



Vlaanderen  
is maritiem



# Berichten aan Zeevarenden

AGENTSCHAP  
MARITIEME  
DIENSTVERLENING en  
KUST

Nr. 11  
26 MEI 2022  
BERICHTEN: 171 - 178  
[www.vlaamsehydrografie.be](http://www.vlaamsehydrografie.be)

Verantwoordelijke uitgever: Administrateur-generaal Nathalie Balcaen  
IVA Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK)  
Brussel  
2022

© Vlaamse overheid

Samengesteld door: afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie  
Vrijhavenstraat 3  
8400 Oostende

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

© Foto: MDK - William De Vlaminck  
Grafische vormgeving: Lowyck drukkerij Oostende

Algemene richtlijnen betreffende het gebruik van de BaZ worden overgenomen in de jaarlijkse editie nr. 01 van de Belgische Berichten aan Zeevarenden.

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

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

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

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

**AGENTSCHAP  
MARITIEME  
DIENSTVERLENING en  
KUST**

Afdeling Kust is ISO9001 en  
ISO14001 gecertificeerd  
(versie 2015).

## ALGEMENE BERICHTEN

### 2022-11/171 ALGEMENE BERICHTEN - BAZ 1

Op 01 juni 2022 treedt de Gezamenlijke Bekendmaking 05-2022 in werking.  
De Gezamenlijke Bekendmaking 03-2018 komt bij deze inwerkingtreding te vervallen.

BaZ 2022-1/22 vervalt op 01 juni 2022.

Dit bericht wordt vervangen door: zie bijlage.

Bron: GNA Bass 062-2022, GB 05-2022

### 2022-11/172 ALGEMENE BERICHTEN - BAZ 1

Ref: BaZ 2022-1/26

Verander onder 2.1.6:

- over de boeien/tonnen: SS1/SS3/SS5 in over de boei SS1 en de spar ARV5
- over de boeien/tonnen: SS5/ARV3/ARV1/ARV-VH in over de boeien en sparren: ARV5/ARV3/ARV1/ARV-VH

Verander onder 2.1.7:

- over de boeien/tonnen: SS1/SS3/SS5 in over de boei SS1 en de spar ARV5
- over de boeien/tonnen: SS5/ARV3 in over de spar ARV5 naar boei ARV3

Bron: GNA Bass 059-2022

### 2022-11/173 ALGEMENE BERICHTEN - BAZ 1

Op 01 juni 2022 treedt de Gezamenlijke Bekendmaking 04-2022 in werking.  
De Gezamenlijke Bekendmaking 03-2017 komt bij deze inwerkingtreding te vervallen.

BaZ 2022-1/33 vervalt op 01 juni 2022.

Dit bericht wordt vervangen door: zie bijlage.

Bron: GNA Bass 062-2022, GB 04-2022

**BELGIË****2022-11/174 KUSTROUTE - OOSTENDE-ZEEBRUGGE - BOEI**

BaZ 2022-09/158(T) vervalt.

**Kaarten:** 101 (INT 1474), D11, 107/4

Bron: MRCC MSI 350/22

**2022-11/175 HAVEN ZEEBRUGGE - VOORHAVEN - WIELINGENDOK - GEBAGGERDE GEBIEDEN**

**Kaarten:** 101 (INT 1474), D11, 107/ABCD

Aanbrengen bijgevoegd verbeterblad.  
Let op de schaal bij het afdrukken, zie printerinstellingen.

Bron: Vlaamse Hydrografie

**2022-11/176 HAVEN ANTWERPEN - NOTA****Kaarten:** 104/03, 104/04, 104/05, 106 (INT 1478)

106 (INT 1478) Deel A

Schrappen:

- (Port entry for inland navigation VHF 60) in positie 51°22,06'N 004°18,80'E
- (Port entry for inland navigation VHF 20) in positie 51°14,54'N 004°25,65'E

104/03

Schrappen:

- (Port entry for inland navigation VHF 20) in positie 51°14,54'N 004°25,65'E
- Nota RADIOMELDPUNT "SCHELDE NOORD": VHF 02 in positie 51°15,71'N 004°26,87'E
- Nota RADIO REPORTING POINT "SCHELDE NOORD": VHF 02 in positie 51°15,31'N 004°26,87'E
- Nota RADIOMELDPUNT "ROYERSSLUIS": VHF 22 in positie 51°15,59'N 004°26,87'E
- Nota RADIO REPORTING POINT "ROYERSSLUIS": VHF 22 in positie 51°15,18'N 004°26,87'E
- Nota RADIOMELDPUNT "DOKKEN": VHF 60 in positie 51°15,46'N 004°26,87'E
- Nota RADIO REPORTING POINT "DOKKEN": VHF 60 in positie 51°15,06'N 004°26,87'E

Aanbrengen in magenta:

- In positie 51°15,73'N 004°26,87'E  
MELDPUNT "DOKKEN" HAVEN ANTWERPEN: VHF 60  
Reismeldingen voor de binnenvaart.
- In positie 51°15,63'N 004°26,87'E  
REPORTING POINT "DOCKS" PORT OF ANTWERP: VHF 60  
Voyage reporting for inland shipping.

104/04

Schrappen:

- Nota RADIOMELDPUNT "SCHELDE NOORD": VHF 02 in positie 51°15,47'N 004°12,73'E
- Nota RADIO REPORTING POINT "SCHELDE NOORD": VHF 02 in positie 51°15,09'N 004°12,73'E
- Nota RADIOMELDPUNT "DOKKEN": VHF 60 in positie 51°15,27'N 004°12,73'E
- Nota RADIO REPORTING POINT "DOKKEN": VHF 60 in positie 51°14,86'N 004°26,87'E

Aanbrengen in magenta:

- In positie 51°15,01'N 004°12,82'E  
MELDPUNT "DOKKEN" HAVEN ANTWERPEN: VHF 60  
Reismeldingen voor de binnenvaart.
- In positie 51°14,88'N 004°12,82'E  
REPORTING POINT "DOCKS" PORT OF ANTWERP: VHF 60  
Voyage reporting for inland shipping.

104/05

Schrappen:

- (Port entry for inland navigation VHF 60) in positie 51°22,06'N 004°18,80'E
- Nota RADIOMELDPUNT "SCHELDE NOORD": VHF 02 in positie 51°19,22'N 004°12,19'E
- Nota RADIO REPORTING POINT "SCHELDE NOORD": VHF 02 in positie 51°18,90'N 004°12,19'E
- Nota RADIOMELDPUNT "DOKKEN": VHF 60 in positie 51°19,06'N 004°12,19'E
- Nota RADIO REPORTING POINT "DOKKEN": VHF 60 in positie 51°18,75'N 004°12,19'E

Aanbrengen in magenta:

- In positie 51°18,93'N 004°12,06'E  
MELDPUNT "DOKKEN" HAVEN ANTWERPEN: VHF 60  
Reismeldingen voor de binnenvaart.
- In positie 51°18,82'N 004°12,06'E  
REPORTING POINT "DOCKS" PORT OF ANTWERP: VHF 60  
Voyage reporting for inland shipping.

Bron: Port of Antwerp-Bruges

**NEDERLAND****2022-11/177(T) WESTERSCHELDE - BOCHT VAN WALSOORDEN - BOEI****Kaarten:** 104/07

- Boei F 48A van positie 51°23,19'N 004°02,59'E naar positie 51°23,18'N 004°02,54'E

Magenta streepjeslijn (INT1 N1.2) volgt boei F 48A.

Bron: GNA Bass 071-2022

**2022-11/178 WESTERSCHELDE - TERNEUZEN-HANSWEERT - EVERINGEN - TOPTEKENS****Kaarten:** 104/09**Schrappen:**

- Topteken groene kegel bij boei E 19 in positie 51°22,87'N 003°53,84'E

- Topteken rode cilinder bij boei E 16 in positie 51°23,06'N 003°53,47'E

Bron: Rijkswaterstaat

**MARITIME SAFETY INFORMATION (MSI)  
van kracht**

**LB > 21/043 NADERING BLANKENBERGE**

TIJDELIJK OOSTELIJK HAVENLICHT GEINSTALLEERD IN BLANKENBERGE HET LICHT STAAT OP EEN PAAL VAN 2M HOOGTE EN HEEFT EEN BEREIK VAN 3NM

**LB > 22/013 DE PANNE-OOSTENDE**

GEVAARLIJK OBSTAKEL OP DE ZEEBODEM BOEISTEEN EN KETTING VERLOREN IN POS 51-10.28 N 002-44.92 E

**MSI > 22/116 EEZ**

MEETINSTRUMENTEN UITGEZET IN POS 51-23,40 N 002-26,07 E NIET GEMARKEERD SCHEEPVAART WORDT VERZOCHT OP VEILIGE AFSTAND TE PASSEREN

**MSI > 22/122 EEZ**

MEETINSTRUMENT UITGEZET IN POS 51-23,40 N 002-26,01 E NIET GEMARKEERD SCHEEPVAART WORDT VERZOCHT OP VEILIGE AFSTAND TE PASSEREN

**MSI > 22/208 SCHEUR**

MOW 0 MEETPAAL, 51-23.67 N 003-02.75 E RACON: INACTIEF

**MSI > 22/209 WIELINGEN**

MOW 3 MEETPAAL, 51-23.38 N 003-11.92 E RACON: INACTIEF

**MSI > 22/218 VSS-OFF NOORDHINDER**

LICHTBOEI OHR2, 51-37.20 N 002-38.41 E LICHT GEDOOFD

**MSI > 22/219 OOSTENDE-ZEEBRUGGE**

HYDROGRAFISCH MEETINSTRUMENT UITGEZET IN POS 51-21,611N 003-06,885 E NIET GEMARKEERD SCHEEPVAART WORDT VERZOCHT OP VEILIGE AFSTAND TE PASSEREN

**MSI > 22/252 VSS-WESTHINDER**

OBSTAKEL OP DE BODEM IN POS 51-25.086 N 002-35.246 E SCHEEPVAART WORDT VERZOCHT OP VEILIGE AFSTAND TE PASSEREN VERBODEN TE ANKEREN EN TE VISSEN

**MSI > 22/257 VSS-WESTHINDER**

WESTHINDER ANKERGEBIED M/V GRANDE ANGOLA ANKER EN KETTING VERLOREN IN POS 51-24.10 N 002-37.00 E

**MSI > 22/278 EEZ**

VISSERSVAARTUIG YE 44 HEEFT EEN SPRINGTUIG VERLOREN IN POS 51-11.69 N 002-44.30 E SCHEEPVAART WORDT VERZOCHT NOCH TE VISSEN NOCH TE ANKEREN IN DE NABIJHEID. EXPLOSIEF IS GEMARKEERD OOR GELE BOEI

**MSI > 22/285 EEZ**

EEN ONBESCHERMDE KABEL LIGT OP DE ZEEBODEM TUSSEN DE VOLGENDE COORDINATEN 51-13.51N 002-53.95E 51-21.10N 002-45.58E VERBODEN TE ANKEREN OF TE VISSEN IN DEZE OMGEVING WACHTSCHIP ANDREA LUISTERT UIT OP VHF K65 EN K16

**MSI > 22/330 DE PANNE-OOSTENDE**

HAVEN NIEUWPOORT VANAF 13/05/22 IS ER 10 METER DOORVAARTBREEDTE TIJDENS DE WERKUREN VAN 0500UTC TOT 1500 UTC BUITEN DE WERKUREN EN IN HET WEEKEND IS DE VOLLEDIGE BREEDTE VAN 35 METER BESCHIKBAAR VOOR PLEZIERVAART

**MSI > 22/346 NADERING OOSTENDE**

OOSTENDE VUURTOREN BEREIK LICHT BEPERKT TOT 13 MIJL

**MSI > 22/347 OOSTENDE-ZEEBRUGGE**

VISTUIG VERLOREN DOOR VAARTUIG O152 IN DE OMGEVING VAN POS 51°15,927 N 002°58,497 E SCHEEPVAART VERZOCHT NOCH TE ANKEREN NOCH TE VISSEN IN DEZE OMGEVING

**MSI > 22/348 EEZ**

ZINKERLEIDING UITGELEGD TUSSEN STRAND EN 51°13,38N 002°51,66E GEMARKEERD MET NOORDKARDINALE BOEI 'JDN' ZINKERLEIDING UITGELEGD TUSSEN STRAND EN POS 51°10,28N 002°44,92E GEMARKEERD MET NOORDKARDINALE BOEI 'DC1' SCHEEPVAART WORDT VERZOCHT NIET TE ANKEREN NOCH TE VISSEN BOVEN DEZE LEIDING



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

### Hoofdstuk 1 Algemene verplichtingen en alternatieven tijdens LOA omstandigheden

#### Artikel 1. Algemeen

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

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

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

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

1. Die schepen die niet voldoen aan de criteria zoals gesteld in art. 7, lid 2 en voor het Oostgat art. 10, lid 2 van deze Gezamenlijke Bekendmaking.
2. Schepen beladen met stoffen zoals omschreven in bijlage 1, lid 1, 2 en 3 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (SRW).
3. Gastankers die zijn aangemerkt als een Vaarplan IMO 2 gastanker zoals gedefinieerd in de "Gezamenlijke Bekendmaking Vervoer van gevaarlijke stoffen in gastankers binnen het GNB-gebied, artikel 1, onderdeel f".
4. Schepen die door de GNA als zodanig worden aangemerkt.

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

1. Schepen geladen met stoffen zoals bedoeld in bijlage 1, lid 4 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.
2. Ontheffing van de in lid 1 bedoelde schepen kan worden verleend indien er wordt voldaan aan de criteria van de bijlage bij deze Gezamenlijke Bekendmaking.

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

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

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

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

**Hoofdstuk 2 Het vaarwater Scheur/Wielingen, criteria en de Verkeerscentrales van waaruit LOA gegeven wordt****Artikel 7. Inkomend**

1. LOA wordt voor de daarvoor in aanmerking komende scheepvaart gegeven op de volgende trajecten: boei A-S/A-N – Redegebied Vlissingen en boeien WP 3/WP 4 – Redegebied Vlissingen.
2. De criteria voor het LOA-schip zijn:
  - Lengte over alles niet groter dan 180 m
  - Maximale diepgang niet meer dan 80 dm
  - RoRo carriers, car carriers (PCC) en soortgelijke schepen die groter zijn dan 175 m lengte zijn hiervan categorisch uitgezonderd en komen niet in aanmerking voor LOA.

**Artikel 8. Uitgaand**

1. Wanneer de rededienst gestaakt is, kan de loods niet gewisseld worden. Indien de loods aan boord in dat geval niet bevoegd is voor het zeetraject, kan onder voorwaarden LOA worden gegeven op het traject zoals vermeld in art. 7, lid 1 vanaf de boei W 6/W 7.
2. De GNA bepaalt per geval de voorwaarden voor de situatie genoemd in lid 1.

**Artikel 9. Verkeerscentrales**

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

**Wandelaar**

Roepnaam	Radar Pilot Wandelaar
Begrenzing	Het gebied ongeveer omsloten door de boeien MiddelkerkeBk/A-S/A-N/ Positie 51°28,75'N 002°56,00'E/VG6/S2/A1bis
VHF	65

**Zeebrugge**

Roepnaam	Radar Pilot Zeebrugge
Begrenzing	Het gebied omsloten door de boeien A1bis/S2/VG6/Positie 51°28,75'N 002°56,00'E/WP 3/WP 4/W 4/W 5
VHF	69

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

**Vlissingen**

Roepnaam	Radar Pilot Vlissingen
Begrenzing	Het gebied omsloten door de boeien W 4/W 5/OG 17/Rede van Vlissingen of tot loods aan boord
VHF	14

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

#### Artikel 10. Inkomend

1. LOA wordt voor de daarvoor in aanmerking komende scheepvaart gegeven op het traject Schouwenbank Junction – Westkapelle. Het loodsvaartuig zal zich in de directe nabijheid van het te loodsen schip bevinden voordat het te loodsen schip de boei OG 9 passeert.
2. De criteria voor het LOA-schip zijn:
  - lengte over alles niet groter dan 125 m
  - maximale diepgang niet meer dan 64 dm
3. Er wordt LOA gegeven op het traject Schouwenbank Junction tot aan de positie waar het loodsvaartuig de loods veilig aan boord kan zetten en deze de navigatie advisering overneemt.
4. "Voorstomen - voorloodsen": indien het loodsvaartuig de loods niet veilig aan boord van het schip (dat voldoet aan de LOA-criteria van deze Gezamenlijke Bekendmaking) kan zetten, kan het schip loodsadvies krijgen van een loods op een ander schip, tot op Rede van Vlissingen. Het geven van adviezen vanaf een ander schip, is alleen toegestaan als het te loodsen schip in de directe nabijheid vaart, goede communicatie mogelijk is en er visueel contact is. Bij voorkeur zal dit een loodsvaartuig zijn.
5. In afwijking tot hetgeen gesteld is in art. 12 vindt communicatie door de LOA-loods ten behoeve van de beloodsingsprocedure SWATH-operabele schepen plaats op het marifoonkanaal 79 om het verkeerskanaal te ontlasten. Traffic Center Steenbank licht het schip in wanneer VHF 79 stand-by moet staan.

#### Artikel 11. Uitgaand

Voor het Oostgat wordt geen LOA uitgaand gegeven.

#### Artikel 12. Verkeerscentrale

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

##### Steenbank

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

#### Artikel 13. Loodsadvies vanaf een ander schip

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

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

### Hoofdstuk 4 Slotbepalingen

#### Artikel 14. Bijzondere omstandigheden en uitzonderingen

Afhankelijk van de omstandigheden, technische mogelijkheden, scheepstypen, soort lading of verkeerssituatie kan de GNA 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 GNA.

## Bijlage bij de Gezamenlijke Bekendmaking nr. 05-2022

### Schepen welke in aanmerking komen voor Loodsen op afstand zoals bedoeld in artikel 4.

#### **Zeeschepen uitgesloten van het varen onder LOA:**

Zeeschepen zoals omschreven in artikel 4, lid 1 en 2 van deze bekendmaking, tenzij zij voldoen aan de volgende voorwaarden:

#### **VOORWAARDEN:**

1. **LOA-IMO-schepenlijst**

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

2. **Er moet een aanvraag ingediend zijn.**

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

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) VTS-Scheldegebied

Commandoweg 50

4381 BH Vlissingen, NL

E-mail: [gna-scc@vts-scheldt.net](mailto:gna-scc@vts-scheldt.net)

De volgende gegevens dienen te worden voorgelegd:

- naam agentschap
- naam schip met IMO-nummer (Lloydsnummer)
- naam van de gezagvoerder(s) / verkeersdeelnemer(s) met voldoende plaatselijke ervaring
- lengte over alles
- Gross Tonnage (GT)
- Tankinhoud van de grootste tank in m<sup>3</sup>, de maximum ladingscapaciteit in m<sup>3</sup>, en het aantal tanks van de gastanker welke niet volgens een vaarplan moet varen (geen Vaarplan IMO 2 gastanker is).
- Overzicht van de frequentie van het aanlopen van de Westerschelde in de voorafgaande 12 maanden met de naam van de aan boord dienstdoende gezagvoerder(s)/verkeersdeelnemer(s).

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

De GNA kan weigeren om aanvragen die korter dan 24 uur voorafgaand aan de ETA Steenbank of Wandelaar worden ingediend in behandeling te nemen voor betreffende aanloop.

De GNA kan steekproefsgewijs bewijzen vragen van aangeleverde gegevens zoals de frequentie van de aanlopen met betreffende kapitein/verkeersdeelnemer.

3. **Er moet een positieve beoordeling zijn.**

Bij de beoordeling worden de volgende criteria gehanteerd:

- Gastanker welke niet volgens een vaarplan moet varen (dit houdt in dat het schip geen Vaarplan IMO 2 Gastanker is).

- Lengte over alles niet groter dan voor:

Scheur / Wielingen	140 m
Steenbank / aanloop Oostgat	110 m

- Maximale diepgang niet meer dan voor:

Scheur / Wielingen	60 dm
Steenbank / aanloop Oostgat	50 dm

- Aantal reizen:

- a. In de voorgaande 12 maanden heeft de gezagvoerder/verkeersdeelnemer tenminste 4 reizen afgelegd op het relevante LOA-traject waarvoor het schip in aanmerking wil komen voor LOA.
- b. De trajecten zijn:
  - Wandelaar – Redegebied Vlissingen
  - Steenbank – Redegebied Vlissingen

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

4. **Administratieve procedures**

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

## 1/33 OP- EN AFVAARTREGELING VOOR SCHEPEN MET MARGINALE AFMETINGEN NAAR EN VAN ANTWERPEN

### Artikel 1 Algemene opmerkingen

1. Deze Bekendmaking is van toepassing op de schepen die aan minimaal één van de volgende criteria voldoen:
  - Lengte over alles vanaf 300 m
  - Breedte over alles vanaf 45 m
  - Diepgang vanaf 120 dm voor het sluisencomplex Zandvliet-Berendrecht (Rechteroever)
  - Diepgang vanaf 125 dm voor de Kieldrechtsluis (Linkeroever)
  - Diepgang vanaf 100 dm voor de Kallosluis (Linkeroever)
  - Diepgang vanaf 125 dm voor de getijdeterminals (Rechter- en Linkeroever)
  - Diepgang vanaf 80 dm voor ligplaatsen bovenwaarts Kallosluis
  - Airdraught vanaf 60 mAlle diepgangen hebben betrekking op de grootste diepgang van de geplande reis bij een densiteit van 1000 kg/m<sup>3</sup>, zoet water, en zijn uitgedrukt in decimeter.
2. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt afgekort met GNA.
3. De Port of Antwerp-Bruges wordt afgekort met PAB.
4. Het Antwerp Coordination Centre wordt afgekort met ACC en is het coördinatiecentrum van de Port of Antwerp-Bruges.
5. Het VBS-Nautisch Diensthoofd wordt afgekort met VBS-NDH.
6. De Westerschelde Planner wordt afgekort met WESP en is de tool van de GNA voor het berekenen van tijvensters.
7. De Toelating tot opvaart of afvaart of verhaling, hierna te noemen Toelating, is het door de GNA vereiste document voor het bevaren van het Scheldegebied. Met de gegevens van de aanvraag wordt een tijvenster berekend, eventueel een stroompoort bepaald, en wordt een Toelating opgesteld. De Toelating tot opvaart wordt afgekort met TTO, de Toelating tot afvaart wordt afgekort met TTA, de Toelating tot verhaling wordt afgekort met TTV.
8. De Schelde Navigator Marginale Schepen wordt afgekort met SNMS en is een door de GNA geaccepteerd navigatiesysteem. Full SNMS is de uitgebreide versie van dit systeem.
9. ENC-kaarten, de elektronische navigatiekaart (ENC) is een digitaal databestand gevuld met (geo)informatie-objecten, waarmee de elektronische vaarwegkaarten die geschikt zijn voor navigatie worden opgebouwd.
10. De Requested Time of Arrival wordt afgekort met RTA.
11. Het Coördinatiepunt Antwerpen wordt afgekort met CP en is een fictief punt ter hoogte van het bakken van Zuid Saeftinghe.
12. Het zeetraject is het vaartraject gelegen tussen de loodskruisposten Steenbank en Wandelaar tot Vlissingen Rede.
13. Het riviertraject is het vaartraject gelegen op en tussen Vlissingen Rede en boveinde Rede Antwerpen.
14. Onder aanvang van de reis wordt verstaan:
  - Loods op de brug, slaags op de vaargeul en gezwaaid richting haven voor opvaart;
  - Het schip op stroom, slaags op de rivier en gezwaaid richting zee voor afvaart;
  - Het schip op stroom, slaags op de rivier en gezwaaid richting bestemming bij verhaling.
15. Het Oceanografisch Meteorologisch Station uit Oostende wordt afgekort met OMS.
16. De windkracht wordt gemeten aan het sluisencomplex Zandvliet-Berendrecht.
17. Hoog Water en Laag Water wordt afgekort met respectievelijk HW en LW. Hier genoemde tijden van HW en LW zijn ten opzichte van Prosperpolder volgens de Vlaamse Hydrografie.
18. Alle scheeps lengten en scheepsbreedten zijn uitgedrukt in meter en hebben betrekking op de lengte over alles en breedte over alles.
19. Ten minste vier maal per jaar worden de zeesluizen en getijdeterminals gepeild en worden de peilingen digitaal beschikbaar gesteld t.b.v. WESP en SNMS via ENC-kaarten.

### Artikel 2 Toelating tot opvaart, afvaart en verhaling

Voor elke opvaart, afvaart en verhaling in het Scheldegebied is een schriftelijke Toelating vereist voor schepen die aan minimaal één van de criteria van artikel 1 eerste lid voldoen.

De Toelating wordt afgegeven door de GNA. Hiervoor dient het op de website [www.vts-scheldt.net](http://www.vts-scheldt.net) te downloaden formulier volledig ingevuld en per mail doorgestuurd te worden naar [gna-scc@vts-scheldt.net](mailto:gna-scc@vts-scheldt.net) met een kopie aan [vtসা.loods@mow.vlaanderen.be](mailto:vtসা.loods@mow.vlaanderen.be).

Aan de Toelating zijn de volgende criteria en voorschriften verbonden:

1. Voor elke opvaart, afvaart of verhaling dient minimaal 6 uur vóór aankomst op het loodskruispost of 10 uur vóór vertrek van de ligplaats een schriftelijke Toelating aan de GNA te worden gevraagd.
2. Zowel in opvaart als in afvaart zijn de tijvensters berekend met WESP via de route Vaargeul 1 of de Westrond route:
  - a. Er wordt rekening gehouden met mogelijke restricties door de airdraught van het schip op het vaartraject.
  - b. De rekensnelheden zijn opgenomen in Bijlage 1. Indien door een grote diepgang of andere oorzaken de snelheden opgenomen in Bijlage 1 niet gegarandeerd kunnen worden, moet dit gemeld worden in de aanvraag voor een Toelating.
  - c. Op het riviertraject wordt gerekend met een dichtheid van  $1000 \text{ kg/m}^3$  en op het zeetraject wordt gerekend met een dichtheid van  $1020 \text{ kg/m}^3$ , maar alleen indien deze diepgangen door het schip zijn opgegeven.
3. Na onderling overleg tussen ACC en GNA en akkoord van de GNA wordt bepaald binnen welk tijvenster de op- of afvaart moet gebeuren, en wordt door het ACC hieraan uitvoering gegeven.
4. Afhankelijk van hydro-meteo omstandigheden, omstandigheden m.b.t. het schip, de verwachte verkeersintensiteit en omstandigheden m.b.t. de vaarweg kunnen er door de GNA in overleg met het VBS-NDH aanvullende voorwaarden worden gesteld. Voor de meteorologische predicties wordt het weerbericht van het OMS gebruikt.
5. Er zal geen toelating gegeven worden wanneer WESP een tijvenster aangeeft bij aanvang van de reis van:
  - a. kleiner dan 60 minuten voor op- of afvaart;
  - b. kleiner dan 30 minuten voor een verhaling.

### **Artikel 3 Schepen in opvaart**

Voor elke opvaart in het Scheldegebied is een schriftelijke Toelating vereist voor de schepen die aan minimaal één van de criteria van artikel 1, eerste lid voldoen.

#### **3.1 Voorschriften voor alle schepen in opvaart die aan de criteria voor een Toelating voldoen**

1. Voor schepen vernoemd in Artikel 1.1. met een lengte vanaf 300 m en/of een breedte vanaf 45 m en/of een diepgang vanaf 125 dm moet bij aanvang van de reis de zichtbaarheid minimaal 1000 m bedragen over het gehele af te leggen traject.
2. Afhankelijk van hydro-meteo omstandigheden, omstandigheden m.b.t. het schip, de verwachte verkeersintensiteit en omstandigheden m.b.t. de vaarweg kunnen door de GNA dan wel door het VBS-NDH na overleg met de GNA aanvullende voorwaarden worden gesteld. Voor wat betreft de meteorologische predicties wordt het weerbericht OMS als basis gebruikt.
3. Door de GNA kunnen na overleg met het VBS-NDH aanvullende voorschriften worden gegeven ter bescherming van betrokken belangen. Deze voorschriften dienen onmiddellijk opgevolgd te worden.
4. Door de GNA kunnen na overleg met het VBS-NDH uit veiligheidsoverwegingen en/of in functie van de capaciteit van de vaargeul en/of op basis van de door PAB aangeleverde informatie voorwaarden opgelegd worden met betrekking tot het aantal tegelijk opvarende marginale en/of bovenmaatse schepen per getij.
5. Het opvarende schip dient zo mogelijk aan het begin van haar tijvenster haar reis aan te vangen.
6. Het schip wordt op Vlissingen Rede bij voorrang door de redden dienst behandeld.
7. Na overleg met de ACC-loods en/of de bedienende loods en de GNA wordt het vroegste en/of uiterste tijdstip van aankomst op Vlissingen Rede door de GNA bepaald.
8. Er worden twee loodsen voorgeschreven op het riviertraject, waarvan tenminste één van de hoogste categorie voor schepen:
  - a. Met een lengte vanaf 340 m en/of een breedte vanaf 51 m.
  - b. Naar de sluizen met een lengte vanaf 300 m en/of een breedte vanaf 45 m.
9. De volgorde van aankomst aan CP, volgens de havenplanning van de PAB, kan mede bepaald worden door de opgelegde RTA CP en wordt zo vroeg mogelijk en bij voorkeur vóór de beloodsing in een opvaart volgorde vertaald en bekrachtigd door de GNA, rekening houdend met het totale verkeersbeeld binnen het GNB-gebied.
10. Het loodsadvies betreffende het gebruik van sleepboten moet strikt worden opgevolgd.
11. Voor de rechteroever geldt dat schepen met een breedte vanaf 43 m bij voorkeur via de Berendrechtssluis worden geschut.
12. Op getijdeterminals onderhevig aan getijstroom worden schepen volgens tij afgemeerd. Op aanvraag

kan hiervan, bijvoorbeeld voor de terminalplanning, worden afgeweken, doch enkel indien hydro-meteo omstandigheden en/of loods-technische redenen dit toelaten.

13. Reisplanning voor schepen bestemd voor de Noordzee Terminal:
  - a. Voor de Noordzee Terminal ligplaatsen S901 en S903 (met overlap op S905) mogen schepen groter dan 300 m enkel tijdens de vloed, tot 1 uur na HW afmeren. Het is niet toegelaten af te meren van 1 uur na HW tot LW.
  - b. Voor de overige ligplaatsen kunnen de schepen te allen tijde afmeren volgens hun eventueel tijden/of stroomvenster.

### **3.2 Aanvullende voorschriften voor bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen in opvaart**

De volgende opvaart planning wordt aangehouden:

1. Diepgang minder dan 135 dm:  
Volgens tijvenster.
2. Diepgang vanaf 135 dm tot en met 145 dm:  
Volgens tijvenster, tot aankomst CP ten laatste 1 uur na HW.
3. Diepgang groter dan 145 dm:
  - a. Volgens tijvenster met bestemming sluizen Rechteroever met aankomst CP op HW +/- 15 minuten.
  - b. Volgens tijvenster met bestemming Kieldrechtssluis met aankomst monding Deurganckdok van HW tot 40 minuten na HW.
  - c. Na 6 reizen met schepen met een diepgang groter dan 145 dm naar de Kieldrechtssluis zullen deze reizen worden geëvalueerd.

### **3.3 Aanvullende voorschriften voor containerschepen in opvaart met een lengte vanaf 350 m en/of een breedte vanaf 51 m**

1. Op het riviertraject moeten, vanwege de afmetingen van het schip in verhouding tot de dimensies van de vaargeul, in de Pas van Borssele en het Nauw van Bath ontmoetingen met de volgende vaartuigen worden vermeden:
  - Vaarplan IMO2 Gastankers conform de geldende Gezamenlijke Bekendmaking.
  - Bijzondere en buitennormale transporten conform de geldende Gezamenlijke Bekendmaking.
  - Bovenmaatse schepen conform de geldende Gezamenlijke Bekendmaking.
2. De loods van deze schepen worden op Vlissingen Rede door de redden dienst met een aparte redeboot per schip gewisseld en dit zo vroeg mogelijk in het redegebied.
3. De locatie en wijze van de loodswissel wordt ingegeven door nautische elementen als windrichting, verkeersdrukte en passagetijd Vlissingen Rede. Op eenvoudig verzoek kan dit door de bedienende loods gewijzigd worden. Dit moet tijdig gemeld worden via de geëigende kanalen.
4. Op het riviertraject wordt gebruik gemaakt van het "Full SNMS" navigatiesysteem.
5. Streven naar een minimum afstand van 3 mijl tussen de schepen groter dan 300 m en de in dit artikel bedoelde schepen, varende in dezelfde richting aan te houden tussen boei 35 en CP. Er moet naar gestreefd worden om de opvaart volgorde van schepen groter dan 300 m vóór Vlissingen Rede definitief vast te leggen.
6. In ieder geval zal op het riviertraject een loods aan boord zijn die voor dit type schip een training gevolgd heeft op een door de GNA erkende simulator.
7. Alle scheepvaart uit sluiscomplex Zandvliet-Berendrecht, Terneuzen en Hansweert wordt bij passage van een schip dat valt onder dit artikel opgehouden.
8. Bij opvaart naar de dokken moet de betreffende sluis van het sluiscomplex Zandvliet- Berendrecht leeg en beschikbaar zijn vanaf CP.
9. Voor schepen die moeten uitwisselen voorziet de agent vóór de aanvang van de reis een "terugvalpositie/uitwijkmogelijkheid" aan de Noordzee Terminal - Europa Terminal - Deurganckdok die beschikbaar zal zijn bij passage CP welke teruggekoppeld wordt aan de GNA. Indien bij passage CP blijkt dat uitwisselen niet mogelijk is, omdat de aangevraagde ligplaats op dat ogenblik nog niet vrij is, dan moet de terugvalpositie onmiddellijk beschikbaar zijn.
10. Minimaal 3 sleepboten moeten initieel beschikbaar en finaal in te zetten zijn op bindend loodsadvies.
11. Er wordt geen toestemming tot opvaart gegeven voor:
  - a. De sluizen bij een windkracht van meer dan 5 Bft.
  - b. De getijdenterminals bij een windkracht van meer dan 6 Bft.Voor de windkracht wordt gekeken naar de trend op het tijdstip van ETA sluis of ligplaats, welke volgens het weerbericht al of nog minimaal 3 uur deze maximale windkracht niet mag overschrijden. De trend van de windkracht moet dalend zijn tijdens de loodsreis.

## **Artikel 4 Schepen in afvaart**

Voor elke afvaart in het Scheldegebied is een schriftelijke Toelating vereist voor de schepen die aan minimaal één van de criteria van artikel 1, lid 1 voldoen.

### **4.1 Voorschriften voor alle schepen in afvaart die aan de criteria voor een Toelating voldoen**

1. Voor schepen vernoemd in Artikel 1.1. met een lengte vanaf 300 m en/of een breedte vanaf 45 m en/of een diepgang vanaf 125 dm moet bij aanvang van de reis de zichtbaarheid minimaal 1000 m bedragen over het gehele af te leggen traject.
2. Voordat het schip daadwerkelijk ontmeert van zijn ligplaats achter de sluis wordt de diepgang afgelezen door de dokloods en gemeld aan PAB. Indien de afgelezen diepgang afwijkt van de op de Toelating vermelde diepgang dient dit gemeld te worden bij de GNA.
3. Afhankelijk van hydro-meteo omstandigheden, omstandigheden m.b.t. het schip, de verwachte verkeersintensiteit en omstandigheden m.b.t. de vaarweg kan door de GNA dan wel door het VBS-NDH na overleg met de GNA aanvullende voorwaarden worden gesteld. Voor wat betreft de meteorologische predicties wordt het weerbericht OMS als basis gebruikt.
4. Door de GNA kunnen na overleg met het VBS-NDH aanvullende voorschriften worden gegeven ter bescherming van betrokken belangen. Deze voorschriften dienen onmiddellijk opgevolgd te worden.
5. Door de GNA kunnen na overleg met het VBS-NDH uit veiligheidsoverwegingen en/of in functie van de capaciteit van de vaargeul en/of op basis van de door PAB aangeleverde informatie voorwaarden opgelegd worden met betrekking tot het aantal tegelijk afvarende marginale en/of bovenmaatse schepen per getij.
6. Er worden twee loods en voorgeschreven op het riviertraject, waarvan tenminste één van de hoogste categorie voor schepen:
  - a. Met een lengte vanaf 340 m en/of een breedte vanaf 51 m.
  - b. Vertrekkend van de sluisen met een lengte vanaf 300 m en/of een breedte vanaf 45 m.
7. Het loodsadvies betreffende het gebruik van sleepboten moet strikt worden opgevolgd.
8. Het afvarende schip dient zo mogelijk aan het begin van haar tijvenster de reis aan te vangen.
9. Planmatig afvaren, in relatie tot het tijvenster, in twee tijen is niet toegestaan.
10. Het afschutten van de sluisen te Antwerpen wordt in functie van de afvaart gecoördineerd.
11. Bij rijzend tij kan met containerschepen afgevoerd worden met een minimale kielspeling van 10 dm in de sluis en/of langs de ligplaats.
12. Voor de afvaart uit het sluisencomplex Zandvliet-Berendrecht en de Kieldrechtssluis geldt dat de maximum diepgang 145 dm is.

Er kunnen voor containerschepen grotere diepgangen worden toegelaten mits:

  - a. De diepgang van 152 dm niet wordt overschreden.
  - b. Een dergelijk schip voor elke individuele toelating een opgave doet van de actuele manoeuvreersnelheid door het water op het riviertraject en op het zeetraject.

Van de 145 dm diepgang kan door de GNA afgeweken worden voor een individuele toelating, mits het schip schriftelijk garandeert te kunnen voldoen aan de vereiste snelheden (zie Bijlage 1) die dit mogelijk maken.
13. Het schip ligt bij voorkeur vooraan in de sluis, maar op een zodanige afstand van de sluisdeuren dat de sleepboten voldoende ruimte hebben om het schip adequaat te assisteren. Voor de rechteroever geldt dat schepen met een breedte vanaf 43 m bij voorkeur via de Berendrechtssluis worden gesluisd.
14. Na overleg met de ACC-loods en/of de bedienende loods wordt het uiterste tijdstip van aankomst op Vlissingen Redde door de GNA bepaald.
15. Reisplanning voor de schepen vertrekkend van de Noordzee Terminal:
  - a. Voor de Noordzee Terminal ligplaatsen S 901 en S 903 (met overlap op S905) mogen schepen groter dan 300 m enkel tijdens de vloed, tot 1 uur na HW ontmeren. Het is niet toegelaten te ontmeren van 1 uur na HW tot LW.
  - b. Voor de overige ligplaatsen kunnen de schepen te allen tijde vertrekken volgens hun eventueel tijvenster.
16. Het schip wordt op Vlissingen Redde bij voorrang door de redden dienst behandeld.

### **4.2 Aanvullende voorschriften voor bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen in afvaart**

Er geldt een maximale diepgang van 140 dm.

Op het riviertraject wordt er gerekend met een snelheid zoals aangegeven in Bijlage 1.

Van de 140 dm kan voor een individuele toelating worden afgeweken door de GNA, zolang het betreffende schip een tijvenster van minimaal 60 minuten heeft.



#### **4.3 Aanvullende voorschriften voor containerschepen in afvaart met een lengte vanaf 350 m en/of een breedte vanaf 51 m**

1. Op het riviertraject moeten, vanwege de afmetingen van het schip in verhouding tot de dimensies van de vaargeul, in de Pas van Borssele en het Nauw van Bath, ontmoetingen met de volgende vaartuigen worden vermeden:
  - Vaarplan IMO2 Gastankers conform de geldende Gezamenlijke Bekendmaking.
  - Bijzondere en buitennormale transporten conform de geldende Gezamenlijke Bekendmaking.
  - Bovenmaatse schepen conform de geldende Gezamenlijke Bekendmaking.
2. Bij een windkracht van meer dan 5 Bft bij de sluisen en 7 Bft bij de getijdeterminals zal geen toestemming tot afvaart gegeven worden. Hierbij wordt gekeken naar de trend in de windvoorspelling op het ogenblik dat het schip effectief moet afvaren.
3. Maximum diepgang
  - a. Vertrek Zandvliet-complex: 145,0 dm
    - Indien door een grote diepgang of andere oorzaken langzamer gevaren wordt dan de snelheden opgenomen in Bijlage 1, zal dit element meegenomen worden in de uitvoering van de voorwaarden.
    - Voor afvaren met een grotere diepgang kan de GNA toestemming geven zolang het betreffende schip een tijvenster van minimaal 60 minuten heeft.
  - b. Vertrek Deurganckdok en Noordzee Terminal: 152,0 dm
    - Indien door een grote diepgang of andere oorzaken langzamer gevaren wordt dan de snelheden opgenomen in Bijlage 1, zal dit element meegenomen worden in de uitvoering van de voorwaarden.
    - Voor afvaren met een grotere diepgang kan de GNA toestemming geven zolang het betreffende schip een tijvenster van minimaal 60 minuten heeft.
4. De schepen welke niet "head-out" zijn afgemeerd in het Deurganckdok kunnen alleen van de vloed tot HW op stroom komen.
5. Streven naar een minimum afstand van 3 mijl tussen de schepen groter dan 300 m en de in dit artikel bedoelde schepen, varende in dezelfde richting aan te houden tussen CP en boei 35.
6. De loodsen van deze schepen worden op Vlissingen Rede door de redden dienst met een aparte redeboot per schip gewisseld en dit zo vroeg mogelijk in het redegebied.
7. De locatie en wijze van de loodswissel wordt ingegeven door nautische elementen als windrichting, verkeersdrukte, passagetijd Vlissingen Rede. Op eenvoudig verzoek kan dit door de bedienende loods gewijzigd worden. Dit moet tijdig gemeld worden via de geëigende kanalen.
8. Op het riviertraject wordt gebruik gemaakt van "Full SNMS" navigatiesysteem.
9. In ieder geval zal op het riviertraject een loods aan boord zijn die voor dit type schip een training gevolgd heeft op een door de GNA erkende simulator.
10. Alle scheepvaart uit sluiscomplex Zandvliet-Berendrecht, Terneuzen en Hansweert wordt bij passage opgehouden.
11. Minimaal 2 sleepboten in functie van weer, wind en stroming, op bindend loodsadvies.

#### **Artikel 5 Eerste opvaart van een nieuwe scheepsklasse met een lengte vanaf 350 m en/of een breedte vanaf 51 m**

Uiterlijk zes maanden voor de eerste opvaart naar Antwerpen van een nieuwe scheepsklasse moet de betreffende rederij een schriftelijke aanvraag, vergezeld van het scheepsdossier, bij de GNA 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
- Table of Lateral wind load
- Pilot arrangements; height of the pilot door from the keel of the vessel

De schriftelijke aanvraag, vergezeld van het scheepsdossier, moet per mail óf per post worden verstuurd aan:

[gna-scc@vts-scheldt.net](mailto:gna-scc@vts-scheldt.net).

of

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit  
Commandoweg 50  
4381 BH Vlissingen, NL

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

### Bijlage 1 Rekensnelheden

Het berekenen van het vaarplan en kielspeling gebeurt door middel van het WESP.

Na overleggen met de beide loodsdiensten en de PAB zijn volgende afspraken over de te gebruiken snelheden over de grond bij de berekeningen van de tijvensters met WESP vastgelegd.

<b>Containerschepen</b>					
Dpg ≤ 145 dm	Zeesnelheid	Opvaart	15	Afvaart	16
	Riviersnelheid		13		12
Dpg > 145 dm	Zeesnelheid	Opvaart	14,5	Afvaart	15,5
	Riviersnelheid		12,5		11,5
<b>Bulkschepen/Tankers</b>					
Dpg ≤ 145 dm	Zeesnelheid	Opvaart	12	Afvaart	12
	Riviersnelheid		12		10
Dpg > 145 dm	Zeesnelheid	Opvaart	12	Afvaart	12
	Riviersnelheid		12		10

De snelheden zijn uitgedrukt in knopen.

**Bijlage bij BaZ 2022-11/175 voor kaarten 101 (INT 1474), D11, 107/ABCD**

Afm. figuur 16,2 x 10,2 mm.  $\lfloor 51^{\circ}21,22'N 003^{\circ}10,62'E \rfloor 51^{\circ}21,33'N 003^{\circ}10,90'E$

