tussen 9.10 m en 11.49 m (zoetwater) varen op volgens de aanwijzingen van de havendienst Terneuzen:
 - a) **Ten vroegste:** RTA Vlissingen = **'Schutten vanaf ...: ... uur'** (vermeld in het LIS) – 1:30 uur
 - b) **Ten laatste:** LTA (Latest Time of Arrival / uiterste passage Vlissingen) = **'Uiterste tijd op de Westbuitenhaven ... uur'** (vermeld in het LIS) – 2 uur 30 minuten.

Indien ETA Vlissingen daartussen valt, komt het schip gewoon door.

3. **'Tijsupers'** Schepen met een diepgang vanaf 11.5 m (zoetwater) verkrijgen een RTA Vlissingen van:
 - a) Bij 1 (één) tijsuper
 - i. 1 uur vóór HW Vlissingen.- in uitzonderlijke omstandigheden (gemist tij en specifiek getij patroon) kan na overleg met de bevoegde loodsen de enkele tijsuper 4 uur voor HW Vlissingen opvaren
 - b) Bij 2 tijsupers schepen
 - i. Het eerste schip van het getij 4 uur vóór HW Vlissingen
 - ii. Het tweede schip van het getij 1 uur vóór HW Vlissingen
 - c) Bij 3 tijsupers
 - i. eerste schip van het getij 4 uur vóór HW Vlissingen
 - ii. tweede schip van het getij 3 uur vóór HW Vlissingen
 - iii. derde schip van het getij 1 uur vóór HW Vlissingen

4. **Tijsupers** bestemd voor de Put van Terneuzen:

RTA Vlissingen = uur van HW Vlissingen

5. **Tijsupers** bestemd voor ankerplaats Everingen:

RTA Vlissingen = 1/2 uur na HW Vlissingen

Belangrijke opmerking:

Onder meer de volgende punten kunnen een afwijking in de tijvensters te weeg brengen:

- Uitzonderlijke verhoging of verlaging van het getij
- Het schip haalt de voorgeschreven manoeuvreersnelheid bij volle kracht van minimaal 12 knopen niet
- Bijzondere weersomstandigheden (slecht zicht, enz...)

In overleg met de kapitein kan op basis van de manoeuvreereigenschappen van het schip de loods steeds het advies wijzigen. Het opgeven van een waarheidsgetrouwe en correcte Pilot Card (met opgave van correcte, waarheidsgetrouwe en volledige scheepsgegevens) die in de database van het LIS kan worden opgenomen is voor het uitwerken van een betrouwbaar loodsadvies van essentieel belang. De opgegeven tijvensters zijn en blijven een niet bindende richtlijn die op basis van ervaring en na evaluatie steeds kan bijgestuurd worden.

(Bron: DAB Loodswezen - Kennisgeving: IA 11/056 d.d. 29/06/2011)







➤ **1/19 BENEDEN ZEESCHELDE - ANTWERPEN SCHELDEKAAIEN - SCHEPEN MET BESTEMMING ANTWERPEN SCHELDEKAAI S1 TOT EN MET S25**

BaZ 15/234 – 2013 vervalt

Gelet op artikel 54 en 56 van het Nederlandse Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, alsmede gelet op artikel 47 van het Belgische Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde;
Gelet op de aanbevelingen van de Vlaamse en Nederlandse Loodsdiensten, worden de volgende voorschriften vastgesteld:

I. CRUISESCHEPEN

Alleen indien aan alle onderstaande voorschriften voldaan is kan de opvaart, respectievelijk afvaart plaatsvinden. Hiertoe dient voor elke op-afvaart, minimaal 24 uur voor aankomst op het loodsstation Wandelaar of Steenbank, of 6 uur voor vertrek van de ligplaats een schriftelijke toelating aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) worden gevraagd.

A. Cruiseschepen vanaf 170m LOA tot 200 meter LOA

Hiervoor gelden de volgende voorschriften:

1. Wanneer dergelijke cruiseschepen bestemd zijn voor Antwerpen Scheldeklaaien S1 tot en met S25 moet door de agent, uiterlijk 2 maanden voor de op/afvaart schriftelijk een aanvraag ingediend worden bij de GNA vergezeld van een scheepsdossier.

Het scheepsdossier moet volgende documenten omvatten:

- Manoeuvreer karakteristieken van het schip
- Pilot card

- Mooring Arrangement Plan
 - Bij een air draft van meer dan 60 meter, opgave van de exacte air draft
2. Maximum diepgang bedraagt 80 dm. Grotere diepgangen zijn enkel mogelijk mits schriftelijke toelating van de Havenkapiteinsdienst van de Haven van Antwerpen, afdeling Scheepvaartmanagement. Aanvraag te richten naar : cruises@haven.antwerpen.be
 3. Bij een zicht van minder dan 1000 meter op het traject tussen de Kallosluis tot de ligplaats, en vice versa, wordt na overleg met de ACC HVL en de ACC/VBS loods, en de loods indien reeds aan boord, door de GNA beslist of de reis kan worden begonnen of dient te worden uitgesteld.
 4. Maximum windkracht: 7 Beaufort gemeten aan de Boudewijns-luis, dit voor de vaart bovenwaarts de Kallosluis.
 5. Vooraleer het schip bemand wordt, dient de agent een door het GHA (Sluis en Dok) goedgekeurde wachtkaai op te geven aan de GNA (nautischdienstcheff@vts-scheldt.net), het GHA (cruises@haven.antwerpen.be) en de ACC loods (vttsa.loods@mow.vlaanderen.be). Deze wachtkaai dient beschikbaar te zijn vanaf passage Vlissingen tot gemeerd eindbestemming. Bij ontstentenis hiervan wordt het schip, bij verslechtering van de weersomstandigheden beschreven onder punt 3 en 4 buitengaats gehouden of desgevallend terug buitengaats gezonden.
 6. Het gebruik van boegschroef, hekschroef of propellers dwars is verboden. Dit verbod is niet van toepassing voor schepen met bestemming S20 en S21.
 7. Het sleepbootgebruik bij aankomst en vertrek is volgens bindend loodsadvies.
 8. Het Havenbedrijf Antwerpen ziet erop toe dat de organisatie van het schutten van de Royerssluis wordt afgestemd op de passage van het betreffende cruiseschip.
 9. De beheerder van de Kattendijksluis ziet erop toe dat de organisatie van het schutten van de Kattendijksluis wordt afgestemd op de passage van het betreffende cruiseschip.



10. In opdracht van de beheerder van de betreffende ligplaats en mogen geen schepen afgemeerd zijn op volgende ligplaatsen, bij passage van het cruiseschip, dit zowel bij opvaart als afvaart : S21 tot en met S29 ,de wachtpalen tussen Royerssluis en de Kattendijksluis, de buitenkant van de steiger St. Anna veer op de Palingplaat, het ponton t.h.v. het Steenplein rechteroever, de Staatsteiger Linkeroever. Vanuit de havenkapiteinsdienst van de Haven van Antwerpen, afdeling Scheepvaartmanagement, wordt aan de beheerders van de betreffende ligplaatsen, een vooraankondiging gegeven 48 uren, van de opvaart/afvaart van een te verwachten cruiseschip. Aldus kunnen deze beheerders tijdig de passende maatregelen nemen om op de gemelde datum, geen scheepvaart afgemeerd te hebben op de ligplaatsen, steigers en kades onder hun beheer.

B. Cruiseschepen vanaf 200 meter LOA tot 230 meter LOA

Hiervoor gelden de voorschriften onder § A en volgende bijkomende voorschriften:

1. Op het riviertraject wordt ernaar gestreefd deze schepen van 1 loods van de hoogste categorie te voorzien.
2. Maximum windkracht: 6 Beaufort gemeten aan de Boudewijnsluis, dit voor de vaart bovenwaarts de Kallosluis.
3. Het schip zal varen onder politiebegeleiding vanaf boei 93 tot aan de ligplaats en vice versa. Hierbij zal het politievaartuig voorop varen om de tegenliggende vaart tijdig te verwittigen en uit de bochten te houden Ook de zwaaimanoeuvres ter hoogte van de ligplaats zullen gebeuren onder politiebegeleiding. Het politievaartuig zal passerende scheepvaart verwittigen en de rede vrijhouden.
4. Er liggen geen schepen ten anker op de Rede van Antwerpen, en Oosterweel.
5. In opdracht van de beheerder van de betreffende ligplaatsen mogen bijkomend geen schepen afgemeerd zijn op volgende ligplaatsen, bij passage van het cruiseschip, dit zowel bij opvaart

als afvaart: de SPO-steiger (Lanxess Rubber Zwijndrecht) en de Scheldekaaien 4 tot 8.

C. Cruiseschepen vanaf 230 meter LOA tot en met 265 meter LOA

Hiervoor gelden de voorschriften onder § A en B, en volgende bijkomende voorschriften:

1. Op het riviertraject wordt gebruik gemaakt van een "Full SNMS" navigatiesysteem.
2. Er wordt naar gestreefd om op het riviertraject 2 loods en van de hoogste categorie in te zetten, waarvan minstens 1 loods een opleiding genoten heeft voor het "Full SNMS" navigatiesysteem.

D. Cruiseschepen vanaf 265 meter LOA

Voor dergelijke schepen met bestemming Antwerpen Scheldekaaien S1 tot en met S25 moet de betreffende rederij uiterlijk twee maanden voor de opvaart naar Antwerpen een schriftelijke aanvraag, vergezeld van een scheepsdossier, bij de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit indienen. Het scheepsdossier moet de volgende documenten omvatten:

1. Manoeuvreeercharacteristieken van het schip
2. Pilot card
3. Mooring arrangement plan
4. Bij een air draft van meer dan 60 meter, opgave van de exacte air draft

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

*Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit,
Commandoweg 50, 4381 BH te Vlissingen.
email : gna-scc@vts-scheldt.net
tel. 0031-[0]118 424 760 of 0031-[0]118 424 758,
fax 0031-[0]118 467 700 of 0031-[0]118 418 142*



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

II. OVERIGE SCHEPEN MET LENGTE OVER ALLES GROTER DAN 170 METER

Voor dergelijke schepen moet de betreffende rederij uiterlijk drie weken voor de opvaart naar Antwerpen een schriftelijke aanvraag, vergezeld van een scheepsdossier, bij de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit indienen.

Het scheepsdossier moet de volgende documenten omvatten:

1. Manoeuvreercharacteristieken van het schip
2. Pilotcard
3. Mooring Arrangement Plan
4. Bij een air draft van meer dan 60 meter, opgave van de exacte air draft

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

*Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit,
Commandoweg 50, 4381 BH te Vlissingen.
email : gna-scc@vts-scheldt.net
tel. 0031-[0]118 424 760 of 0031-[0]118 424 758,
fax 0031-[0]118 467 700 of 0031-[0]118 418 142*

Op basis van het scheepsdossier zal de GNA, in overleg met de beide loodsdiensten, binnen de 2 weken oordelen of en onder welke voorwaarden toelating wordt verleend voor de op- en afvaart van het betreffende scheepstype waarvoor een schriftelijke aanvraag is ingediend.

III. INWERKINGTREDING

Deze bekendmaking treedt in werking 2 dagen na publicatie in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.
Kennisgevingen van het Loodswezen, nr. 2000/25, dd.07.11.2000 en nr.11/003, dd.25.03.2011 komen hierbij te vervallen.

_(Bron: Bass Vlissingen 074-2013 – GNA: Gezamenlijke Bekendmaking 04-2013 dd 03/07/2013)



› **1/20A BELGISCHE KUSTHAVENS: BOVENMAATS ZEESCHIP**

BaZ 1/20A - 2013 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: VERKEERS-SEINEN**

BaZ 1/20B - 2013 vervalt

In de havens Zeebrugge en Oostende 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			Eénrichtingsverkeer Schepen mogen enkel in aangegeven richting varen



4



Tweerichtingsverkeer

Verkeer is in beide richtingen
toegelaten

5



Eénrichtingsverkeer

Enkel het vaartuig dat toelating heeft
gekregen mag in de aangeduide
richting doorvaren. Andere vaartuigen
dienen het vaarwater en de aanloop-
geul onmiddellijk en langs de kortste
weg vrij te maken

_(Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding)

> **1/21 KUSTJACHHAVENS: SNELHEIDSBEPERKINGEN VOOR WERKTUIGLIJK VOORTBEWOGEN VAARTUIGEN**

BaZ 1/21 - 2013 vervalt

In de kustjachthavens gelden voor werktuiglijk voortbewogen vaartuigen de volgende snelheidsbeperkingen:

- In de havengeulen van Nieuwpoort en Blankenberge tussen de staketsels en in de geul leidend naar de havens is de maximum toegelaten vaart op 5 knopen gesteld.
- In de havendokken van Nieuwpoort en Blankenberge mag de vaart niet meer dan 3 knopen bedragen.
- In het Montgomerydok, Visserijdok en Vuurtorendok te Oostende en het Prins Albertdok en Tijdok te Zeebrugge mag de vaart niet meer dan 3 knopen bedragen.

Deze beperkingen worden aangeduid op borden opgesteld aan weerszijden van de geul op de staketsels en op de oevers bij het binnenvaren van de havendokken.

Deze borden voor snelheidsbeperkingen zullen steeds vergezeld gaan van een bord "Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken".

_(Bron: MDK – afdeling Kust – team Ontwikkeling Kust)

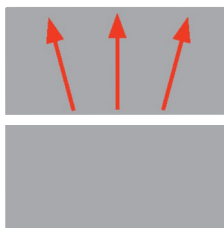


➤ 1/22A HAVEN OOSTENDE: BIJZONDERE VERKEERSSEINEN – FLIKKERLICHTEN

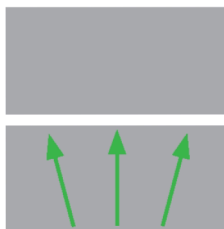
BaZ 1/22A - 2013 vervalt

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.

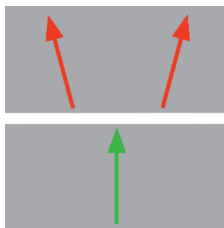
Volgende instructies voor het uitvaren zullen worden vertoond:



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:

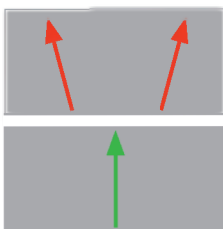


Verboden: richting -zee
-Montgomerydok
-achterhaven



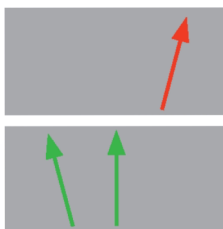


Toegestaan: richting -zee
-Montgomerydok
-achterhaven



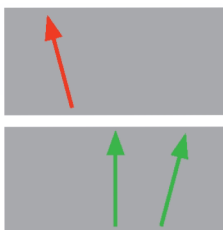
Verboden: richting -zee
-achterhaven

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 flinkerlicht, een rood stoplicht zeewaarts gericht geplaatst. Het woord "STOP" is zichtbaar. Dit betekent voor de schepen die uit de achterhaven varen een formeel bevel tot stoppen en wachten, dit zolang genoemde lichten niet worden gedoofd.

_(Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding)

› **1/22B HAVEN OOSTENDE: SEIN- INSTALLATIE VOOR WATERLOZING**

BaZ 1/22B - 2013 vervalt

In de achterhaven, ten behoeve van aldaar gemeerd liggende boten, is aan de stuw te Sas-Slijkens en aan de voorhavenbrug een seininstallatie voorzien, bestaande uit een vast rood licht.

Het rood licht wordt aangezet tijdens spuien. Dit sein betekent voor de eigenaars van de aldaar gemeerd liggende boten, dat extra bewaking geboden is, doordat sterke bijkomende stromingen worden verwekt.

_(Bron: Waterwegen en Zeekanaal (WenZ))



➤ 1/23 KUSTJACHTHAVENS: UITVAREN PLEZIERVAART

BaZ 1/23 - 2013 vervalt

Volgens het Koninklijk Besluit houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust d.d. 04.08.1981 is het verbod op uitvaren van pleziervaart en strandvisserij als volgt aangeduid:

Art. 37 § 4. In de havens wordt het uit paragraaf 1 volgende verbod aangeduid, bij dag door een zwarte figuur bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere, bij nacht door een rondom zichtbaar violet flinkerlicht.

Deze seinen worden gehesen of vertoond:

a) Oostende

op het gebouw Vloot DAB ingang Montgomerydok (zwarte diablo)

b) Blankenberge

op de mast ter hoogte van het Vuurtorengedouw (zwarte diablo)

c) Zeebrugge

op de mast noordkant uitgang jachthaven (zwarte diablo)

d) Nieuwpoort

op het loodswezengedouw haveningang (zwarte diablo)

op de dukdalf uitgang Novus Portus (led bord tonende blauwe diablo)

_(Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding)

› **1/24A HAVEN ZEEBRUGGE: VOORRANGSREGELING VISARTSLUIS – PRINS ALBERTDOK - TIJDOK**

BaZ 1/24A – 2013 vervalt

Het scheepvaartverkeer komende van of in de richting van de Visartsluis heeft voorrang op de vaartuigen die het Prins Albertdok (Oude Vissershaven) en het Tijdok wensen uit te varen.

Laatstgenoemden dienen toelating te bekomen van Port Control Zeebrugge (VHF kanaal 71) alvorens het Prins Albertdok / Tijdok uit te varen”.

_(Bron: MBZ - Zeebrugge)

› **1/24B HAVEN ZEEBRUGGE: BLAUW- GEEL ZWAAILICHT**

BaZ 1/24B - 2013 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: Waterwegen en Zeekanaal (WenZ))



› **1/24C HAVEN ZEEBRUGGE: HAVENSEINEN AAN DE NIEUWE DAMMEN**

BaZ 1/25 - 2013 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	 flinkerend	 flinkerend	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

_(Bron: Waterwegen en Zeekanaal (WenZ))

➤ 1/25 LNG-VAART: PROCEDURES

BaZ 1/24C – 2013 vervalt

HOOFDSTUK I – ALGEMENE BEPALINGEN

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 Services River Scheldt Area) VTS-SG genoemd, ingericht en continu bezet dat gezamenlijk met Port Control Zeebrugge deze activiteiten begeleidt.

2. Beheersmaatregelen

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.

Voor de LNG-schepen die onder lucht of inert gas varen, informeert de havenkapitein de overige partners, dat de “LNG-procedures” al dan niet van toepassing zijn. Een gasvrij certificaat moet op voorhand bezorgd worden aan VTS-SG en havenkapiteinsdienst MBZ.

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

Alle incidenten, technische storingen aan boord van het LNG vaartuig, die zich voordoen op het zeetraject alsook tijdens het verblijf in de haven worden onverwijld gerapporteerd aan VTS-SG en Port Control. VTS-SG brengt op haar beurt het MRCC en de GNA op de hoogte.

3. Melding Positie/E.T.A.

Vijf (5) dagen voor de aankomst te Zeebrugge, moet de positie van de LNG-tanker, om de 24 uur, gemeld worden aan de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Verplichte melding door de LNG-tanker aan VTS-SG van de tijd van aankomst op **48, 24, 6 en 1 uur** voor aankomst op de beloofsingpositie. VTS-SG informeert het loodswezen Zeebrugge.

De LNG-tanker meldt aan VTS-SG en aan MBZ, 24 uur voor aankomst op de beloofsingpositie, 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-SG gemeld worden.

4. Aanbevolen ankerplaatsen

- Een door de VTS-SG toe te wijzen ankerplaats
- Benoorden de "A-N" boei
- Eventueel bezuiden de "A-S" boei
- De meest oostelijke noodankerplaats buiten de vaargeul bevindt zich ten noorden van de "Akkaert-NE" boei

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

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

Verkeersgebied "Wandelaar Approach"

Van in de west tot de boeienlijn

Westende – Middelkerkebank – Oostdyck

ROEPNAAM: Wandelaar Approach - VHF-kanaal : 60

Vanaf de passage van de boei “Oostdyck” kan VTS-SG, 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-SG gebeurt op de verkeerskanalen van het desbetreffende verkeersgebied.

Verkeersgebied “Wandelaar”

vanaf de boeienlijn Westende - Middelkerkebank -
Oostdyck tot boeienlijn – A1bis - S2 – VG6

ROEPNAAM: Traffic Center Wandelaar – VHF - kanaal : 65

Verkeersgebied “Zeebrugge”

vanaf de boeienlijn A1bis - S2 - VG6 met inbegrip van de Pas van
het Zand tot aan de havendammen van Zeebrugge

ROEPNAAM: Traffic Center Zeebrugge – VHF - kanaal: 69

De doorlopende positie-informatie in de verkeersgebieden “Wandelaar Approach”, “Wandelaar”, “Zeebrugge” en in de haven van Zeebrugge wordt verstrekt op het radarkanaal.

ROEPNAAM: Radar Zeebrugge - VHF - kanaal 4

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

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

HOOFDSTUK II – GROTE LNG-VAART

6. Definitie

Met grote LNG-vaart wordt bedoeld, LNG-schepen met een lengte vanaf 200m.

Hierin worden drie grote groepen onderscheiden: conventionele LNG vaart, Q-flex serie, Q-max serie.

Conventionele LNG vaart:

Loa: < 300 meter - boa: < 50 meter - T max: 13,5 m - LNG capaciteit: < 175.000 m³

Q-flex

Loa: 315 meter - boa: 50 meter - T max: 13,6 m - LNG capaciteit: 217.000 m³

Q-max

Loa: 345 meter - boa: 53,8 meter - T max: 13,6 m - LNG capaciteit: 266.000 m³

7. Nautische beheersmaatregelen bij aanlanding

7.1 Het bemannen

De loods die aangeduid wordt voor het beloodsen van de LNG – tanker stelt, minstens één uur vóór ETA “A-S” boei, een vaarplan op.

VTS-SG zal het vaarplan (met de diverse passagepunten en passagetijden) gelijktijdig omroepen op de verkeerskanalen 65 en 69 op de volgende tijdstippen (er kan uitgeweken worden naar VHF kanaal 04 bij veel VHF verkeer op kanaal 65 en kanaal 69):

- 1 uur voor de aankomst van de LNG-tanker bij de boei “A-S”
- bij de aankomst van de LNG-tanker bij de boei “A-S”

Het beloodsen geschiedt 1 mijl beoosten de boeienlijn “A-S” – “A-N”,

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.

7.2 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 afgeweken worden en de route Akkaert-SW - A1 - Scheur West - Ribzand en Pas van het Zand gevolgd worden.

De LNG- tanker heeft het statuut van
“BOVENMAATS ZEEVAARTUIG”

De in het vaargebied aanwezige scheepvaart zal door VTS-SG worden gewaarschuwd nopens de aanwezigheid van een invarende LNG-tanker op het traject van de boei “A-S” naar de haven van Zeebrugge.

7.3 Toestemming invaren in de haven

- Iedere eerste aanloop van een LNG-tanker op de haven van Zeebrugge gebeurt tijdens daglicht, gedurende het gehele traject.
- De aanloop van het eerste Q-max type dat zich aanbiedt gebeurt tevens met rijzend water.
- Vooraleer in te varen, zal de gezagvoerder toestemming vragen aan Port Control Zeebrugge en dit melden aan VTS -SG.
- Toestemming om in te varen wordt door Port Control Zeebrugge gegeven indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

7.3.1 Door MBZ

- 7.3.1.1 De nodige voorzieningen voor ontvangst van de LNG-tanker (Fluxys LNG Zeebrugge) moeten getroffen zijn.
- 7.3.1.2 Er mogen zich geen munitieschepen in de voorhaven bevinden
- 7.3.1.3 Geen gastankers in de voorhaven waarvoor geen “checklist –

gelijktijdig aanlopen van een LNG – tanker en een gastanker om te spoelen” is afgeleverd door een gasdeskundige.

- 7.3.1.4 Minstens 4 sleepboten moeten tijdig kunnen uitvaren om de LNG-tanker te kunnen assisteren voor “SZ” boei (Scheur-Zand). Een 5^e sleepboot assisteert vanaf de passage van de havenhoofden.

• **Bij conventionele 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.

• **Bij Q-max serie**: een minimale bollardpull met een totale kracht van 305 ton is vereist voor de 5 sleepers.

- 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 worden telkens door de sleepboten uitgegeven
- Eén of meerdere sleepboten moeten beschikken over geschikte blusmiddelen, klassenorm Fifi-1, om LNG-brand te kunnen bestrijden (zie annex IV).

- 7.3.1.5 Strengere bepaling van de volgorde en het tijdstip van invaart wanneer er zich gelijktijdig andere schepen aanmelden (Port Control Zeebrugge).

7.3.2 Door VTS-SG

- 7.3.2.1 Het LNG vaartuig meldt eventuele tekortkomingen zoals genoteerd op de tankerchecklist aan VTS-SG .
- 7.3.2.2 De LNG-tanker moet een overdiepte van minstens 20% van de diepgang hebben op het zeetraject en 15% voor het haventraject.
- 7.3.2.3 De windkracht moet minder dan 14 meter per seconde zijn, volgens waarnemingen van de meteogegevens Westelijke

Havendam Zeebrugge (conventionele LNG vaart en Q-flex serie)

De windkracht moet minder dan 12 meter per seconde zijn, volgens waarnemingen van de meteogegevens Westelijke Havendam Zeebrugge (Q-max serie)

7.3.2.4 Het zicht moet minstens een halve zeemijl bedragen.

7.3.2.5 De snelheid van de getijstroom aan de havendammen moet minder dan 1½ knoop zijn.

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

Port Control Zeebrugge, VTS-SG en het loodswezen beslissen in consensus over de invulling van de bovenstaande randvoorwaarden nummers 7.3.2.1. tot 7.3.2.5.

7.4 Meldingen

Het vaartuig zal zich melden:

7.4.1 Wanneer?

7.4.1.1 Onmiddellijk na het beloodsen

7.4.1.2 Bij het passeren van de boeien:

A1/VG3-VG4/S3

SZ

Z

7.4.1.3 Bij het passeren van de havendammen in Zeebrugge

7.4.2 Aan wie?

7.4.2.1 Centrale Vlissingen VHF-kanaal 14

7.4.2.2 Traffic Centre Wandelaar VHF-kanaal 65

Traffic Centre Zeebrugge VHF-kanaal 69

7.4.2.3 Port Control Zeebrugge VHF-kanaal 71

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

7.5 Scheepvaartregeling

7.5.1 Door VTS-SG

VTS-SG regelt en coördineert het scheepvaartverkeer in de nabijheid van de LNG-tanker waarbij de passeerafstand (oplopen, kruisen en tegengestelde koersen) van 2 kabels aangehouden wordt.

Bij de melding van de passagetijden wordt ook de minimale passeerafstand meegedeeld aan de scheepvaart (5 kabels bij beloodsen en 2 kabels 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-SG.

7.5.2 Door 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 2 kabels wordt gehandhaafd tot de LNG-tanker achter (beoosten) de LNG-boei is gemanoeuvreed.

7.6 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 de 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-SG 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-SG (kanaal 04) en met Port Control Zeebrugge (kanaal 71).

Zo er zich, op een ogenblik dat er niet wordt gepatrouilleerd, problemen mochten voordoen door bvb niet-naleving van de verkeersvrije zone, kan VTS-SG onmiddellijk contact opnemen met de scheep-



vaartpolitie (050/55 60 40 of via de marifoon) die zal nagaan hoe kan worden verholpen aan het probleem.

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

8. Verblijf in de haven van Zeebrugge - MBZ

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

- 8.1 De LNG-tanker moet steeds de nodige “firewires” buiten boord laten hangen.
- 8.2 De LNG-tanker mag een overdiepte hebben van minder dan 15% gedurende het verblijf in de haven.
- 8.3 Een sleepboot type Fifi-1 moet continu in de nabijheid van de LNG-tanker vertoeven.
- 8.4 Er mogen zich geen munitieschepen in de voorhaven bevinden.
- 8.5 Geen gastankers in de voorhaven waarvoor geen “checklist - gelijktijdig aanlopen van de LNG -tanker en een gastanker om te spoelen” is afgeleverd door een gasdeskundige.

9. Nautische beheersmaatregelen bij afvaart

9.1 Toestemming uitvaren uit de haven

Eén uur voor afvaart wordt door de loods een vaarplan opgesteld dat doorgegeven wordt aan VTS-SG

VTS-SG 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**

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

9.1.1 Door MBZ

- 9.1.1.1 Er mogen zich geen munitieschepen in de voorhaven bevinden.
- 9.1.1.2 Geen gastankers in de voorhaven waarvoor geen “checklist - gelijktijdig aanlopen van een LNG - tanker en een gastanker om te spoelen” is afgeleverd door een gasdeskundige.
- 9.1.1.3 Sleepboten:
 - **Bij conventionele LNG-vaart:** Een minimale bollardpull met een totale kracht van 150 ton is vereist – 3 sleepers vereist.
 - **Bij Q-flex serie:** Een minimale bollardpull met een totale kracht van 165 ton is vereist – 4 sleepers vereist.
 - **Bij Q-max serie:** Een minimale bollardpull met een totale kracht van 260 ton is vereist – 4 sleepers vereist.

Sleepboten varen mee tot de passage nieuwe havendammen van de LNG-tanker.
- 9.1.1.4 Strengere bepaling van de volgorde en het tijdstip van afvaart wanneer er zich gelijktijdig andere schepen aanmelden.
- 9.1.1.5 De windkracht moet minder dan 14 meter per seconde zijn (volgens waarnemingen van meteorostation van de Westelijke Havendam Zeebrugge) voor conventionele LNG vaart en Q-flex serie.
De windkracht moet minder dan 12 meter per seconde zijn (volgens waarnemingen van meteorostation van de Westelijke Havendam Zeebrugge) voor Q-max serie.
- 9.1.1.6 Het zicht moet minstens een halve zeemijl bedragen.

9.1.2 Door VTS-SG

- 9.1.2.1 LNG vaartuig meldt eventuele tekortkomingen, zoals genoteerd op de tankerchecklist aan VTS-SG.
- 9.1.2.2 Het schip moet een overdiepte van minstens 15% van de diepgang hebben op het haventraject en 20% op het zeetraject.
- 9.1.2.3 De snelheid van de getijstroom aan de havenhoofden moet minder dan 2 knopen zijn voor conventionele LNG vaart en Q-flex serie.
De snelheid van de getijstroom aan de havenhoofden moet minder dan 1,5 knoop zijn voor de Q-max serie.

Port Control Zeebrugge, VTS-SG en het loodswezen beslissen in consensus over de invulling van de bovenstaande randvoorwaarden nummers 9.1.1.5. tot en met 9.1.2.3.

9.2 Meldingen

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

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

9.3 Route en afhalen van de loodsen

- De LNG-tanker vaart uit via het Pas van het Zand, Ribzand, Vaargeul 1, loodsstation Wandelaar.

In functie van de verkeersafspraken en stremmingen van vaarwaters kan afgeweken worden naar de route - Scheur-West, A1, Akkaert-SW.

- Bij het afhalen, dat vrij van het beloodsen van de andere vaartuigen moet gebeuren, worden de andere vaartuigen door de loodsboot Wandelaar en VTS-SG tijdig verwittigd met het verzoek om op ruime afstand te blijven (minimum 5 kabels) van de LNG-tanker.

9.4 Scheepvaartregeling

9.4.1 Door MBZ

Van zodra de LNG-tanker 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 2 kabels wordt gehandhaafd vanaf het ogenblik dat de LNG-tanker de LNG boei passeert en tot de passage havendammen Zeebrugge.

9.4.2 Door VTS-SG

VTS-SG regelt en coördineert het scheepvaartverkeer in de nabijheid van de LNG-tanker waarbij de passeerafstand (oplopen en kruisen) van 2 kabels aangehouden wordt.

Verder zal VTS-SG er zorg voor dragen dat de scheepvaart ingelicht blijft nopens de afvaart en passagetijden van de LNG-tanker.

9.5 Politiepatrouille

De scheepvaartpolitie zal regelmatig patrouilleren in de omgeving van de LNG-tanker en op de uitvaartroute om toe te zien op 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-SG of Port Control Zeebrugge binnen de haven. Zij zal op het ogenblik van de patrouille contact opnemen met de loods aan boord van de LNG-tanker en met VTS-SG (kanaal 04) en met Port Control Zeebrugge (kanaal 71).

Zo er zich, op een ogenblik dat er niet wordt gepatrouilleerd, problemen mochten voordoen door bvb niet-naleving van de verkeersvrije zone, kan VTS-SG onmiddellijk contact opnemen met de scheepvaartpolitie (050/55 60 40 of via de marifoon) die zal nagaan hoe kan worden verholpen aan het probleem.

HOOFDSTUK III – KLEINE LNG-VAART

10. Definitie

Met kleine LNG-vaart wordt bedoeld, LNG-schepen met een lengte kleiner dan 200m.

11. Nautische beheersmaatregelen bij aanlanding

11.1 Het bemannen

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

VTSSG zal het vaarplan (met de diverse passagepunten en passage-tijden) gelijktijdig omroepen op de verkeerskanalen 65 en 69 op de volgende tijdstippen: (er kan uitgeweken worden naar VHF kanaal 04 bij veel VHF verkeer op kanaal 65 en kanaal 69)

- 1 uur voor de aankomst van de LNG-tanker bij de boei “KB”
- bij de aankomst van de LNG-tanker bij de boei “KB”

Het beloodsen geschiedt op het loodsstation Wandelaar, 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.

11.2 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 afgeweken worden en de route Akkaert-SW - A1 - Scheur West - Ribzand en Pas van het Zand gevolgd worden.

De kleine LNG- tanker heeft het statuut van
“BOVENMAATS ZEEVAARTUIG”

De in het vaargebied aanwezige scheepvaart zal door VTS-SG worden gewaarschuwd nopens de aanwezigheid van een invarende LNG-tanker op het traject van de boei “KB” naar de haven van Zeebrugge.

11.3 Toestemming invaren in de haven

- Iedere eerste aanloop van een LNG-tanker op de haven van Zeebrugge gebeurt tijdens daglicht, gedurende het gehele traject.
- Vooraleer in te varen, zal de gezagvoerder toestemming vragen aan Port Control Zeebrugge en dit melden aan VTS-SG.
- Toestemming om in te varen wordt door Port Control Zeebrugge gegeven indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

11.3.1 Door MBZ

- 11.3.1.1 De nodige voorzieningen voor ontvangst van de LNG-tanker (Fluxys LNG Zeebrugge) moeten getroffen zijn.
- 11.3.1.2 Er mogen zich geen munitieschepen in de voorhaven bevinden.
- 11.3.1.3 Geen gastankers in de voorhaven waarvoor geen “checklist – gelijktijdig aanlopen van een LNG – tanker en een gastanker om te spoelen” is afgeleverd door een gasdeskundige.
- 11.3.1.4 Minstens 1 sleepboot moet tijdig kunnen uitvaren om de LNG-tanker te kunnen assisteren voor passage Zandboei. Een minimale bollardpull met een totale kracht van 40 ton is vereist voor de sleper.
- 11.3.1.5 Meerdere sleepboten kunnen te allen tijde worden bijbesteld door de kapitein van het LNG-vaartuig.
 - De gebruikte sleeplijnen worden telkens door de sleepboten uitgegeven.
 - Eén of meerdere sleepboten moeten beschikken over geschikte blusmiddelen, klassenorm Fifi-1, om LNG-brand te kunnen bestrijden (zie annex IV).

- 11.3.1.6 Strengere bepaling van de volgorde en het tijdstip van invaart wanneer er zich gelijktijdig andere schepen aanmelden (Port Control Zeebrugge).

11.3.2 Door VTS-SG

- 11.3.2.1 Het LNG vaartuig meldt eventuele tekortkomingen zoals genoteerd op de tankerchecklist aan VTS-SG .
- 11.3.2.2 De LNG-tanker moet een overdiepte van minstens 20% van de diepgang hebben op het zeetraject en 15% voor het haventraject.
- 11.3.2.3 De windkracht moet minder dan 14 meter per seconde zijn, volgens waarnemingen van de meteorologische Westelijke Havendam Zeebrugge.
- 11.3.2.4 Het zicht moet minstens een halve zeemijl bedragen.
- 11.3.2.5 De snelheid van de getijstroom aan de havendammen moet minder dan 2 knopen zijn.

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

Port Control Zeebrugge, VTS-SG en het loodswezen beslissen in consensus over de invulling van de bovenstaande randvoorwaarden nummers 11.3.2.1. tot 11.3.2.5.

11.4 Meldingen

Het vaartuig zal zich melden:

11.4.1 Wanneer?

- 11.4.1.1 Onmiddellijk na het beloodsen
- 11.4.1.2 Bij het passeren van de boeien:
A1/VG3-VG4/S3
SZ
Z
- 11.4.1.3 Bij het passeren van de havendammen in Zeebrugge

11.4.2 Aan wie?

11.4.2.1 Centrale Vlissingen	VHF-kanaal 14
11.4.2.2 Traffic Centre Wandelaar	VHF-kanaal 65
Traffic Centre Zeebrugge	VHF-kanaal 69
11.4.2.3 Port Control Zeebrugge	VHF-kanaal 71

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

11.5 Scheepvaartregeling

11.5.1 Door VTS-SG

VTS-SG regelt en coördineert het scheepvaartverkeer in de nabijheid van de LNG-tanker waarbij de passeerafstand (oplopen, kruisen en tegengestelde koersen) van 2 kabels aangehouden wordt.

Bij de melding van de passagetijden wordt ook de minimale passeerafstand meegedeeld aan de scheepvaart (5 kabels bij beloodsen en 2 kabels 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-SG.

11.5.2 Door 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 2 kabels wordt gehandhaafd tot de LNG-tanker achter (beoosten) de LNG-boei is gemaneoeuvreed.

11.6 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 de coördinatie van de in- en uitvaart

en van alle scheepvaartverkeer in de haven De scheepvaartpolitie controleert eveneens of de scheepvaart zich houdt aan de verkeers-regelende instructie van VTS-SG 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-SG (kanaal 04) en met Port Control Zeebrugge (kanaal 71).

Zo er zich, op een ogenblik dat er niet wordt gepatrouilleerd, problemen mochten voordoen door bvb niet-naleving van de verkeersvrije zone, kan VTS-SG onmiddellijk contact opnemen met de scheepvaartpolitie (050/55 60 40 of via de marifoon) die zal nagaan hoe kan worden verholpen aan het probleem.

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

12. Verblijf in de haven van Zeebrugge - MBZ

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

- 12.1 De LNG-tanker moet steeds de nodige "firewires" buiten boord laten hangen.
- 12.2 De LNG-tanker mag een overdiepte hebben van minder dan 15% gedurende het verblijf in de haven.
- 12.3 Een sleepboot type Fifi-1, moet continu in de nabijheid van de LNG-tanker vertoeven.
- 12.4 Er mogen zich geen munitieschepen in de voorhaven bevinden.
- 12.5 Geen gastankers in de voorhaven waarvoor geen "checklist - gelijktijdig aanlopen van de LNG-tanker en een gastanker om te spoelen" is afgeleverd door een gasdeskundige.

13. Nautische beheersmaatregelen bij afvaart

13.1 Toestemming uitvaren uit de haven

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

VTS-SG zal het vaarplan, met de verschillende passagetijden, gelijktijdig omroepen op de verkeerskanalen 65 en 69 op de volgende tijdstippen: (er kan uitgeweken worden naar VHF kanaal 04 bij veel VHF verkeer op kanaal 65 en kanaal 69)

- 1 uur voor afvaart
- op het ogenblik van afvaart

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

13.1.1 Door MBZ

- 13.1.1.1 Er mogen zich geen munitieschepen in de voorhaven bevinden
- 13.1.1.2 Geen gastankers in de voorhaven waarvoor geen “checklist - gelijktijdig aanlopen van een LNG-tanker en een gastanker om te spoelen” is afgeleverd door een gasdeskundige.
- 13.1.1.3 Sleepbo(o)t(en)
Een minimale bollarpull met een totale kracht van 40 ton is vereist voor de sleper(s) met bluscapaciteiten. De sleepbo(o)t(en) vaart/varen mee tot de passage nieuwe havendammen van de LNG-tanker.
- 13.1.1.4 Strenge bepaling van de volgorde en het tijdstip van afvaart wanneer er zich gelijktijdig andere schepen aanmelden.

- 13.1.1.5 De windkracht moet minder dan 14 meter per seconde zijn (volgens waarnemingen van meteorostation van de Westelijke Havendam Zeebrugge)
- 13.1.1.6 Het zicht moet minstens een halve zeemijl bedragen

13.1.2 Door VTS-SG

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

Port Control Zeebrugge, VTS-SG en het loodswezen beslissen in consensus over de invulling van de bovenstaande randvoorwaarden nummers **13.1.1.5.** tot en met **13.1.2.3.**

13.2 Meldingen

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

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

13.3 Route en afhalen van de loodsen

- De LNG-tanker vaart uit via het Pas van het Zand, Ribzand, Vaargeul 1, loodsstation Wandelaar. In functie van de verkeersafspraken en stremmingen van vaarwaters kan afgeweken worden naar de route Scheur-West, A1, Akkaert-SW.

- Bij het afhalen, dat vrij van het beloodsen van de andere vaartuigen moet gebeuren, worden de andere vaartuigen door de loodsboot Wandelaar en VTS SG tijdig verwittigd met het verzoek om op ruime afstand te blijven (minimum 5 kabels) van de LNG-tanker.

13.4 Scheepvaartregeling

13.4.1 Door MBZ

Van zodra de LNG-tanker 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 passeer-afstand van 2 kabels wordt gehandhaafd vanaf het ogenblik dat de LNG-tanker de LNG-boei passeert en tot de passage havendammen Zeebrugge.

13.4.2 Door VTS-SG

VTS – SG regelt en coördineert het scheepvaartverkeer in de nabijheid van de LNG-tanker waarbij de passeerafstand (oplopen, kruisen en tegengestelde koersen) van 2 kabels aangehouden wordt.

Verder zal VTS-SG er zorg voor dragen dat de scheepvaart ingelicht blijft nopens de afvaart en passagetijden van de LNG-tanker.

13.5 Politiepatrouille

De scheepvaartpolitie zal regelmatig patrouilleren in de omgeving van de LNG-tanker en op de uitvaartroute om toe te zien op 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-SG of Port Control Zeebrugge binnen de haven.

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

Zo er zich, op een ogenblik dat er niet wordt gepatrouilleerd, problemen mochten voordoen door bvb niet-naleving van de verkeersvrije zone, kan VTS-SG onmiddellijk contact opnemen met de scheepvaartpolitie (050/55 60 40 of via de marifoon) die zal nagaan hoe kan worden verholpen aan het probleem.

Annex I – partners

Loodswezen Zeebrugge	Doverlaan 7 bus 2 B- 8380 Zeebrugge Tel. +32 (0) 50 55.77.30 Fax. +32 (0) 50 55.77.33 Nautisch Dienstchef Kapitein Etienne Van Aerschot Tel +32 (0) 50 55 77 36 GSM + 32 (0) 475 34 87 25 Etienne.vanaerschot@mow.vlaanderen.be
Scheepvaartpolitie Zeebrugge	Graafjansdijk 1 B-8380 BRUGGE tel: +32 (0) 50/368.103 e-mail: dga.dac.spn.mik@police.be
MBZ	Havenbestuur Brugge-Zeebrugge P. Vandammehuis Isabellalaan 1 B-8380 Zeebrugge Belgium Tel.: + 32 (0) 50 54 32 40 (tijdens diensturen) Fax: + 32 (0) 50 54 32 49 (tijdens diensturen) Tel.: + 32 (0) 50 54 68 67 (buiten diensturen) Fax: + 32 (0) 50 55 03 50 (buiten diensturen) e-mail: harbour.master@mbz.be Website: www.portofzeebrugge.be

VTS-SG	Verkeerscentrale Zeebrugge Westelijke Havendam 8380 Zeebrugge Operationele vloer – regioverkeersleider Tel: +32 (0) 50 55 08 01 Tel: +32 (0) 50 55 08 02 Fax: +32 (0) 50 54 74 00 Telex: 81417 e-mail: vts-zeebrugge@vts-scheldt.net
Fluxys	Chris Vandecasteele Tel: +32 (0) 2 282 78 37 Fax: +32 (0) 50 36 66 09 chris.vandecasteele@fluxys.com Receptie: Tel: +32 (0) 50 36 66 11 Fax: +32 (0) 50 36 66 09
MRCC-SAR	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust Maritiem Plein 3 8400 Oostende Tel.: + 32 (0) 59 34 10 20 (operationele vloer) + 32 (0) 59 70 10 00 of + 32 (0) 59 70 11 00 Fax: + 32 (0) 59 54 32 49 Nautisch dienstchef Kapt. Réjane Gyssens Tel: +32 (0) 474 78 03 17 rejane.gyssens@mow.vlaanderen.be
MRCC-SAR Oostende	Maritiem Plein 3 8400 Oostende Tel. +32 (0) 59/34.10.20 (operationele vloer) Tel. +32 (0) 59/70.10.00 of +32 (0) 59/70.11.00 mrcc@mrcc.be

GNA

Gemeenschappelijk Nautisch Autoriteit

Scheldecóördinatiecentrum (SCC)

Commandoweg 50

NL - 4381 BH Vlissingen

Tel. + 31 (0) 118.424.759

nautischdienstchef@dvts-scheldt.net

Annex II – Algemene Opmerkingen

De LNG beheersmaatregelen zijn van toepassing voor huidige configuratie LNG terminal. Bij uitbreiding LNG terminal dienen de beheersmaatregelen voor de haven herbekeken te worden.

De LNG beheersmaatregelen voor de Q-max serie zullen ten laatste na 5 aanlopen aan een evaluatie onderworpen worden.



Annex III Vergelijking nautische randvoorwaarden

	Kleine LNG	Conventionele LNG	Q-flex	Q-max
Afmetingen	< 200 meter	LOA < 300 m; BOA < 50 m; Tmax:13,5 m; 175.000m ³	LOA 315 m; BOA: 50 m; Tmax:13,6 m; 217.000m ³	LOA 345 m; BOA: 53,8 m; Tmax:13,6 m; 266.000m ³
Bemannen - Loods- ruisplot	KB	1/2' beoosten "A-S" boei	1/2' beoosten "A-S" boei	1/2' beoosten "A-S" boei
Minimum passeer- stand loodskruispost	5 kabels	5 kabels	5 kabels	5 kabels
Minimum passeer- stand zeetraject	2 kabels	2 kabels	2 kabels	2 kabels
Statuut vaartuig	bovenmaats	bovenmaats	bovenmaats	bovenmaats
Eerste aanloop	daglicht	daglicht	daglicht	daglicht + rijzend water
Sleepboten inkomend	1 - 40 BP - "Z" boei	4+1 - 180 BP - "SZ" boei	4+1 - 210 BP - "SZ" boei	4+1 - 305 BP - "SZ" boei
Sleepboten uitgaand	1 - 40 BP - tot strek- dam	3 - 150 BP - tot strek- dam	4 - 165 BP - tot strek- dam	4 - 260 BP - tot strek- dam
Maximum wind I/U	< 14 m/s westelijke strekdam	< 14 m/s westelijke strekdam	< 14 m/s westelijke strekdam	< 12 m/s westelijke strekdam
Kielsingeling I/U	20% zeetr.; 15% haventr.	20% zeetr.; 15% haventr.	20% zeetr.; 15% haventr.	20% zeetr.; 15% haventr.
Zichtbaarheid I/U	1/2 mijl	1/2 mijl	1/2 mijl	1/2 mijl
Max. getijstroom inko- mend	< 2 knopen	< 1,5 knopen	< 1,5 knopen	< 1,5 knopen
Max. getijstroom uitgaand	< 2 knopen	< 2 knopen	< 2 knopen	< 1,5 knopen

Annex IV Firefighting ship 1 water spray

Vereiste karakteristieken (Fifi 1)

- minimum number of water monitors: 2
- minimum discharge rate per monitor (m³/h): 1200
- minimum number of firefighting pumps: 1
- minimum total pump capacity (m³/h): 2400
- length of throw of each monitor: (m): 120
- height of throw of each monitor (m): 45
- number of hydrants: 4 at each side
- number of firemen's outfits: 4

Waterspray

- the capacity of the self-protection water-spraying system is not to be less than 10 l/min for each square meter of protected area
- in the case of surfaces which are internally insulated, such as A-60 class divisions, a lower capacity may be accepted, provided it is less than 5l/min for each square meter of protected area

_(Bron : MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding d.d. 01/10/2013)

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

BaZ 1/26 - 2013 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 SN-CIRC.157 [7 januari 1993] - MDK - afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie)



➤ 1/27 WORLD GEODETIC SYSTEM 1984 (WGS84)

BaZ 1/27 - 2013 vervalt

Coördinaten leggen posities op aarde ondubbelzinnig vast. Dit doen zij echter pas wanneer ook het wiskundige model van de aarde gegeven is, ten opzichte waarvan ze gedefinieerd worden. Over de hele aarde zijn lengte en breedte vastgelegd ten opzichte van de meridiaan door Greenwich en de evenaar. De meridianen en parallellen staan aanwezig op alle zeekaarten.

De aarde heeft geen regelmatige bolle vorm. De grootste afwijking is dat de aarde is afgeplat aan de polen. Daarom worden coördinaten gegeven ten opzichte van een ellipsoïde, een wiskundige voorstelling van een afgeplatte bol die de aardvorm zo goed mogelijk benadert. Een ellipsoïde, zijn ligging en zijn oriëntatie vormen samen het geodetisch datum, waarmee coördinaten vastgelegd worden. Geografische coördinaten worden uitgedrukt in graden, minuten en eventueel seconden.

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."

De Belgische zeekaarten zijn uitgegeven in WGS84:

- vanaf 2002 voor de D11, 101 (INT 1474), 102 (INT 1480)
- vanaf 2003 voor de 104
- vanaf 2009 voor de 106 (INT 1478)
- vanaf 2010 voor de 103
- vanaf 2011 voor de 105

Dit in verband met het steeds toenemende gebruik van het GPS-systeem en om internationaal voor meer eenheid te zorgen.

[Bron: MDK - afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie]

› 1/28 (DIFFERENTIAL) GLOBAL POSITIONING SYSTEM: THEORIE EN PRAKTIJK

BaZ 1/28 - 2013 vervalt

1. DGNSS STATION

Afdeling Scheepvaartbegeleiding van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) – beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) - Vlaamse Overheid, biedt de service aan van Differentiële Global Positioning System (DGPS) voor een verhoogde nauwkeurigheid van het GPS systeem.

Het DGNSS station, opgesteld aan de haven van Oostende, monitort van op land het uitgezonden signaal van alle GPS satellieten binnen bereik en zendt op een frequentie van 312 kHz eventueel benodigde correcties en integriteitswaarschuwingen uit. Dit signaal kan door DGPS ontvangers gecapteerd worden en, gecombineerd met het GPS signaal, een positienauwkeurigheid leveren van 10 m in 99.8 % van de tijd.

Het systeem verhoogt de nauwkeurigheid van het Amerikaanse GPS systeem, maar kan uitgebreid worden zodat onder meer ook het Europese EGNOS systeem ondersteund wordt. Daarom wordt over een DGNSS (Differential Global Navigation Satellite System) station gesproken en niet over een DGPS station.

Ontvangst van DGPS signalen

Voor ontvangst van het DGPS signaal is een gepaste DGPS ontvanger nodig. Deze DGPS ontvanger kan ingebouwd zijn in een GPS ontvanger, dan wel bestaan uit een aparte module. Een aparte antenne voor ontvangst van het 312 kHz signaal is steeds nodig. Het DGPS signaal kan op zee ontvangen worden op het volledige Belgisch



Continentaal Plateau. De reikwijdte van het signaal is afhankelijk van o.m. de antennehoogte, aanwezige obstakels tussen de zender en ontvanger, atmosferische invloeden en andere zenders in hetzelfde frequentiegebied.

Werkinsprincipe

Werkinsprincipe GPS

Een GPS satelliet zendt periodiek een bericht uit naar de aarde met vermelding van het huidige tijdstip. Elke GPS ontvanger bevat een zogenaamde "almanac" waarin wordt vermeld waar elke GPS satelliet op elk ogenblik is. Rekening houdend met de tijd tussen verzending en ontvangst, kan de GPS ontvanger berekenen waar het zich bevindt ten opzichte van de satelliet. Theoretisch volstaan de gegevens van 3 satellieten om een positie op het aardoppervlak te bepalen, de data van bijkomende satellieten wordt gebruikt ter controle. Ter bepaling van de hoogte ten opzichte van het aardoppervlak zijn tevens de gegevens van minimaal één bijkomende satelliet nodig.

Werkinsprincipe DGPS

Een DGPS station is opgesteld op een gekende positie en is uitgerust met een zeer nauwkeurige GPS ontvanger. Het station controleert enerzijds de kwaliteit van de ontvangen GPS berichten (volledigheid,...) en berekent anderzijds zijn positie en vergelijkt deze met zijn gekende positie. Op basis van deze berekeningen worden DGPS (correctie)berichten uitgestuurd op een radiofrequentie van 312 kHz. Deze berichten omvatten informatie over enerzijds de nauwkeurigheid van de signalen afkomstig van de GPS satellieten en anderzijds de benodigde correctiegegevens om tot een exacte positie te komen.

2. TECHNISCHE GEGEVENS DGPS

Naam DGPS radio baken	Oostende
Referentie-stations ID's	640, 641
Zendstation ID	420
Positie station (WGS 84)	51° 14' 19.02670" N - 02° 55' 52.01046" E
Zendfrequentie DGPS signaal	312 kHz
Ontvangstbereik DGPS signaal	± 119 NM (± 220 km)
Bitrate	200 bps
Uitgezonden berichten	• RTCM03: GPS referentie station parameters (inclusief GPS coördinaten van de antenne van het referentie station) • RTCM07: DGPS radio beacon almanac (levert de locatie, frequentie, servicebereik, en informatie over het netwerk van marine radio bakens) • RTCM09: GPS Partial Correction Set (zendt per 3 GPS satellieten de status van deze satellieten) • RTCM27: zoals RTCM07, met vermelding van de ID's van de referentie stations
Standaarden	IALA Recommendation R-121 IMO Resolution A.915 RTCM SC-104 ver. 2.3 RSIM ver. 1.2
Beheer	Afdeling Scheepvaartbegeleiding Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust Vlaamse Overheid Maritiem plein 3 8400 Oostende www.scheepvaartbegeleiding.be

3. KAARTGEBRUIK EN GPS-NAVIGATIE

GPS biedt de mogelijkheid om met relatief eenvoudige middelen een nauwkeurige positie te bepalen. En met DGPS kan de nauwkeurigheid nog veel beter worden (Zie punt 2 voor technische details).

De grote nauwkeurigheid is voor de zeevarende en voor de veiligheid een zeer positieve ontwikkeling.

Toch mag de realiteit niet uit het oog verloren worden.

Enkele belangrijke aandachtspunten:

1. Nauwkeurigheid van (D)GPS

- Met GPS is de kans 95 % dat de ware positie zich binnen een straal van 22,5 m rond de afgelezen positie ligt. De exacte positie zal nooit bepaald kunnen worden.
- Voor nauwkeuriger toepassingen moet DGPS gebruikt worden.
- 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 - afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie)

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

BaZ 1/29 - 2013 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 Maritime 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 navigatie met RNC een overeenkomstige 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.

Voor meer inlichtingen, raadpleeg de IHO-website (www.iho.int): rubriek “ENC & ECDIS” en IHO-publicatie S-66 (“Facts about Electronics Charts and Carriage Requirements”) onder de rubriek “Standards & Publications”.

_(Bron: MDK - afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie)

› 1/30 ONDERZEESE KABELS EN PIJPLEIDINGEN

BaZ 1/30 - 2013 vervalt

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

In verband met de ernstige stoornissen in verbinding of aanvoer die kunnen ontstaan bij beschadiging, de zeer hoge reparatiekosten, en in sommige gevallen mogelijk levensgevaar, moeten alle voorzorgen worden genomen om ankeren en korren te vermijden op of in de nabijheid van onderzeese pijpleidingen, zelfs indien er géén speciaal verbod op de kaart voorkomt.

Om het risico op beschadiging van onderzeese elektriciteitskabels zoveel mogelijk te beperken, wordt een beschermde zone van 250 meter gecreëerd; die zone bevindt zich aan weerszijden van de kabel. In die zone mag geen enkel anker worden uitgeworpen, zelfs indien er géén speciaal verbod op de kaart voorkomt. Andere activiteiten, buiten de aanleg van een andere kabel volgens de voorwaarden van het Koninklijk Besluit van 12 maart 2002, zoals het korren, mogen enkel plaatsvinden indien deze geen risico's voor de elektriciteitskabel kan opleveren.

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

Sommige kabels staan onder hoogspanning en kunnen ernstig levensgevaar opleveren, of op zijn minst gevaar voor ernstige brandwonden, indien dergelijke kabels worden doorgetrokken.

Wanneer een vaartuig onklaar geraakt van een onderzeese kabel, moet het anker of het vistuig geslipt worden en opgeofferd zonder hierbij de minste poging te doen de onderzeese kabel te hakken en hierbij alle voorzorgen nemend en risico's vermijgend de kabel te beschadigen.

Alle overdreven kracht uitgeoefend op een pijpleiding kan een breuk of scheur tot gevolg hebben. In geval van een gasleiding kan het

plotseling onder hoge druk ontsnappend gas gelijken op een explosie en kan niet alleen zware averij, maar ook onmiddellijk en ernstig brandgevaar of zelfs verlies van het vaartuig en mensenlevens als gevolg hebben.

Wanneer een vaartuig onklaar komt van een pijpleiding, moet het anker of het vistuig onmiddellijk geslipt en opgeofferd worden, zonder een enkele poging te doen het anker of vistuig te klaren.

Met het doel een grotere bescherming na te streven van onderzeese kabels en pijpleidingen, en ten einde zeer kostelijke herstellingswerken, onderbreking van verbindingen of van aanvoer te vermijden, wordt de bijzondere aandacht van zeevarenden, en vooral van vissers, getrokken op artikel 7 van de Wet van 18 april 1885 tot goedkeuring van de Internationale Overeenkomst tot bescherming van onderzeese telegrafiekabels, en op de erin voorziene procedure tot het bekomen van schadeloosstelling voor verlies of opoffering van ankers of vistuig. Artikel 29 van de in 1958 te Genève tot stand gekomen internationale overeenkomst over de Volle Zee, heeft de draagwijdte van artikel VII van de Overeenkomst van 1884 (telegrafiekabels) uitgebreid tot alle onderzeese kabels en pijpleidingen. Het Zeerechtverdrag van 1982, zoals goedgekeurd door de Wet van 18 juni 1998, heeft deze bepalingen overgenomen en bepaalt dat:

Artikel 115 - Schadeloosstelling voor verlies, geleden bij het voorkomen van schade aan een onderzeese kabel of pijpleiding
Iedere Staat neemt de wetten en voorschriften aan nodig om te verzekeren, dat eigenaars van schepen die kunnen bewijzen dat zij een anker, net of ander vistuig hebben opgeofferd ten einde beschadiging van een onderzeese kabel of pijpleiding te voorkomen, schadeloos zullen worden gesteld door de eigenaar van de kabel of pijpleiding, onder voorwaarde dat de eigenaar van het schip van te voren alle redelijke voorzorgsmaatregelen heeft genomen”.

_(Bron: FOD Economie)

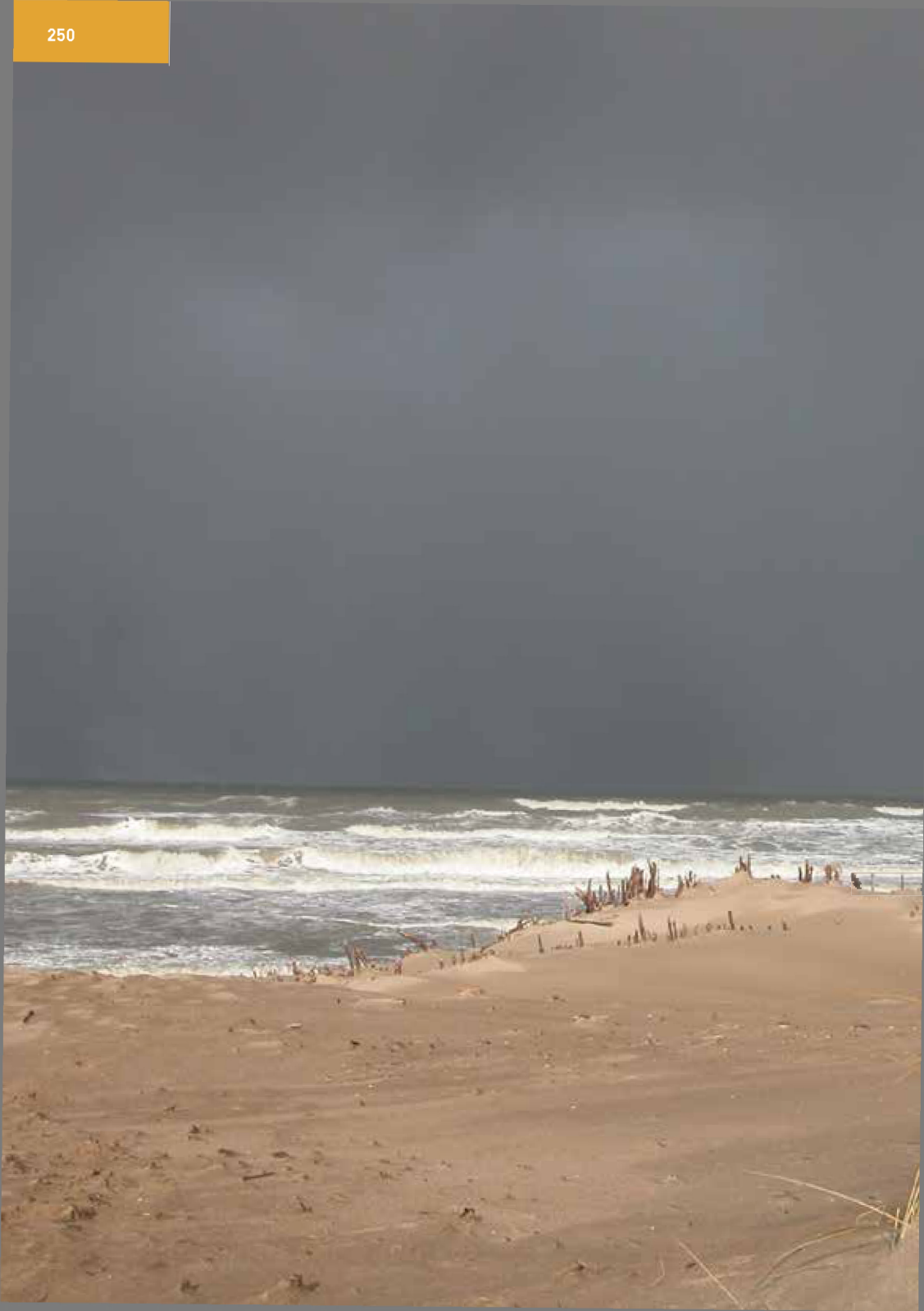
> **1/31 OCEANOGRAPHISCHE EN ANDERE DERGELIJKE STATIONS**

BaZ 1/31 - 2013 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 onderkennen door het stoten van een schip, ofwel zelf heel wat averij veroorzaken wanneer zij aangevaren worden. Teneinde hun identificatie te vergemakkelijken zijn zij steeds op een goed zichtbare en speciale wijze geschilderd en voorzien van zowel visuele als geluidseinen welke zoveel mogelijk verschillend zullen zijn met deze van de gewone in de omgeving mogelijk te verwachten navigatiemerken. Deze bijzondere kenmerken en onderscheidingstekens zullen op de gebruikelijke wijze voorafgaandelijk en tijdig bekend gemaakt worden. Zeevarenden worden ten zeerste aangeraden, wanneer hun reisroute hen in de omgeving zou brengen waar dergelijke stations of installaties kunnen voorkomen steeds de laatste berichten daaromtrent te consulteren, hun zeekaarten nauwkeurig bij te werken en landingskaarten op grote schaal te gebruiken. Ook dient rekening gehouden te worden met het feit dat drijvende of geankerde stations soms voorzien kunnen zijn van een lange kabel verbonden aan waardevolle instrumenten. Zoals voor andere navigatiekenmerken eveneens het geval is, worden zeevarenden aangeraden deze stations op voldoende veilige afstand te passeren.

_(Bron: MDK en FOD Economie)







> **1/32A BESCHERMING VAN OFFSHORE- INSTALLATIES**

BaZ 1/32 - 2013 vervalt

1. Krachtens het internationaal recht is een kuststaat gemachtigd op het continentaal plat installaties en tuigen te bouwen en te onderhouden, natuurlijke rijkdommen te exploreren en te exploiteren, veiligheidszones in te stellen rondom dergelijke installaties en in deze zones de nodige maatregelen te treffen voor de bescherming ervan.
Installaties waarrond veiligheidszones mogen worden ingesteld zijn onder meer vaste productieplatformen, beweeglijke boortorens, windmolens, laadplaatsen voor tankschepen en zeebodeminstallaties met inbegrip van onderwaterboorkoppen.
2. De instelling van een veiligheidszone van 500m rondom kunstmatige eilanden, installaties of inrichtingen voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid, wordt bepaald door het koninklijk besluit van 11 april 2012, publicatie 1 juni 2012.
Het is aan alle zeevarenden verboden deze veiligheidszones te bevaren uitgezonderd in specifieke gevallen zoals vermeld in het bovenstaande koninklijk besluit.
3. De inbreuk op bovenstaande reglementering wordt als een strafbare overtreding beschouwd.
De strafbepalingen zijn vastgelegd in artikel 55 (4) en de modaliteiten ervan in artikels 56, 57 en 58 van de Wet van 22 april 1999 betreffende de EEZ van België in de Noordzee.
4. Wat betreft de offshore installaties in de EEZ van België, zie verder het artikel 1/32B.

[Bron: MDK - FOD Economie - FOD Mobiliteit]

➤ 1/32B OFFSHORE INSTALLATIES: WIND-MOLENPARKEN

BaZ 1/32B - 2013, 13/194 - 2013 en 17/270 - 2013 vervallen

Een veiligheidszone is ingesteld rond de windmolens in exploitatie van de volgende windmolenparken.

De toegang tot de veiligheidszones is verboden.

De veiligheidszones zijn begrensd door de volgende coördinaten:

Windmolenpark Belwind (55 windmolens)

51°42,65'N 2°48,33'E	(nabij turbine F5)
51°41,63'N 2°50,30'E	(nabij turbine F1)
51°37,63'N 2°47,91'E	(nabij turbine E10)
51°38,66'N 2°45,94'E	(nabij turbine A10)

Windmolenpark C-Power - Deelgebied A (30 windmolens)

51°30,88'N 2°55,61'E	(nabij turbine A1)
51°32,83'N 2°52,35'E	(nabij turbine A7)
51°33,82'N 2°54,50'E	(nabij turbine D8)
51°32,06'N 2°58,46'E	(nabij turbine D0)
51°31,23'N 2°56,64'E	(nabij turbine B1)

Windmolenpark C-Power - Deelgebied B (24 windmolens)

51°32,27'N 2°58,73'E	(nabij turbine E1)
51°32,68'N 2°58,01'E	(nabij turbine E2)
51°32,89'N 2°57,64'E	(nabij turbine E3)
51°33,10'N 2°57,26'E	(nabij turbine E4)
51°33,53'N 2°56,51'E	(nabij turbine E5)
51°34,06'N 2°57,38'E	(nabij turbine F4)
51°34,39'N 2°57,87'E	(nabij turbine G4)
51°34,72'N 2°58,47'E	(nabij turbine H4)
51°34,99'N 2°59,22'E	(nabij turbine I5)
51°35,20'N 3°00,33'E	(nabij turbine J2)
51°34,81'N 3°01,03'E	(nabij turbine J1)

51°33,68'N 3°01,55'E (nabij turbine I1)

51°33,37'N 3°00,54'E (nabij turbine H1)

51°33,11'N 3°00,05'E (nabij turbine G1)

51°32,80'N 2°59,56'E (nabij turbine F1)

_(Bron: MDK – afdeling Kust – Vlaamse Hydrografie)

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

BaZ 1/33A - 2013 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 GEVAARLIJKE STOFFEN MELDING AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE NAUTISCHE AUTORITEIT**

BaZ 1/33B - 2013 vervalt

ARTIKEL 1

1. De kapitein van een zeeschip dat geladen is met of leeg is van gevaarlijke stoffen zoals bedoeld in de bijlage 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 meldt deze aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.
2. Deze melding dient te geschieden:
 - a. ten minste vierentwintig uur voor aankomst in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, of
 - b. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven bekend was en de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat, of
 - c. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is, maar uiterlijk bij het binnenvaren van de Nederlandse territoriale zee.

ARTIKEL 2

De in artikel 1 bedoelde melding dient te geschieden door middel van het meldingsformulier zoals opgenomen als bijlage bij deze bekendmaking en dient gestuurd te worden naar de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit op faxnummer 00 31 (0) 118-472503 of op e-mailadres IMOlading@VTS-Scheldt.net.

ARTIKEL 3

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zal een gevaarlijke stoffen melding die ontvangen wordt van de havenautoriteiten via het Central Broker Systeem beschouwen als een melding die voldoet aan artikel 1.

ARTIKEL 4

De schipper van een binnenschip of samenstel met meer dan twintig containers aan boord of met ten minste één container aan boord waarop het ADN van toepassing is, onafhankelijk van het aantal containers en dat voor de eerste maal tijdens een bepaalde reis het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit binnen vaart, meldt zijn gevaarlijke stoffen en het aantal containers op elektronische wijze. Deze melding dient te geschieden overeenkomstig hetgeen in de Rijnvaart geldt en door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is vastgesteld.

ARTIKEL 5

De Gezamenlijke Bekendmaking nr. 01-2009 komt hierbij te vervallen

ARTIKEL 6

Deze voorschriften treden in werking met ingang van 1 maart 2010. Deze voorschriften worden met toelichting in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad geplaatst.



FORMULIER

Melding van ladinggegevens van schepen welke geladen zijn met of leeg zijn van gevaarlijke stoffen aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit:

De in de aanhef genoemde schepen dienen, voordat deze het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit binnenvaren, het volgende te melden:

Scheepsgegevens:

Scheepsnaam:	-	Roepletters:	-
Lengte:	- m.	Breedte:	- m.
Diepgang:	- dm		

Route:

Vertrekhaven:	loodsstation: SB/WN	Bestemmingshaven:
-	-	-



Ladinggegevens:

Gegevens van de lading of waar het schip leeg van is.

Namen van de gevaarlijke stoffen* Un.nrs. dan wel MARPOL categorie.

Stofnaam:	Unnr.:	MARPOL:
–	–	–
–	–	–
–	–	–
–	–	–
–	–	–
–	–	–

Schip is Gasvrij:

Indien een tankschip een gasvrijcertificaat heeft van de Nederlandse of Belgische gasdeskundige, dan opgeven dat het schip gasvrij is verklaard door gasdeskundige en het bijbehorende certificaat doorsturen.

**Gevaarlijke stoffen*

Zijn stoffen die vallen onder de voorschriften van:

- De GC-Code;
- De IGC-Code;
- De EGC-Code;
- De BCH-Code;
- De IBC-Code;
- De IMDG-Code;
- Groep B van de BC-Code;
- Annex I van de MARPOL;
- Annex II van de MARPOL;
- Annex III van de MARPOL.

[Bron: Blass Vlissingen 014/10 - GNA Gezamenlijke Bekendmaking nr. 01-2010 - d.d. 11/02/2010]

➤ **1/33C VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN MET GASTANKERS NAAR EN VAN DE SCHELDEHAVENS**

BaZ 1/33C- 2013 vervalt

Volgende voorschriften worden vastgesteld:

Artikel 1. Algemene bepalingen

1. Deze voorschriften zijn van toepassing op de wateren welke deel uitmaken van het beheersgebied van de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit.
2. In deze voorschriften wordt onder een gastanker die beladen is met gevaarlijke stoffen tevens verstaan een gastanker die met gevaarlijke stoffen beladen is geweest en waarvoor geen verklaring inhoudende dat het schip vrij is van gevaarlijke stoffen is afgegeven door een Nederlandse of Belgische erkende gasdeskundige.

Artikel 2. Voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

1. Indien een gastanker beladen is met gevaarlijke stoffen zoals bedoeld in bijlage 1 van het Nederlandse Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, dan dient de kapitein de volgende voorschriften na te leven:
 - a. er dient een vaarplan te worden opgesteld en te worden gevolgd;
 - b. een afschrift van het vaarplan dient op eerste verzoek ter inzage te worden gegeven aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit;
 - c. er dient zekerheid te bestaan dat er in de tanks geen gevaarlijke overdruk aanwezig is;
 - d. bijzonderheden en afwijkingen van de toestand van het schip of de lading die de veiligheid kunnen beïnvloeden, dienen onverwijld gemeld te worden aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

2. Het bepaalde in het eerste lid, onderdeel a en b is niet van toepassing op gastankers die beladen zijn met de volgende gevaarlijke stoffen:
 - a. ethyleenoxide, indien de grootste tank minder dan 1000 m³ meet en indien het schip niet meer vervoert dan 5000 m³;
 - b. acetaldehyde, ammoniak, ethylchloride of methylchloride, indien de grootste tank minder dan 1500 m³ meet en indien het schip niet meer vervoert dan 7500 m³;
 - c. butaan, butaan/propaanmengsels, butadien, butylenen, ethaan, etheen (ethyleen), methaan, methylacetyleen/propadienmengsels, propaan, propeen (propyleen) of vinylchloride, indien de grootste tank minder dan 3000 m³ meet en indien het schip niet meer vervoert dan 15000 m³;
 - d. dichloordifluormethaan, dichloormonofluormethaan, dichloortetrafluorethaan, monochloordifluormethaan, monochloortetrafluorethaan, monochloortrifluormethaan of stikstof.

ARTIKEL 3.

1. De kapitein van een gastanker die beladen is met gevaarlijke stoffen, niet vallende onder de uitzonderingen van artikel 2, tweede lid, dient indien hij vaart over de Westerschelde of over het Kanaal van Gent naar Terneuzen voorts de volgende voorschriften na te leven:
 - a. bij binnenkomende vaart dient de route te worden gevolgd via het vaarwater Scheur en de hoofdvaargeul;
 - b. bij uitgaande vaart dient de route te worden gevolgd via de hoofdvaargeul en het vaarwater Scheur;
 - c. bij binnenkomende vaart dient naast het melden van de passage van de gebruikelijke punten tevens de passage van boei 'Sch-3' terstond te worden gemeld;
 - d. het schip mag pas varen indien er geen beletfels in de keten zijn vanaf de loodskruispost op zee tot en met de ligplaats of vice versa;
 - e. de vaart is verboden, dan wel dient zo mogelijk te worden onderbroken door te ankeren, bij een zicht van 2000 meter of minder.
2. De vaart van een schip zoals bedoeld in het eerste lid mag slechts aanvangen indien toelating (clearance) is gegeven door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. Aan deze toelating kunnen

aanvullende voorwaarden worden verbonden. Een gegeven toelating kan te allen tijde worden ingetrokken.

Artikel 4. Slotbepalingen

1. Deze voorschriften laten onverlet hetgeen is bepaald in overige wet- en regelgeving alsmede hetgeen is bepaald in de Gezamenlijke Bekendmakingen zoals uitgegeven door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.
2. De Gezamenlijke Bekendmaking nr. 05-2004, d.d. 1 juni 2004 en de bijhorende BASS 055/04 zoals geplaatst in de Nederlandse Staatscourant nr. 107/2004, worden hierbij ingetrokken.
3. Deze voorschriften treden in werking met ingang van 1 april 2009.

_(Bron: GNA - Vlissingen - gezamenlijke bekendmaking 02/2009 d.d. 20/03/09)

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

BaZ 1/33D-2013 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 15^{de} 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)) langs de Spaanse, Franse en Portugese kust (zie bijlage 1 en 2)

IMO heeft een verplicht rapporteringstelsel goedgekeurd voor tankers (WETREP) dat van kracht werd op 1 juli 2005 om 00u00 UTC voor alle tankers groter dan 600 ton tonnenmaat, met als lading:

- zware ruwe olie, dit is ruwe olie met een dichtheid hoger dan 900 kg/m^3 bij 15°Celsius **of**
- zware stookolie, dit is stookolie met een dichtheid hoger dan 900 kg/m^3 bij 15°Celsius , of een kinematische viscositeit hoger dan $180 \text{ mm}^2/\text{s}$ 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 het rapporteringgebied **of**
- wanneer een afwijking van de geplande route noodzakelijk is wegens slechte weersomstandigheden of slecht werkende uitrusting of een verandering in navigatietoestand **of**
- wanneer het rapporteringgebied definitief wordt verlaten.

Nota:

Schepen hoeven zich niet te melden indien, bij passage door het rapporteringgebied de grens van het rapporteringgebied sporadisch wordt gepasseerd, bij andere gelegenheden dan het eerst binnenvaren en het definitief verlaten.

Bij het binnenvaren van het WETREP-rapporteringgebied dient de scheepvaart de dichtstbijzijnde verantwoordelijke autoriteiten in te lichten. Het VTS, RCC en radiokuststation of andere deelnemers aan

wie het rapport dient te worden verzonden, zijn vermeld in bijlage 4. Indien het schip in de onmogelijkheid verkeert het dichtst bijzijnde radiokuststation of andere deelnemer in te lichten, moet het aan het volgende dichtstbijzijnde radiokuststation of andere in bijlage 4 vermelde deelnemer rapporteren.

De rapporteringen dienen in het formaat zoals beschreven in bijlage 3 te zijn.

Rapporteringen mogen met gelijk welk modern communicatiemiddel tot stand worden gebracht, met inbegrip van Inmarsat C, telefax en e-mail zoals beschikbaar volgens bijlage 4.

Rapporten mogen kosteloos via GMDSS verzonden worden via een RCC van één van de deelnemende landen uit bijlage 4. Mondelinge meldingen moeten de verplichte velden bevatten met inbegrip van de identificatieletters. Om het aantal, aan scheepvaart opgelegde rapporten te verminderen die te wijten zijn aan andere scheepsrapporteringssystemen die gelegen zijn in het WETREP-rapporteringssgebied (e.g. Caldovert), mogen de schepen aanduiden welk ander rapporteringssysteem zij ook zinnens zijn te passeren tijdens transit van het WETREP-rapporteringgebied. In het bijzonder waar AIS voorhanden is zal dit resulteren in een belangrijke vermindering in duur en bijkomende noodzakelijke informatie in rapporten van andere systemen binnen het WETREP-rapporteringssgebied.

Schepen uitgerust met INMARSAT C (SES) zullen niet betalen voor het zenden van berichten via Inmarsat C indien volgende procedures worden opgevolgd: kies Special Acces Code (SAC)⁴⁵ enkel via MRCC Falmouth LES Atlantische Oceaan-gebied - Oost (102); Atlantische Oceaan-gebied -West (002) of Indische Oceaan (302).

(Noot: Indien verzonden via een andere LES is het mogelijk dat het bericht niet door WETREP zal worden ontvangen.)

BIJLAGEN

- 1 Beschrijving van rapporteringgebied met coördinaten
- 2 Kaart van het rapporteringgebied
- 3 Rapporteringformulier
- 4 Identificatie van stations aan wie de rapporten dienen te worden verzonden

Bijlage 1. BESCHRIJVING VAN HET VERPLICHT SCHEEPSRAPPORTINGSYSTEEM VOOR HET WEST- EUROPEES PSSA-GBIED MET COÖRDINATEN

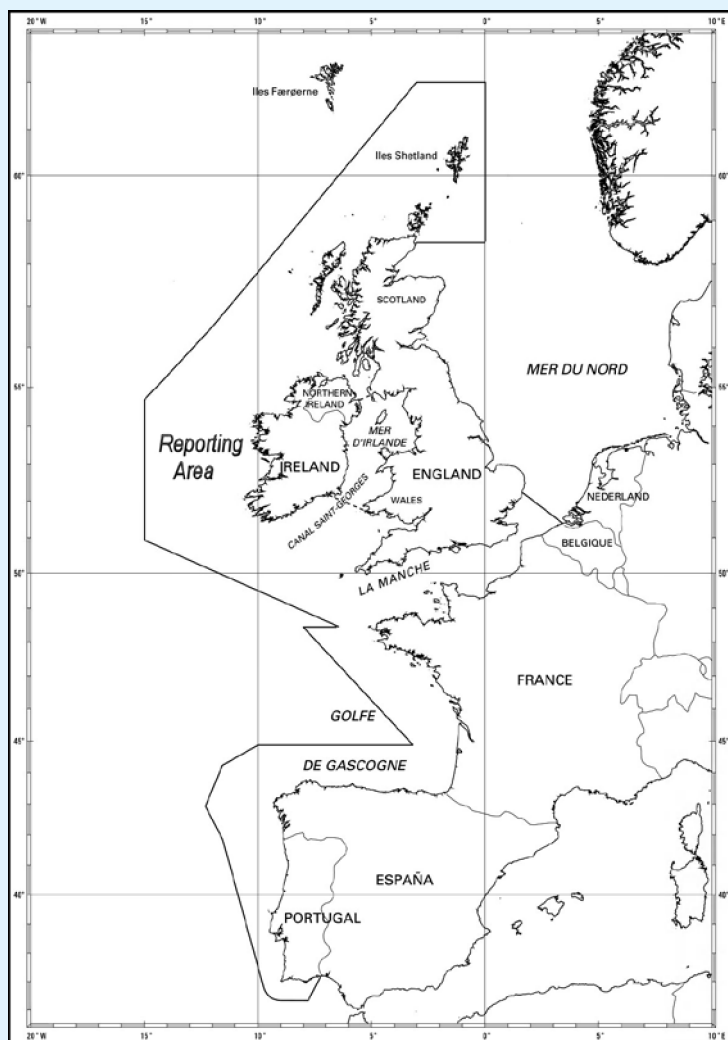
Beschrijving van het gebied

- Het gebied bestaat de westkust van het Verenigd Koninkrijk, Ierland, België, Frankrijk, Spanje en Portugal, van de Shetland-eilanden 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°34W
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 (OVEREEN- STEMMEND MET IMO-RESOLUTIE A.851(20))

Identificatiesysteem: WETREP

Gevolgd door een tweeletterafkorting voor de identificatie van de rapportering: SP (sailing plan), FR (final report) of DR (deviation report).

Informatie die meegedeeld moet worden:

A: Scheepsidentificatie (Scheepsnaam; Roepletters; IMO-identificatienummer en MMSI-nummer)

B: Datum / Tijd

C: Positie

E: Ware koers

F: Snelheid

G: Laatste haven

I: Volgende haven en geschatte tijd van aankomst

P: Soort olielading, hoeveelheid, graden en densiteit

Q: enkel indien gebreken of ontoereikend in normale navigatie

T: Adres van cargoleverancier

W: Aantal opvarenden

X: Allerlei inlichtingen van toepassing op deze tankers

- karakteristiek en geschatte hoeveelheid bunkerolie voor tankers met meer dan 5000 ton bunkerolie
- Navigatietoestand (vb. vaartlopend, varende, moeilijk manoeuvreerbaar enz.)



**Bijlage 4. VESSEL TRAFFIC SERVICES. RCC. COAST
RADIO STATION OR OTHER FACILITIES TO WHOM THE
REPORTS MUST BE SUBMITTED (GEOGRAPHICAL
POSITIONS REFER TO THE WGS 84)**

Position co-ordinates

BELGIUM

MRCC – SAR Oostende: 51°14' N 002°55' E

Tel: +32 59 70 10 00

Tel.: +32 59 70 11 00

Fax: +32 59 70 36 05

VHF: 9, 16, 67, 70

MF: 2182 kHz

MMSI: 00 205 99 81

e-mail: mrcc@mrcc.be

FRANCE

MRCC Gris-Nez: 50°52' N 001°35' E

Tel.: +33 3 21 87 21 87

Fax: +33 3 21 87 78 55

Telex: 130680

Inmarsat-C: 422799256

VHF: 16, 70

MMSI: 002275100

MRCC Corsen: 48°25' N 004°47' W

Tel.: +33 2 98 89 31 31

Fax: +33 2 98 89 65 75

Telex: 940086

Inmarsat-C: Nil

VHF: 16, 70

MMSI: 002275300

IRELAND

MRCC Dublin

Tel: +353 1 6620922/23

Fax: +353 1 6620795

e-mail: mrccdublin@irishcoastguard.ie

Communications may be sent to MRCC Dublin via:

MRSC Valentia (EJK) 51°56' N 010°21' W

MRSC Malin Head (EJM) 55°22' N 007°21' W

PORTUGAL

MRCC Lisbon: 38° 40' N 009°19' W

Tel: +351 21 4401950, or

+351 21 4401919 (for emergency only)

Fax: +351 21 4401954

Telex: 60747 P.

e-mail: mrcclisboa@netc.pt.

SPAIN

MRCC Madrid 40°24' N 003°43' W

Tel: +34 91 7559133

Fax: +34 91 5261440

Telex: +5241210, +5241224

e-mail: cnscs@sasemar.es

MRCC Finisterre: 42°42' N 008°59' W

Tel: +34 981 767500

Fax: +34 981 767740

Telex: +5282268, +5286207

e-mail: finister@sasemar.es

VHF: 16 & 11

MF: 2182 kHz

MMSI: 002240993



MRCC Bilbao 43°20'.8 N 003°01' W

Tel: +34 944 839286

Fax: +34 944 839161

e-mail: bilbao@sasemar.es

VHF: 16 & 10

MMSI: 002240996

UNITED KINGDOM

Sea Areas A1 and A3 (See the relevant international radio publications)

MRCC Falmouth (Coordinating Station for the United Kingdom)

Telephone: +[0]1326 317575

Facsimile: +[0]1326 318342

Inmarsat-C on 423200158

e-mail: falmouthcoastguard@mcga.gov.uk

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



➤ **1/34 PROCEDURE MELDINGEN AAN HET MRCC BIJ SCHEEPVAARTINCIDENTEN**

Op basis van artikel 43 van het Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum en de artikelen 4, 5 en 6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum is de procedure vastgesteld voor meldingen aan het MRCC bij scheepvaartincidenten.

De gezagvoerder die vaart binnen het opsporings- en reddingsgebied dient aan het MRCC, dat als permanent meldpunt fungeert, onmiddellijk melding te maken van :

1° iedere drenkeling en personen in nood op zee;

2° ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van het vaartuig of zijn bemanning;

Dit impliceert iedere aanvaring of stranding van zijn vaartuig, averij, defect of storing aan zijn vaartuig, binnenstromend water of schuiven-de lading, alle gebreken aan de romp of verzwakking van de constructie, verlies van lading, verlies van reddingsmateriaal.

3° ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van de scheepvaart;

Hieronder zijn begrepen ieder incident zoals gebreken die de manoeuvreerbaarheid of zeewaardigheid van het vaartuig kunnen aantasten, gebreken aan het voortstuwingssysteem of de stuurinrichting, de krachtbronnen, de navigatie- of communicatieapparatuur.



4° iedere situatie die tot verontreiniging van de wateren en de kust kan leiden;

Dit is iedere lozing of kans op lozing van gevaarlijke of verontreinigende stoffen in zee, iedere vlek van gevaarlijke of verontreinigende stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen.

5° elke in zee drijvende substantie of elk in zee drijvend voorwerp dat daar niet hoort.

De meldingen dienen te gebeuren aan het MRCC :

- a) ofwel op VHF-kanaal 16,
- b) ofwel op VHF-kanaal 67,
- c) ofwel telefonisch op het telefoonnummer +32 (0) 59 / 70 10 00 of +32 (0) 59 / 70 11 00.

Het opsporings- en reddingsgebied omvat :

- 1° de territoriale zee;
- 2° de exclusieve economische zone, afgekort EEZ;
- 3° het zeegebied gelegen tussen de laagwaterlijn vanaf de kust of van bij eb droogvallende bodemverheffingen als die zich binnen twaalf zeemijl vanaf die laagwaterlijn bevinden, hetzij vanaf de uiteinden van de permanente havenwerken die buiten de laagwaterlijn uitsteken, en de hoogwaterlijn.

_(Bron : MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding - MRCC 07/10/2013)

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

BaZ 1/35 - 2013 vervalt

Schepen die na een incident schade of vermoedelijk schade hebben opgelopen mogen hun reis naar hun eindbestemming slechts dan voortzetten na toestemming van de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit (GNA), in casu de hoofdverkeersleider van het Waterdistrict Westerschelde en de nautisch dienstchef van de afdeling Scheepvaartbegeleiding MDK. Deze schepen dienen in principe eerst ten anker te komen op een door de GNA, in casu de in de vorige volzin genoemde personen, aangewezen plaats waar een eerste onderzoek naar de aard van de schade wordt uitgevoerd.

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

➤ **1/36A ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN: ALGEMENE BEPALINGEN**

BaZ 1/36A - 2013 vervalt

1. SCHIETSECTOREN

Er bestaan drie verschillende schietsectoren die als volgt worden bepaald:

1. Kleine sector

De gevaarlijke zone is begrepen in een sector met 2,5 mijl straal en als middelpunt de vuurtoren van Nieuwpoort, begrensd door de peilingen 114° van de vuurtoren van Nieuwpoort en 191° van de vroegere WT van Westende (positie 51°10',14 N - 2°46',62 E).

2. Middensector

De gevaarlijke zone is begrepen in een sector met 7,5 mijl straal en als middelpunt de positie 51°08',62 N- 2°46',15 E, begrensd door dezelfde peilingen als in 1.



3. Grote sector

De gevaarlijke zone is begrepen in een sector met 12 mijl straal met hetzelfde middelpunt en begrensd zoals in 2.

2. SIGNALISATIE

De volgende signalen worden gehesen aan de top van de mast, geplaatst in positie 51°09',29 N - 2°44',15 E op 350 m WSW van de watertoren van Nieuwpoort.

Voor de schietoefeningen die uitgevoerd worden:

1. In de kleine sector

Een vierkante rode vlag met een rood bolvormig signaal er boven.

2. In de midden sector

Een vierkante rode vlag met twee rode bolvormige signalen er boven.

3. In de grote sector

Een vierkante rode vlag met drie rode bolvormige signalen er boven.

De signalen zullen gedurende de onderbrekingen en na beëindiging van het schieten neergehaald worden.

Daarenboven zal bij iedere schietoefening een signalisatiepaneel, dat zich rechts van de uitgang van de havengeul NIEUWPOORT bevindt, zichtbaar gemaakt worden.

Op het paneel staan volgende vermeldingen:

GEVAAR-DANGER
ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN
INFO VHF 67 C/S:SN

SN (Sierra November) is de roepnaam van de schietsector NIEUW-POORT en de werkfrequentie is VHF-kanaal 67. De radio is bemand tijdens de schietoefeningen van 0800 h tot 1530 h. Bij het einde van iedere schietoefening wordt de tekst van het paneel onzichtbaar gemaakt.

_(Bron: Ministerie van Defensie - Bataljon Artillerie - Nieuwpoort - mail 07/10/2009)

> **1/36B NIEUWPOORT: ZEEWAARTSE SCHietoEFENINGEN KLEINE, MIDDEN- EN GROTE SECTOR**

BaZ 1/36B - 2013 vervalt

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

- Op ALLE zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen
- Van 21 december 2013 tot en met 05 januari 2014
- Van 01 maart tot en met 09 maart 2014
- Van 05 april tot en met 21 april 2014
- Van 29 mei tot en met 01 juni 2014
- Van 14 juni tot en met 14 september 2014
- Van 25 oktober tot en met 03 november 2014
- Van 20 december 2013 tot en met 04 januari 2015

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 scheepvaart 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 - Bataljon Artillerie - Nieuwpoort - mail 10/09/2013)



➤ **1/37 NOORDZEE: BELGISCH NATIONAAL OEFENGEBIED VOOR MARINESCHEPEN**

BaZ 1/37 - 2013 vervalt

Van 1 januari tot 31 december kunnen oefeningen uitgevoerd worden door marineschepen binnen de zone bepaald door de volgende punten:

- 51°26,75'N – 2°21,00'E
- 51°26,75'N – 2°48,00'E
- 51°36,00'N – 2°48,00'E
- 51°40,00'N – 2°42,00'E
- 51°40,00'N – 2°34,00'E

Nadere berichten zullen de juiste periodes opgeven waarin deze oefeningen plaats hebben, alsook de aard van de oefeningen.

_[Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent]

➤ **1/38 ZONE VOOR HET LATEN ONTPLOFFEN VAN OORLOGSMUNITIE EN OEFENMIJNEN TEN NOORDOOSTEN VAN HET ANKERGEBIED WESTHINDER**

BaZ 1/38 - 2013 vervalt

Vanaf 2012 is een gebied ingesteld met middelpunt 51°29',07N – 2°49',92E en een straal van 3,2 NM voor het laten ontploffen van oude oorlogsmunitie en oefenmijnen.

Dit gebied wordt het hele jaar door gebruikt door verschillende types schepen van de Belgische Marinecomponent 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 uit mijnenbestrijdingsschepen of hoogzeeslepers met hun respectieve RHIB's en duikteams alsook die schepen die gebruik maken van de oefenzone in art.1/39 punt 1.

_(Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent d.d. 06/09/2011)



> **1/39 BELGISCHE KUST : ZONES VOOR MIJNLEG-, MIJNJAAG- EN MIJNVEEGOEFFENINGEN**

BaZ 1/39 - 2013 vervalt

In het kader van oefengebieden voor mijnenleggen en mijnenvegen gelegen in de Noordzee, het Kanaal en de wateren rondom de Britse eilanden, zijn volgende zones gesitueerd op het Belgisch Continentaal Plat:

1. Zone NB-01 (Westhinder)

- 51°28',85 N – 2°44',92 E
- 51°26',75 N – 2°44',92 E
- 51°26',75 N – 2°35',52 E
- 51°28',85 N – 2°35',52 E

Dit gebied wordt het hele jaar door gebruikt door verschillende types schepen van de Belgische Marine voor individuele oefeningen of in groep.

Het gebied wordt daarenboven in het bijzonder door mijnenbestrijdingsschepen gebruikt als **diepwaterzone** voor de inzet van sonars, draadgeleide onderwatervehikels en duikers.

Opmerking: De meeste scheepsbewegingen strekken zich verder uit tot in het gebied beschreven onder artikel 1/38.

2. Zone NBH-10 (Wenduine)

- 51°21',00N – 002°57',10 E
- 51°21',00N – 003°00',70 E
- 51°18',70N – 002°55',80 E
- 51°19',80N – 002°54',50 E

Dit gebied wordt het hele jaar door gebruikt door de mijnenbestrijdingsschepen van de Belgische Marine alsook van andere marines voor mijnenbestrijdingsoefeningen. Het gebied wordt daarenboven in het bijzonder door mijnenbestrijdingsschepen gebruikt als ondiepe waterzone voor de inzet van sonars, draadgeleide onderwatervehikels

en duikers. Ten slotte wordt het gebied ook gebruikt als zone voor het testen en evalueren van mijnenjachtssystemen.

Opmerking: Omwille van de manoeuvreereigenschappen en weersomstandigheden zullen de scheepsbewegingen zich praktisch gezien tot een iets ruimer gebied uitstrekken, gesitueerd tussen de aanloop van de haven van Oostende en de Wenduinebank.

3. Zone QZR 040

- 51°15',12 N 2°27',61 E
- 51°17',21 N 2°29',23 E
- 51°18',51 N 2°31',83 E
- 51°19',60 N 2°33',60 E
- 51°19',60 N 2°36',09 E
- 51°19',34 N 2°34',72 E
- 51°18',13 N 2°32',43 E
- 51°16',79 N 2°29',77 E
- 51°14',89 N 2°28',39 E

Dit gebied wordt gebruikt als permanente oefenzone voor NMCM-training.

4. Zone Outer Ratel

- 51°16',20N 2°30',40E
- 51°17',00N 2°29',50E
- 51°18',30N 2°32',10E
- 51°17',50N 2°33',10E

Dit gebied wordt gebruikt als permanente oefenzone voor NMCM-training.

_(Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent d.d. 06/09/2011)



> **1/40 SPECIALE BESCHERMINGSZONES EN SPECIALE ZONES VOOR NATUURBE- HOUD**

BaZ 1/40 - 2013 vervalt

Met het Koninklijk Besluit van 14 oktober 2005 worden 3 speciale beschermingszones en 2 speciale zones 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

De scheepvaart wordt evenwel expliciet uitgezonderd van deze verbodsbepalingen.

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 zone voor natuurbehoud ingesteld, zijnde:

Een zone van 181 km², genaamd «**Trapegeer-Stroombankgebied**», 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.

Voor deze zone geldt dat de scheepvaart toegelaten is.

De zone «Trapegeer-Stroombank» is uitgebreid tot een nieuwe zone «**Vlaamse Banken**», met de volgende coördinaten:

1	51°05,61'N - 2°32,50'E
2	51°08,20'N - 2°30,24'E
3	51°09,17'N - 2°29,37'E
4	51°16,10'N - 2°23,34'E
5	51°18,26'N - 2°22,20'E
6	51°21,89'N - 2°20,32'E
7	51°27,12'N - 2°17,52'E
8	51°31,62'N - 2°27,12'E
9	51°31,18'N - 2°28,29'E
10	51°28,86'N - 2°34,68'E
11	51°24,79'N - 2°40,61'E
12	51°22,14'N - 2°40,49'E
13	51°16,70'N - 2°52,46'E
14	51°14,31'N - 2°55,02'E

De beschermingsmaatregelen die van toepassing zijn binnen de zone «Trapegeer-Stroombank» blijven daar van toepassing, maar gelden niet voor de uitbreidingszone. Voor de uitbreidingszone zijn nog geen maatregelen vastgelegd.

De ruimtelijke afgrenzing van deze zones, alsook van de andere zones binnen de Belgische zeegebieden, wordt vanaf 2014 gecoördineerd binnen een koninklijk besluit tot aanneming van het marien ruimtelijk plan.

_(Bron: Belgisch Staatsblad d.d.31/10/2005 - pp 47207 e.v.; FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu - Marien Milieudienst d.d. 10/10/2011 en 12/09/2013)



➤ 1/41 DUIKEN OP ZEE: PROCEDURES

BaZ 2013-13/190 vervalt.

1. De in dit bericht voorziene procedures gelden voor alle vaartuigen met uitzondering van militaire vaartuigen, maar met inbegrip van pleziervaartuigen en vaartuigen voor beroepsdoeleinden; met aan boord duikers met inbegrip van recreatieduikers en beroepsduikers, die zich willen begeven in wateren die vallen onder Belgische soevereiniteit, de territoriale zee en de Exclusief Economische Zone inclusief.

De bepalingen van dit bericht gelden onverminderd de andere desbetreffend van toepassing zijnde internationale, nationale en lokale reglementeringen.

Militaire vaartuigen moeten wel voldoen aan de bepalingen opgenomen onder punt 8.

2. De meldingen bedoeld in dit bericht dienen te gebeuren aan het MRCC. De meldingen gebeuren:
 - ofwel op VHF-kanaal 67,
 - ofwel telefonisch, op het telefoonnummer 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:
 - 1° de naam van het vaartuig;
 - 2° dat het vaartuig uitvaart of vaart met duikers aan boord;
 - 3° het aantal duikers dat zich aan boord bevindt;
 - 4° de duikplaats.

4. Bij de duikplaats aangekomen, dient het vaartuig te melden:
 - 1° dat het schip ter plaatse is;
 - 2° hoeveel duikers in het water gaan;
 - 3° de voorziene tijdsduur dat elke duiker in het water zal blijven.
5. Bij het beëindigen van de duikactiviteiten meldt het schip dat alle duikers terug aan boord zijn.
6. Bij successieve duiken dienen telkens de bovenvermelde instructies te worden gevolgd.
7. Het vaartuig meldt wanneer de duikactiviteit volledig is afgelopen.
8. Voor duikactiviteiten gepland in de afgebakende vaarwegroutes of aanlopen dient minimum drie weken op voorhand een toelating te worden gevraagd aan de nautisch dienstchef van het MRCC. Indien een toelating wordt verleend voor duikactiviteiten in de afgebakende vaarwegroutes of aanlopen, kunnen hieraan voorwaarden worden verbonden.

_(Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding - dd 17/06/2013)



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
ACC	Antwerp Coordination Centre
ADNR	Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par voie de Navigation du Rhin
afgekn	afgeknotte
art	artikel
AWNIS	Allied Worldwide Navigation Information System
BA	Bevoegde Autoriteit
BaZ	Berichten aan Zeevarenden
BB	Bakboord
blz	bladzijde(n); pagina ('s)
BOA	breedte over alles
bps	baud per seconde
Br	Britse
BS	Belgisch Staatsblad
BTV	Bezwaar Tot Vervolg
Cdt.	Commandant
CHW	Centrale Hansweert
cil	cilinder
cm	centimeter
CTN	Centrale Terneuzen
CVL	Centrale Vlissingen
CZB	Centrale Zeebrugge
CZV	Centrale Zandvliet

DBZ	Dringende Berichten aan Zeevarenden
DGNSS	Differential Global Navigation Satellite System
DGPS	Differential Global Positioning System
Dir.	directeur
dm	decimeter
DSC	Digital Selective Call
E	oost(en)
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
ECS	Electronic Chart System
ED50	Europees Datum 1950
EEZ	Exclusief Economische Zone
ENC	Electronic Navigational Chart (elektronische zeekaart)
ETA	Estimated time of arrival
ETD	Estimated time of departure
ETS	Estimated time of sailing
GB	Gemeenschappelijke Bekendmaking
gem.	gemiddeld(e)
GHA	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
GLLWS	Gemiddeld Laag Laag Water Spring
GMDSS	Global Maritime Distress Safety System
GMT	Greenwich Mean Time
GNA	Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GPS	Global Positioning System
Gr	Greenwich
h	hour (uur)
H	Gemiddeld Laag Laag Waterspring



HDGE	Havendienst Gent
HDTN	Havendienst Terneuzen
Hor	horizontaal
HW	hoogwater
HWS	hoogwaterspring
Hyd	hydrografie
IALA	International Association of Lighthouse Authorities
ICS	International Chamber of Shipping
IHO	International Hydrographic Organisation
IMO	International Maritime Organisation
INS	Information Service
INT	internationaal
ISPS	International Ship and Port Facility Security
K	kanaal
kard	kardinaal; kardinale
KB	Koninklijk Besluit
kHz	kilohertz
km	kilometer
krt(n)	kaart(en)
LAT	Lowest Astronomical Tide
lat	lateraal
Ldw	Loodswezen
LES	Land Earth Station
LI	Lichtenlijst
LLWS	Laag Laag Water Spring
LNG	Liquefied Natural Gas
LOA	lengte-over-alles; loodsen op afstand

LPG	Liquefied Petroleum Gas
LT	Lokale tijd
LW	Laag Water
LWS	Laag Water Spring
m	meter
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MB	Ministerieel Besluit
MBZ	Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MET	Midden-Europese Tijd
MFBI	MariFoon Blok Indeling
MHz	Megahertz
MMSI	Maritime Mobile Service Identity
MRCC	Maritime Rescue and Coordination Centre
MSC	Mediterranean Shipping Company
MSI	Maritime Safety Information
MT	middelbare Tijd
N	noord(en)
NAS	Navigational Assistance Service
NAVTEX	Navigational Telex
NCAGS	Naval Cooperation And Guidance for Shipping
Ned	Nederland(se)
NM	Nautical Mile
NMCM	Naval Mine CounterMeasures
Nr(s)	nummer(s)
NTM	Notices To Mariners



OMS	Oceanografisch Meteorologisch Station
OSU	Oostende Radio
(P)	voorlopig BaZ
PA	ligging ongeveer
PD	ligging onzeker
PEC	Verklaring van vrijstelling van loodsplicht
pos	positie
PRA	Pollution Response Area; Bevoegd voor Verontreinigde gebieden
PSSA	Particularly Sensitive Sea Area; Bijzonder gevoelig zeegebied
Pt	punt
Rare	radarreflector
Rarefl	radarreflector
RCC	Rescue Coordination Centre
RCZB	Radarcentrale Zeebrugge
Refl	Reflector
RENC	Regional Electronic Navigational Chart Coordination Centre
RNC	Raster Navigational Chart (Rasterzeekaart)
RTA	Requested Time of Arrival ; tijdstip waarop een vaartuig gepland is om aan te komen op een gegeven punt
RTD	Requested Time of Departure; tijdstip waarop een vaartuig gepland is om te vertrekken van een gegeven punt
RVGZ	Regeling Vervoer Gevaarlijke Stoffen met Zeeschepen
RWHS	rood en wit horizontaal gestreept
RWS	Rijkswaterstaat

RWVS	rood en wit verticaal gestreept
RYCO	Royal Yacht Club Oostende
RZHS	rood en zwart horizontaal gestreept
S	zuid(en)
s	seconde
SAR	Search and Rescue
SB	stuurboord; afdeling Scheepvaartbegeleiding
SBZ	Speciale Beschermingszone
SCC	Schelde Coordinatie Centrum
SID	Schelde Inlichtingen Dienst
SMCP	Standard Marine Communication Phrases
SNMS	Schelde Navigator Marginale Schepen
SOLAS	Safety of Life at Sea
sp	spits(e)
SPS	Standard Positioning Service
SSB	Schelde Scheepvaartbericht
st	stomp(e)
Stb	Nederlands Staatsblad
sub	onder
SWATH	Small Waterplane Area Twin Hull
(T)	Tijdelijk (BaZ)
TCS	Traffic Centre Steenbank
TCW	Traffic Centre Wandelaar
TCZ	Traffic Centre Zeebrugge
tel	telefoonbericht
tgm	telegrambericht
TOS	Traffic Organization Service



UHF	Ultra High Frequency
UKHO	United Kingdom Hydrographic Office
UKZ	Uitkijk Zelzate
URS	Unie van Reddings- en Sleepdiensten
UTC	Universal Time Coordinated
VBS	verkeersbegeleidend systeem
vert	verticaal
VHF	Very High Frequency
vm	vadem
vt	voet
VTs	Vessel Traffic Services
VTs-A	Vessel Traffic Services - Antwerpen
VTs-SG	Vessel Traffic Services - Scheldegebied
VVS	Verkeersscheidingsstelsel
W	west(en)
WA	Wandelaar Approach
WEND	World-wide Electronic Navigational chart Database
WESP	WEstern Scheldt Planner
WETREP	West European Tanker Reporting System
WGS84	World Geodetic System 1984
WL	Waterbouwkundig Labo
WWNWS	World Wide Navigation Warning Service
zgn	zogenaamd
zm	zeemijl

▶ NOTAS

[illegible]

[illegible]

➤ **NOTA'S**

[illegible]

[illegible]

Samengesteld door:

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

Uitgegeven door:

IVA Maritieme Dienstverlening en Kust
Brussel 2014
© Vlaamse Overheid

Opmaak en realisatie: Goekint Graphics
Bronvermelding foto's: afdeling Kust

