



Vlaanderen
is maritiem



Berichten aan Zeevarenden

Nr. 2025-01
02 JANUARI 2025
BERICHTEN: 001-080

AGENTSCHAP
MARITIEME
DIENSTVERLENING en
KUST

www.vlaamsehydrografie.be

Verantwoordelijke uitgever: Nathalie Balcaen, administrateur-generaal
IVA Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) - Brussel
2025

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

© Vlaamse overheid

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

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.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

Nr. 2025-01

02 januari 2025

Berichten: 001-080

Inhoud

| | | |
|-------------|---|-----|
| 2025-01/001 | BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN | 7 |
| 2025-01/002 | REGLEMENTERINGEN | 8 |
| 2025-01/003 | OFFICIELE RADIOBERICHTEN BESTEMD VOOR DE BELGISCHE KOOPVAARDIJSCHEPEN: HET BELMAR-SYSTEEM | 9 |
| 2025-01/004 | BELGISCH KUSTSTATION: OOSTENDERADIO - ROEPLETTERS: OSU - FREQUENTIES, UITZENDINGEN EN LUISTERWACHT | 12 |
| 2025-01/005 | ISPS-REGLEMENTERING | 14 |
| 2025-01/006 | INTERNATIONAAL SANITAIR REGLEMENT | 14 |
| 2025-01/007 | NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS) | 15 |
| 2025-01/008 | RADIONAVIGATIEBERICHTEN | 19 |
| 2025-01/009 | WWW.KUSTWEERBERICHT.BE | 19 |
| 2025-01/010 | WEERBERICHTEN EN AANKONDIGINGEN VAN STORMWEER EN HARDE WIND | 20 |
| 2025-01/011 | GNB-BEHEERSGEBIED: PROCEDURE BIJ EXTREEM WEER | 22 |
| 2025-01/012 | MAATREGELEN TE NEMEN BIJ EEN ONDERZEEBOOTONGEVAL (DISSUB - DISTRESSED SUBMARINE) | 23 |
| 2025-01/013 | BEHANDELING VAN IN ZEE OPGEVISTE MIJNEN EN EXPLOSIEVEN | 25 |
| 2025-01/014 | LOODSDIENST IN DE SCHELDEMONDEN EN OP DE BELGISCHE KUSTHAVENS | 27 |
| 2025-01/015 | BESLUIT VRIJSTELLING LOODSP LICHT SCHELDEREGLEMENT | 28 |
| 2025-01/016 | VERSCHERPTE LOODSP LICHT VOOR VAARTUIGEN IN DE BELGISCHE TERRITORIALE ZEE EN VAARWATEREN ONDER DE BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST | 30 |
| 2025-01/017 | BESTELREGELING LOODSEN VOOR SCHEPEN MET ALS BESTEMMING EEN VLAAMSE HAVEN GELEGEN AAN DE SCHELDE OF HET KANAAL GENT-TERNEUZEN | 35 |
| 2025-01/018 | BESTELREGELING LOODSEN VOOR SCHEPEN MET EEN VLAAMSE KUSTHAVEN ALS BESTEMMING EN VOOR EEN REIS TUSSEN TWEE VLAAMSE HAVENS | 43 |
| 2025-01/019 | HET GEBRUIK VAN DE PILOT PLUG GEDURENDE LOODSREIZEN | 51 |
| 2025-01/020 | WESTERSCHELDE - REDE VAN VLISSINGEN: BIJZONDERE SEINEN T.B.V. DE LOODSDIENST | 52 |
| 2025-01/021 | LOODSEN OP AFSTAND (LOA) BIJ STORMBELOODSING | 53 |
| 2025-01/022 | AANWIJZING LOCATIES LOODSEN OP AFSTAND | 57 |
| 2025-01/024 | WESTERSCHELDE: BEGRENZING PARALLELE ROUTES (FIETSPADEN) LANGS DE HOOFDVAARGEULEN | 59 |
| 2025-01/025 | ANKERPLAATSEN IN HET BEHEERSGEBIED VAN HET GNB | 61 |
| 2025-01/026 | WESTERSCHELDE OOSTGAT/SARDIJNGEUL: AANPASSEN VAARGEDRAG | 74 |
| 2025-01/027 | BENEDEN- EN BOVEN-ZEESCHELDE: TOELATING TOT AANMEREN | 75 |
| 2025-01/028 | VESSEL TRAFFIC SERVICES (VTS)-SCHELDEGEBIED: VHF-PROCEDURES EN VHF-SECTOREN | 77 |
| 2025-01/029 | HAVENGEBIED ANTWERPEN: VHF-KANALEN | 79 |
| 2025-01/030 | WESTERSCHELDE: BIJZONDERE EN BUITENNORMALE TRANSPORTEN | 80 |
| 2025-01/031 | AANDUIDING BOVENMAATSE ZEESCHEPEN | 92 |
| 2025-01/032 | PROCEDURE OPVAART & KETENWERKING VTS-SCHELDEGEBIED | 93 |
| 2025-01/033 | OP- EN AFVAARTREGELING EN WERKAFSPRAKEN VOOR ANTWERPEN | 95 |
| 2025-01/034 | KANAAL GENT-TERNEUZEN: PASSEERPLAATSEN | 101 |

| | | |
|-------------|--|-----|
| 2025-01/035 | KANAAL GENT-TERNEUZEN: VOORSCHRIFTEN VOOR ZEESCHEPEN | 102 |
| 2025-01/036 | KANAAL GENT-TERNEUZEN: ZEESCHEPEN DIE AFMEREN, VERTREKKEN EN/OF KEREN BIJ YARA | 106 |
| 2025-01/037 | OP- EN AFVAARTREGELING VOOR TIJ- OF STROOM GEBONDEN SCHEPEN BESTEMD VOOR WESTSLUIS TERNEUZEN | 107 |
| 2024-01/038 | BENEDEN-ZEESCHELDE: SCHEPEN MET BESTEMMING SCHELDEKAAIEN OP ANTWERPEN REDE BOVENWAARTS DE RIJNKAAI | 109 |
| 2025-01/039 | BELGISCHE KUSTHAVENS EN DE TOEGANGSGEULEN TOT DIE HAVENS: BOVENMAATS ZEESCHIP | 112 |
| 2025-01/040 | BELGISCHE KUST: VERKEERSSEINEN | 113 |
| 2025-01/041 | KUSTJACHTHAVENS: SNELHEIDSBEPERKINGEN VOOR WERKTUIGLIJK VOORTBEWOGEN VAARTUIGEN | 114 |
| 2025-01/042 | HAVEN OOSTENDE: BIJZONDERE VERKEERSSEINEN - FLIKKERLICHTEN | 115 |
| 2025-01/043 | HAVEN ZEEBRUGGE: VOORRANGSREGELING VISARTSLUIS - PRINS ALBERTDOK - TIJDOK | 117 |
| 2025-01/044 | HAVEN ZEEBRUGGE: HAVENSEINEN AAN DE STREK DAMMEN EN AAN DE OUDE STREK DAM (LEOPOLD II-DAM) | 118 |
| 2025-01/045 | HAVEN ZEEBRUGGE - P. VANDAMMESLUIS EN VISARTSLUIS: SEINLICHTEN | 120 |
| 2025-01/046 | HAVEN ZEEBRUGGE – VERBINDINGSDOK: VERBINDINGSBRUG | 121 |
| 2025-01/047 | HAVEN ZEEBRUGGE - BOUDEWIJNKANAAL - ROSKAMBRUGGEN (A11) EN SPOORWEGBRUG: SEINLICHTEN | 122 |
| 2025-01/048 | HAVEN ZEEBRUGGE: EXTRA REGLEMENTERING LNG BUNKER BOOT | 123 |
| 2025-01/049 | HAVEN ZEEBRUGGE: NAUTISCHE BEHEERSMAATREGELLEN – LNG PROCEDURES | 124 |
| 2025-01/050 | HAVEN ZEEBRUGGE: NAUTISCHE BEHEERSMAATREGELLEN | 141 |
| 2025-01/051 | OP- EN AFVAARTREGELING EN WERKAFSPAKEN VOOR ZEEBRUGGE | 145 |
| 2025-01/052 | BELGIAN DGNSS STATION | 146 |
| 2025-01/053 | SPECIALE BESCHERMINGSZONES EN SPECIALE ZONES VOOR NATUURBEHOUD | 147 |
| 2025-01/054 | ONDERZEESE KABELS EN PIJPLEIDINGEN | 149 |
| 2025-01/055 | OCEANOGRAFISCHE EN VERGELIJKBARE STATIONS | 150 |
| 2025-01/056 | VEILIGHEIDSZONES TER BESCHERMING VAN OFFSHORE-INSTALLATIES | 151 |
| 2025-01/057 | MINIMUMEISEN WAARAAN BEPAALDE TANKERS MOETEN VOLDOEN DIE EEN BELGISCHE HAVEN WILLEN AANLOPEN | 153 |
| 2025-01/058 | GEVAARLIJKE STOFFEN MELDING AAN DE GNA | 153 |
| 2025-01/059 | VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN IN GASTANKERS BINNEN HET GNB-WERKINGSGEBIED | 155 |
| 2025-01/060 | GNB-GEBIED: VOORSCHRIFTEN VOOR TANKSCHEPEN DIE EEN LOODS WENSEN DAN WEL BELOODST ZIJN | 160 |
| 2025-01/061 | PROCEDURE MELDINGEN AAN HET MRCC BIJ SCHEEPVAARTINCIDENTEN | 162 |
| 2025-01/062 | SAR COÖPERATIEPLANNEN - MSC/CIRC. 1079 - BELGIË | 163 |
| 2025-01/063 | ANKEREN VAN SCHEPEN MET SCHADE NA EEN INCIDENT | 163 |
| 2025-01/064 | SCHIETOEFENINGEN IN DE SCHIETSECTOR LOMBARDSIJDE: ALGEMENE BEPALINGEN | 164 |
| 2025-01/065 | NIEUWPOORT: ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN KLEINE, MIDDEN- EN GROTE SECTOR | 165 |
| 2025-01/066 | NOORDZEE: BELGISCH NATIONAAL OEFENINGEBIED VOOR MILITAIR GEBRUIK (BNOM) | 166 |
| 2025-01/067 | ZONE VOOR HET VERNIETIGEN VAN SPRINGSTOFFEN | 166 |
| 2025-01/068 | BELGISCHE KUST: ZONES VOOR MIJNLEG-, MIJNJAAG- EN MIJNVEEGOEFENINGEN | 167 |

| | | |
|-------------|--|-----|
| 2025-01/069 | DUIKEN OP ZEE: PROCEDURES | 169 |
| 2025-01/070 | VONDSTEN IN ZEE - HISTORISCHE WRAKKEN | 170 |
| 2025-01/071 | GRENSCONTROLE VAN DE EXTRA-SCHENGEN PLEZIERVAART | 172 |
| 2025-01/072 | STORENDE APPARATUUR EN VERBODEN FREQUENTIES | 176 |
| 2025-01/073 | MELDING VAN VERSTORING AAN AIS- OF GNSS-SIGNALLEN IN BELGISCHE WATEREN | 176 |
| 2025-01/074 | ESTUAIRE VAART | 177 |
| 2025-01/075 | RIVER INFORMATION SERVICES | 180 |
| 2025-01/076 | ALLEENVAART OP DE BENEDEN ZEESCHELDE | 180 |
| 2025-01/077 | THE WEST EUROPEAN TANKER REPORTING SYSTEM (WETREP) | 181 |
| 2025-01/078 | UNITED KINGDOM EN FRANCE: DOVER STRAIT/PAS-DE-CALAIS REPORTING SYSTEM (CALDOVREP) | 186 |
| 2025-01/079 | FRANCE - HAVEN DUNKERQUE: VESSEL TRAFFIC SERVICE (VTS) | 190 |
| 2025-01/080 | FRANCE (ATLANTISCHE- EN ENGELSE KANAALKUSTEN): SYSTEME DE COMPTES RENDUS DE MOUVEMENTS DES NAVIRES (SURNAV REPORTING SYSTEM) | 192 |

2025-01/001 BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BaZ 2024-01/001 vervalt.

De Berichten aan Zeevarenden (BaZ) bevatten de gegevens voor het bijwerken van de Belgische zeekaarten en de nautische publicaties uitgegeven door de Vlaamse Hydrografie. Bovendien bevat BaZ nr. 01 van elke jaargang algemene informatie van belang voor de scheepvaart. Het verschijnen van een nieuwe uitgave of editie van een zeekaart of nautische publicatie wordt tevens d.m.v. BaZ bekend gemaakt.

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

Omvat het bericht voorlopige gegevens of gaat het over komende wijzigingen dan staat achter het volgnummer "(P)". Omvat het bericht een tijdelijke wijziging dan staat achter het volgnummer "(T)".

De BaZ nrs. 02, 10 & 20 geven een opsomming van de nog geldende (P)- en (T)-berichten en een overzicht van de berichten voor kaartverbetering per kaart die nog van toepassing zijn.

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) Oostende - afdeling Scheepvaartbegeleiding en hebben in hoofdzaak betrekking op gegevens over tijdelijke onvolkomenheden inzake bebakening en bijzonderheden op zee.

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

Alle zeevarenden zijn verplicht:

- de algemene principes na te leven betreffende de regeling van het scheepvaartverkeer zoals die blijkt uit het jaarlijks verschijnend BaZ nr. 01.
- wat de veiligheid van de niet aan het koninklijk besluit (KB) 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 meegeede berichten, inzonderheid de BaZ en de MSI in acht te nemen.

Iedere zeevarende is 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:

MDK - afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie

Vrijhavenstraat 3

8400 OOSTENDE

Tel: +32 (0)59 55 42 11

E-mail: nautinfo@mow.vlaanderen.be

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

NOTA:

De aandacht wordt gevestigd op:

Gewijzigde berichten: 2, 3, 8, 24, 28, 29, 31, 38, 40, 44, 49, 50, 52, 56, 65, 67, 69, 70, 71

Nieuwe berichten: 51 en 74

Bron: MDK - afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie

2025-01/002 REGLEMENTERINGEN

BaZ 2024-01/002 vervalt.

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

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

- KB van 04 augustus 1981: houdende het Politie- en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust
- Het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootman, met de wijzigingsbesluiten en de bijhorende uitvoeringsbesluiten. De vaartuigen waarop de diverse besluiten van toepassing zijn, moeten een exemplaar van het desbetreffende reglement en een bijgewerkte officiële kaart van het gebied aan boord hebben.
- Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
- KB van 11 april 2005 inzake maritieme grenscontrole
- KB van 20 juni 1977 ter uitvoering van de Wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd reglement en zijn bijlagen
- Scheepvaartwetboek 2019

2. Voor de Schelde en Kanaal Gent-Terneuzen:

- Het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 voor het Nederlands gedeelte van de Westerschelde
- Scheepvaartverkeerswet (1988) voor het Nederlands gedeelte van de Westerschelde
- Het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde (KB van 23 september 1992)
- Het Politiereglement van de Beneden-Zeeschelde (KB van 20 september 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 05 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 05 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement) en de bijhorende bijlage en uitvoeringsbesluiten
- De Scheepvaartreglementen voor het Nederlands en Belgisch gedeelte van het kanaal van "Gent naar Terneuzen" (KB van 23 september 1992)
- Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
- KB van 11 april 2005 inzake maritieme grenscontrole
- De van kracht zijnde Gezamenlijke Bekendmakingen van de Gemeenschappelijk Nautisch Autoriteit (GNA) zijn terug te vinden op de website: www.vts-scheldt.net

3. Aanvullingen voor verschillende waterwegen:

Bijzondere Reglementen van sommige scheepvaartwegen (KB van 07 september 1950)

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

4. Havenpolitieverordeningen:

Port of Antwerp-Bruges:

Havenpolitieverordening Haven van Antwerpen 2024

Havenverordening voor het havengebied Brugge-Zeebrugge versie 2.1 (14 september 2018)

North Sea Port Flanders (Gent):

Havenpolitieverordening North Sea Port Havengebied Gent 2024

Oostende:

Politieverordening Haven Oostende goedgekeurd door de Raad van Bestuur van het A.G. Haven Oostende op 29 september 2020 versie 29 januari 2021

Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding, MDK - DAB Loodswezen

2025-01/003 OFFICIELE RADIOBERICHTEN BESTEMD VOOR DE BELGISCHE KOOPVAARDIJSCHEPEN: HET BELMAR-SYSTEEM

BaZ 2024-01/003 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 MERCAS-AREA (zie ACP 149) met hetzelfde nummer. Voorbeeld: "ONXA 4" geeft aan dat het bericht van belang is voor alle Belgische koopvaardij schepen in MERCAS-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 18u31 UTC is opgesteld.
6. AR en VA worden gebruikt als einde bericht/uitzending protekens.
7. De uitzendingen van de officiële berichten door de radio-omroepen worden voorafgegaan door de volgende inleidende woorden: "Uitzending van BELMAR-berichten bestemd voor alle Belgische 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. Oostenderadio

- **Radiotelefonie**

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

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

- **Navtex**

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

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

Op 490 kHz: 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 koopvaardij-schepen in buitengewone omstandigheden, crisisgevaar of crisis door te zenden.

5. Speciale gevallen

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

6. Bondgenootschappelijke verbindingen

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

7. Te nemen actie door gezagvoerders en verantwoordelijke officieren

1. Ieder Belgisch koopvaardijchip krijgt 2 exemplaren van deze BaZ. Ze worden in de Algemene Onderrichtingen ten behoeve van de Gezagvoerders van Belgische Koopvaardij schepen op hoofdstuk "Verbindingen" geplaatst. Ze vervangen alle reeds gepubliceerde verbindingsinstructies.
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 Maritiem Operatie Centrum van de Marine (MOC).
4. Het is van groot belang dat de MOC 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 het Maritiem Operatie Centrum, sectie N3-NCAGS, Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge, schriftelijk opgave te doen van ontvangst van OOSTENDERADIO, 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

2025-01/004 BELGISCH KUSTSTATION: OOSTENDERADIO - ROELETTERS: OSU - FREQUENTIES, UITZENDINGEN EN LUISTERWACHT

BaZ 2024-01/004 vervalt.

1. Radiotelefonie - Middengolf (zendklasse J3E)

- Frequenties voor aankondiging en uitzending van veiligheidsberichten.
 - aankondiging op de noodfrequentie 2182 kHz
 - de eerste uitzending van een veiligheidsbericht wordt ook aangekondigd via MF DSC 2187,5 kHz (DSC = digital selective calling)
 - 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 VHF 16
 - de eerste uitzending van een veiligheidsbericht wordt ook aangekondigd via VHF DSC VHF 70 (DSC = digital selective calling)
 - uitzending op VHF 7
- Luisterwacht: Bestendig op VHF 16 en VHF 7 (werkkanalen voor commercieel verkeer: VHF 78). Voor het scheepvaartverkeer op de Schelde op weg naar de Belgische zeehavens Antwerpen, Gent en Brussel is er een bestendige luisterwacht op VHF 16 (werkkanalen voor commercieel verkeer: VHF 64 en VHF 81)
- Reikwijdte: ongeveer 35 zeemijl
- Roepletters: OSU

3. DSC - Digital Selective Calling

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

4. Uitzendingen van MSI: navigational warnings, search and rescue information, Pilot and VTS service messages, AIS service messages

- RADIOTELEFONIE:
 - aankondiging:
 - op MF 2182 kHz in het Engels en het Nederlands.
 - op VHF 16 in het Engels en het Nederlands.
 - op VHF DSC 70 en MF DSC 2187,5 kHz enkel voor de eerste uitzending.
 - uitzending:
 - op 2761 kHz en op VHF 7, eerst in het Engels, dan in het Nederlands en dit onmiddellijk na ontvangst op het kuststation en vervolgens na het eerstvolgende H+03 en H+33 of H+33 en H+03.
 - verder op de vastgestelde uren: 0233-0633-1033-1433-1833-2233 UTC
 - weerberichten: op 0720 LT, 0820 UTC en 1720 UTC.
 - de uitzendingen worden steeds voorafgegaan door het veiligheidssein: 'securité'.
- NAVTEX:
 - **frequentie 518 kHz:** programmeer letter T op navtexontvanger
 - uitzending;
 - 'important': onmiddellijk na ontvangst op het kuststation en nadien zoals 'routine'.
 - 'routine': volgens het tijdschema letter T: 0310-0710-1110-1510-1910-2310 UTC.
 - weerberichten om 0710-1910 UTC.
 - uitzendingen uitsluitend in het Engels.
 - **frequentie 490 kHz:** (nationale navtex): programmeer letter B op navtexontvanger.
 - uitzendingen volgens het tijdschema letter B: 0010-0410-0810-1210-1610-2010 UTC.
 - weerberichten om 0810-1210-1610-2010 UTC.
 - uitzendingen in het Nederlands.

Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent

2025-01/005 ISPS-REGLEMENTERING

BaZ 2024-01/005 vervalt.

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

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

Richtlijn 2010/65/EU legt de lidstaten de verplichting op de nodige maatregelen te treffen om de verschillende meldingsformaliteiten bij het aankomen in een haven op elektronische wijze te kunnen verrichten en in die zin een Maritime Single Window tot stand te brengen. In dit kader dienen de vereiste ISPS inlichtingen met ingang van 01 september 2015 te worden ingebracht in één of meerdere schermen met verplichte velden van de haveninformatiesystemen (PCS: APICS, ENIGMA, ZEDIS, ENSOR). Van daaruit worden ze op elektronische wijze doorgeleid naar de bevoegde autoriteit en zal er in sommige gevallen een terugmelding worden gegeven (melding van alarmering of vraag om correctie van informatie). Voor de havens gelegen in het binnenland (Luik, Brussel, bestemmingen op Albertkanaal, kanaal Brussel-Schelde of Boven-Zeeschelde) zullen de gegevens moeten worden ingebracht in APICS.

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

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

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer

2025-01/006 INTERNATIONAAL SANITAIR REGLEMENT

BaZ 2024-01/006 vervalt.

Bericht aan alle schepen waarop het Internationaal sanitair reglement van de Wereldgezondheidsorganisatie van toepassing is

In overeenstemming met artikel 60 van het Koninklijk besluit van 29 oktober 1964 betreffende de gezondheids-politie van het internationaal verkeer is elk schip verplicht een formulier van gezondheidsverklaring over te maken. De gevraagde inlichtingen moeten voldoen aan die bedoeld door de Internationale Gezondheidsregeling van 2005. Richtlijn 2010/65/EU legt de lidstaten de verplichting op de nodige maatregelen te treffen om de verschillende meldingsformaliteiten bij het aankomen in een haven op elektronische wijze te kunnen verrichten en in die zin een Maritime Single Window tot stand te brengen. In dit kader dienen de vereiste gezondheidsinlichtingen met ingang van 07 januari 2016 te worden ingebracht in één of meerdere schermen met verplichte velden van de haveninformatiesystemen (APICS, ENIGMA, ZEDIS, ENSOR). Van daaruit worden ze op elektronische wijze doorgeleid naar de bevoegde autoriteit. Voor de havens gelegen in het binnenland (Luik, Brussel, bestemmingen op Albertkanaal, kanaal Brussel-Schelde of Boven Zeeschelde) zullen de gegevens moeten worden ingebracht in APICS. De gezondheidsinlichtingen dienen voor het aanlopen van de haven te worden verschaft.

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer

2025-01/007 NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS)

BaZ 2024-01/007 vervalt.

1. Algemeen

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

2. Toepassing

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

NCAGS promoot deze samenwerking door het organiseren van een informatieknooppunt ten behoeve van de koopvaardij en de proactief contacteren van de koopvaardij.

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

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

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

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

3. Mogelijke communicatieprocedures bij NCAGS

NCAGS kan via volgende procedures in contact treden met een koopvaardij schip:

- a. Format Alfa bij het binnemen van een bepaald gebied
- b. Ship's Position Report: een dagelijkse positie wanneer gevraagd door de militaire overheid
- c. Sailing Information (SI): een informatiebriefing of berichtgeving ten behoeve van de koopvaardij.
- d. Notification of Diversion : Een bericht van de militaire autoriteiten aan een koopvaardij schip voor het melden van een omleiding van het geplande route
- e. Notification of Passage Amendment : Dit bericht wordt door een koopvaardij schip verzonden om wijzigingen aan een doorgang te melden die eerder door Format Alfa aan de militaire autoriteiten gemeld werd.
- f. Websites: steeds www.shipping.nato.int maar mogelijks ook een speciaal opgezette website voor een bepaald gebied.
- g. Face-to-Face Briefings: een briefing door een verbindingsofficier.
- h. Telephone Briefings: idem maar telefonisch.
- i. E-mail.
- j. International Code of Signals (INTERCO).
- k. New Media (vb. een specifiek opgezette chatroom).

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

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

www.shipping.nato.int

e-mail: info@shipping.nato.int

Tel: +44 (0)1923 95 65 74

SECTION I – FORMAT ALFA

1. Format Alfa

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

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

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

Figure 2B-1. Format Alfa

SECTION II – SHIP'S POSITION REPORT

2. Ship's Position Report.

A daily position report that should be sent once every 24 hours after Format Alfa has been submitted.

It should also be submitted to report any changes to the ship's passage and when requested by military authorities. The format can be found in Figure 2B-2.

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

Figure 2B-2. Ship's Position Report

SECTION III – SAILING INFORMATION

3. Sailing Information.

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

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

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

Figure 2B-3. Sailing Information

SECTION IV – DIVERSION AND AMENDMENTS TO PASSAGES

4. Notification of Diversion.

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

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

Figure 2B-4. Diversion Message

5. Notification of Passage Amendment.

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

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

Figure 2B-5. Format Alfa Passage Amendment Message

Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent

2025-01/008 RADIONAVIGATIEBERICHTEN

BaZ 2024-01/008 vervalt.

De aandacht van zeevarenden wordt gevestigd op de "Worldwide Navigational Warning Service". Deze dienst omvat 21 geografische zones verspreid over de gehele wereld en NAVAREAS (I t.e.m. XXI) genoemd.

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

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

Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding

2025-01/009 WWW.KUSTWEERBERICHT.BE

BaZ 2024-01/010 vervalt.

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

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

Bron: MDK - afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie

2025-01/010 WEERBERICHTEN EN AANKONDIGINGEN VAN STORMWEER EN HARDE WIND

BaZ 2024-01/011 vervalt.

1. Algemeenheden

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

2. Weerberichten

Uitzendingen door Oostenderadio:

- **in telefonie:**
op 2761 kHz en VHF 7, in het Engels en het Nederlands, na voorafgaande aankondiging op 2182 kHz en VHF 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 Oostenderadio:
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 stilteperiodesDe eerste uitzending wordt ook aangekondigd via DSC op VHF 70 en op middengolf 2187,5 kHz.

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

4. Waarschuwingen voor harde wind

1. De aankondiging gebeurt wanneer verwacht wordt dat de wind gedurende minstens 3 uur met een kracht 6 of 7 zal waaien, maar niet vroeger dan 12 uur van tevoren.
2. Een bericht wordt gegeven wanneer het gevaar voor harde wind geweken is.
3. Uitzendingen door Oostenderadio:
 - De uitzendingen gebeuren in telefonie en via NAVTEX op dezelfde frequenties en tijden vermeld in punt 4 van de stormberichten hierboven.
 - De eerste uitzending wordt ook aangekondigd via DSC op VHF 70 en MF 2187,5 kHz.

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

Deze speciale berichten uitgaande van de afdeling Scheepvaartbegeleiding worden uitgezonden op de frequentie 2761 kHz en VHF 7 (na aankondiging op de frequenties 2182 kHz en VHF 16), en op de nationale navtex 490 kHz, dadelijk na ontvangst.

Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent

2025-01/011 GNB-BEHEERSGEBIED: PROCEDURE BIJ EXTREEM WEER

BaZ 2024-01/012 vervalt.

Artikel 1

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

Artikel 2

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

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

Artikel 3

1. De GNA zal tijdig, voor het van kracht worden van de in artikel 2 bedoelde maatregelen, contact opnemen met de havenautoriteiten van de respectievelijke havens in het Scheldegebied om deze te informeren over de te nemen maatregelen.

Tijdens dit contact zullen tenminste de volgende zaken besproken worden:

- De vaart die zich nog op de rivier bevindt;
 - Tijdstip van ingang van de te nemen maatregelen.
2. De havenautoriteiten dienen, mede in het licht van de ketenbenadering, vanaf de afgesproken ingangstijd, dus gedurende het van kracht zijn van de in artikel 2 bedoelde maatregelen en indien deze maatregelen dit noodzakelijk maken, voor elk schip waarvoor de maatregelen gelden dat vertrekt uit de haven en voor alle inkomende schepen waarvoor de maatregelen gelden contact op te nemen met de GNA.

Artikel 4

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

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

2025-01/012 MAATREGELEN TE NEMEN BIJ EEN ONDERZEEBOOTONGEVAL (DISSUB - DISTRESSED SUBMARINE)

BaZ 2024-01/013 vervalt.

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

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

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

SMER materiaal kan bestaan uit de volgende onderdelen:

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

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

Witte rookkaarsen die vanuit de onderzeeboot worden afgevuurd dienen om de onderzeeboot te kunnen lokaliseren; zij blijven aan de oppervlakte drijven en kunnen voorzien zijn van een berichtenkoker. Bij het uit het water halen dient rekening te worden gehouden met de hoge temperatuur van de rookkaars. Het afvuren van rood gekleurde pyrotechnische middelen vanuit een onderzeeboot is een manier om aan te geven dat de onderzeeboot in nood is. Dit wil niet zeggen dat de onderzeeboot snel boven water probeert te komen.

Aangezien rookkaarsen en lichtkogels (m.u.v. rood gekleurde pyrotechnische middelen) ook gedurende onderzeebootoefeningen gebruikt worden, is de enige zekere aanduiding van een gezonken onderzeeboot het ontvangen van een noodsignaal afkomstig van een indicator beacon. Omdat tijd een belangrijke factor is bij het redden van overlevenden, dient het vinden van een dergelijke boei op de snelste wijze, indien mogelijk met vermelding van de naam van de onderzeeboot, zoals die naam op de boei aangegeven staat, b.v. aan kuststations om door te geven aan marineautoriteiten. Vermelding van exacte tijd en positie van de gevonden boei is van het grootste belang.

De meeste marines met onderzeeboten hebben een organisatie gereed om in te kunnen grijpen bij onderzeeboot-ongevallen. Een dergelijke onderzeeboot-redding-organisatie zal:

- zo nauwkeurig mogelijk de plaats bepalen van de gezonken onderzeeboot
- een schip, bij voorkeur met reddingboten reeds te water, ter plaatse brengen om overlevenden uit het water te kunnen halen
- medische assistentie geven aan overlevenden
- een duikerdecompressiekamer ter plaatse brengen om overlevenden te kunnen behandelen
- aan de opvarenden in de gezonken onderzeeboot kenbaar maken dat hulp geboden wordt

De handelingen van het eerste schip ter plaatse zijn echter in het algemeen van doorslaggevende betekenis voor de gehele reddingsoperatie.

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

Het is van groot belang aan overlevenden in een gezonken onderzeeboot aan te geven dat hulp op handen is. Dit kan geschieden door het echolood bij te zetten. Deze geluiden zijn hoorbaar in de onderzeeboot.

De toestand in een gezonken onderzeeboot kan snel onhoudbaar worden voor de overlevenden. Men kan dus verwachten dat zij, reeds voordat met reddingspogingen van buitenaf een aanvang is gemaakt, zullen trachten uit de boot te ontsnappen. Scherp uitkijken naar personen in het water en eventuele reddingsvlotten is dus noodzakelijk. Daar zij in slechte lichamelijke en geestelijke conditie kunnen verkeren, verdient het aanbeveling een reddingboot ter plaatse te water te hebben zodat snel hulp kan worden geboden.

Noot:

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

Bron: Nederlandse Hydrografie

2025-01/013 BEHANDELING VAN IN ZEE OPGEVISTE MIJNEN EN EXPLOSIEVEN

BaZ 2024-01/014 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 uitgevield te hebben en het vrij van de gewone visgronden gesleept te hebben maar altijd naar ondieper water. Het moet worden bebakend met een lijn 1,5 langer dan de maximale diepte (hoog water inbegrepen).
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 vast sjouwen om elke beweging ervan te beletten
4. Voor de veiligheid van de scheepvaart en de vissersvaartuigen dient de positie van het gezonken explosief of van de korre (bekend of niet bekend) steeds te worden gemeld aan het MRCC Oostende (roepnaam Kustwacht Oostende) welke op zijn beurt het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK), Graaf Jansdijk 1, 8380 ZEEBRUGGE zal inlichten.
5. Wanneer een verdacht explosief wapen opgevist wordt in een positie gelegen op een tweetal uren vaart van de Belgische EEZ, wordt dit feit per radio gemeld aan het MRCC Oostende (roepnaam Kustwacht 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 EOD-duikers via een vaartuig van de Marine zich aan boord van het vissersvaartuig begeven. De EOD zal per radio hun advies over de mogelijkheid van binnenlopen in de haven mededelen: 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 EOD 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 zal de EOD in overleg met het MRCC Oostende (roepnaam 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 Oostende (roepnaam Kustwacht Oostende) medegedeeld worden, welke op zijn beurt het MIK zal inlichten.
7. In geen enkel geval zal getracht worden op eigen initiatief een mijn op te pikken en daarmee een haven binnen te lopen.

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

Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent

2025-01/014 LOODSDIENST IN DE SCHELDEMONDEN EN OP DE BELGISCHE KUSTHAVENS

BaZ 2024-01/015 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 BaZ 2025-01/015). 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 BaZ 2025-01/016).

2. Loodsvaartuigen en hun kruisstations in zee

1. Benoorden de lichtboei KBk (Kwintebank) in de omgeving van de positie 51°22,20'N 002°42,92'E, is een Vlaams loodsvaartuig gestationeerd met Vlaamse en Nederlandse loodsen aan boord; de eersten voor het beloodsen van schepen naar de Belgische kusthavens en de Belgische havens aan de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen; de laatsten voor het beloodsen van schepen naar Nederlandse en Belgische havens aan de Westerschelde en aan het kanaal van Gent naar Terneuzen. Dit Vlaams loodsvaartuig van het SWATH type heeft een rode romp, met op de scheepzijde 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 VHF 65 en VHF 6.
2. In de Schouwenbank Junction zijn Nederlandse loodsvaartuigen gestationeerd. Het grote loodsvaartuig van de P-klasse heeft een zwarte romp met vier gele strepen en op de scheepzijde in witte letters het woord PILOTS. Het kleinere vaartuig van het SWATH type heeft een volledig gele romp. De vaartuigen luisteren op VHF 64 (Traffic Centre Steenbank) en VHF 79 (Pilot Steenbank). Vanaf deze loodsvaartuigen bedienen zowel Vlaamse als Nederlandse loodsen de schepen met bestemming Antwerpen en Gent. Schepen bestemd voor Nederlandse havens aan de Westerschelde worden geloodst door Nederlandse loodsen. Overdag wordt door het loodsvaartuig op dit station in top een blauwe vlag met witte letter L gevoerd. 's Nachts voert dit vaartuig de lichten als voor loodsvaartuigen voorgeschreven in het Internationaal Reglement ter voorkoming van Aanvaringen op Zee. Bovendien toont het vaartuig met tussenpozen van hoogstens 10 minuten een wit stakellicht. De operationele uitvoering van de beloodsingen wordt op VHF 79 gecoördineerd door de Pilot Steenbank vanaf het Schelde Coördinatie Centrum te Vlissingen. Inkomende onbeloodste schepen krijgen hiertoe de nodige instructies via VHF 64 en VHF 79.
3. Tijdens verminderde zichtbaarheid geven deze loodsvaartuigen (zowel Vlaamse als Nederlandse) op hun kruisstation dezelfde mistseinen als deze die voor mechanisch voortbewogen vaartuigen door het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee zijn voorgeschreven. Ze mogen bovendien een herkenningssein bestaande uit 4 korte stoten geven.

Bron: MDK - DAB loodswezers

2025-01/015 BESLUIT VRIJSTELLING LOODSP LICHT SCHELDEREGLEMENT

BaZ 2024-01/016 vervalt.

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

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

Artikel 2

Onverminderd de bepalingen van of krachtens artikel 11 van het Scheldereglement, zijn de gezagvoerders van de volgende categorieën schepen vrijgesteld van de verplichting, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van het Scheldereglement:

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

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

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

Artikel 2bis

Onverminderd het bepaalde bij of krachtens artikel 11 van het Scheldereglement zijn voorts vrijgesteld van de verplichting, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van het Scheldereglement:

- 1° zeeschepen met een lengte over alles tot en met 80 m en een diepgang tot en met 5,5 m, indien zij de monden van de Schelde vanaf de Magneboei, via het Oostgat, de Galgeput, de Sardijngceul en Vlissingen-Rede tot aan de havens van Vlissingen Oost bevaren;
- 2° zeeschepen met een lengte over alles tot en met 80 m, 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: MDK - Stafdienst

2025-01/016 VERSCHERPTE LOODSP LICHT VOOR VAARTUIGEN IN DE BELGISCHE TERRITORIALE ZEE EN VAARWATEREN ONDER DE BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST

BaZ 2024-01/017 vervalt.

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

Hoofdstuk I. Algemene bepalingen

Artikel 1

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° decreet: het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende het brevet van havenloods;
- 2° minister: de Vlaamse minister die de loodsdienst onder zijn bevoegdheid heeft;
- 3° bevoegde instantie: de afdeling Scheepvaartbegeleiding van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust;
- 4° lengte: de lengte over alles;
- 5° binnenvaarttuig: 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 04 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische Kust;
- 6° estuaire vaart: binnenvaartuigen, die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de Belgische kust varen, en als zodanig in het land van hun nationaliteit geregistreerd zijn;
- 7° fluvio-maritieme vaart: binnenvaartuigen die uitsluitend in een beperkt gebied op zee mogen varen en als zodanig in het land van hun nationaliteit geregistreerd zijn;
- 8° loodsplicht: de verplichting daadwerkelijk een loods te nemen of gebruik te maken van loodsen op afstand zoals bedoeld in artikel 7, § 1, en § 3, van het decreet;
- 9° verklaring van vrijstelling: een algemene vrijstelling van de loodsplicht zoals bedoeld in artikel 7, § 2, 3° van het decreet;
- 10° IMDG-Code: de internationale code voor het vervoer van gevaarlijke goederen over zee opgemaakt door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO);
- 11° IBC-Code: de internationale IMO-code voor de bouw en de uitrusting van vaartuigen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren;
- 12° IGC-Code: de internationale IMO-code voor de bouw en de uitrusting van vaartuigen die vloeibaar gas in bulk vervoeren;
- 13° INF-Code: de internationale IMO-code van veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoogradioactieve afvalstoffen in vaten aan boord van een vaartuig;
- 14° MARPOL-verdrag: het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met bijlagen, opgemaakt in Londen op 02 november 1973, en het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met bijlage, opgemaakt in Londen op 17 februari 1978;
- 15° Gevaarlijke of verontreinigde goederen: de goederen die worden opgesomd of omschreven in de volgende teksten:
 - a) de IMDG-Code;
 - b) de omschrijving van de radioactieve stoffen in de INF-code;
 - c) hoofdstuk 17 van de IBC-Code;
 - d) hoofdstuk 19 van de IGC-Code;
 - e) de bijlagen 1, 2 en 3 van het MARPOL-Verdrag.
- 16° gecommiteerde: een ambtenaar met nautische ervaring van de afdeling Scheepvaartbegeleiding, belast met het toezicht op het afnemen van de bekwaamheidsproef;
- 17° LNG: liquid natural gas;
- 18° LNG-bunkerschip: vaartuig gebouwd voor het vervoeren van LNG, gebruikt om andere vaartuigen van LNG als scheepsbrandstof te voorzien met een maximale lengte over alles van 150 m;
- 19° Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust: het agentschap, opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 07 oktober 2005 tot oprichting van het intern zelfstandig agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust;

- 20° bekwaamheidsproef: het onderzoek naar de kennis en vaardigheid;
- 21° bijzonder transport: een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat er een ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of schade aan de werken veroorzaakt, dan wel zinkt of lading verliest;
- 22° buitennormaal transport: een transport waarvan de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid en de snelheid niet verenigbaar zijn met de karakteristieken en de afmetingen van de vaarweg of van de kunstwerken die gepasseerd moeten worden;
- 23° referentievaartuig: vaartuig waarvoor een algemene verklaring van vrijstelling of een verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen werd verleend en op basis waarvan andere vaartuigen door de bevoegde autoriteit al dan niet als vergelijkbaar zullen worden beschouwd.

Hoofdstuk II. Loodsplicht

Artikel 2

De vaartuigen, bedoeld in artikel 2, 1° van het decreet zijn verplicht een loods aan boord te nemen op de volgende wateren:

1. op de Belgische territoriale zee tussen de kruisstations van de loodsboten in zee en de Vlaamse kusthavens;
2. op de Schelde vanaf de Belgisch/Nederlandse grens tot Temse;
3. op het Belgische gedeelte van het zeekanaal van Gent naar Terneuzen, de Moervaart, en de dokken die op die wateren aansluiten;
4. de tijhavens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort en de wateren tussen deze havens en de aanpalende reden;
5. de toegangseulen van de sluizen die op de voormelde wateren aansluiten.
In afwijking van het eerste lid kan de bevoegde instantie loodsen op afstand opleggen. Tijdens het loodsen op afstand bevestigt de gezagvoerder de ontvangst van elk advies en herhaalt daarbij de koers- en vaartadviezen. Als de gezagvoerder afwijkt van een advies, meldt hij dat onmiddellijk.

Hoofdstuk III. Van loodsplicht vrijgestelde vaartuigen

Artikel 3

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

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

Artikel 4

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

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

Hoofdstuk IV. Van loodsplicht vrijgestelde personen

Artikel 5

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

§ 2 De minister bepaalt:

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

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

- 1° een voorzitter die loods is met de functie chef-loods bij de loodsdienst;
- 2° twee leden die bevoegd zijn om te loodsen op het te examineren traject.

Er wordt een gecommiteerde aangewezen, die belast is met het toezicht op het afnemen van de bekwaamheidsproef. De plaatsvervangers van de gecommiteerde moeten eveneens ambtenaren van de afdeling Scheepvaartbegeleiding zijn met nautische ervaring.

De leden van de examencommissie en de gecommiteerde geven ieder een afzonderlijke beoordeling van de bekwaamheidsproef. Er wordt bij meerderheid beslist. Bij staking van de stemmen is de beslissing van de voorzitter doorslaggevend.

De minister benoemt de voorzitter en een plaatsvervangende voorzitter van de examencommissie voor een termijn van vijf jaar. Het mandaat kan verlengd worden. De plaatsvervanger van de voorzitter moet aan dezelfde voorwaarden voldoen als de voorzitter.

De minister benoemt de gecommiteerde en de plaatsvervangers van de gecommiteerde voor een termijn van vijf jaar. Het mandaat kan verlengd worden.

De overige leden van de examencommissie worden ad hoc aangesteld door de voorzitter van de examencommissie of door zijn plaatsvervanger.

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

Artikel 5/1

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

§ 2 De minister bepaalt:

- 1° de voorwaarden waaraan de gezagvoerder, namelijk de kapitein of de bevoegde officier die de navigatie leidt, die kandidaat-verklaringhouder is, moet voldoen om aan de bekwaamheidsproef te mogen deelnemen;
- 2° welke instantie bevoegd is om de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen uit te reiken en om die eventueel aan te vullen;
- 3° de procedure voor de aanvraag van de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen;
- 4° de procedure voor de verdere afhandeling van de aanvraag van de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen;

- 5° de inhoud, zowel theoretisch als praktisch, de organisatie, de procedure en de verdere afhandeling van de bekwaamheidsproef;
- 6° de regels voor de herkansing;
- 7° wat begrepen wordt onder het traject in het kader van de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen;
- 8° de geldigheidsduur en de vorm van de verklaring van vrijstelling voor LNG- bunkerschepen;
- 9° de verplichtingen van de verklaringhouder, alsook de controle op de naleving ervan;
- 10° de voorwaarden, de procedure, de praktische afhandeling en de geldigheidsduur van de verlenging van de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen;
- 11° de voorwaarden waaronder de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen kan worden ingetrokken;
- 12° de voorwaarden waaronder, na intrekking, een nieuwe aanvraag kan worden ingediend om de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen te verkrijgen.

§ 3 De examencommissie die belast is met de organisatie en het afnemen van de bekwaamheidsproef om de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen te verkrijgen bestaat minstens uit drie leden:

- 1° een voorzitter die loods is met de functie chef-loods bij de loodsdienst;
- 2° twee loodsen van de loodsdienst die bevoegd zijn om te loodsen op het te examineren traject. De havenkapitein van de betrokken haven wordt uitgenodigd om deel uit te maken van de examencommissie.

Er wordt een gecommiteerde aangewezen, die belast is met het toezicht op het afnemen van de bekwaamheidsproef. De plaatsvervangers van de gecommiteerde moeten eveneens ambtenaren van de afdeling Scheepvaartbegeleiding zijn met nautische ervaring.

De leden van de examencommissie en de gecommiteerde geven ieder een afzonderlijke beoordeling van de bekwaamheidsproef. Er wordt bij meerderheid beslist.

De havenkapitein van de betrokken haven wordt door de betrokken haven aangewezen.

De minister benoemt de voorzitter en een plaatsvervangende voorzitter van de examencommissie voor een termijn van vijf jaar. Het mandaat kan verlengd worden. De plaatsvervanger van de voorzitter moet aan dezelfde voorwaarden voldoen als de voorzitter.

De minister benoemt de gecommiteerde en de plaatsvervangers van de gecommiteerde voor een termijn van vijf jaar. Het mandaat kan verlengd worden.

De overige leden van de examencommissie worden ad hoc aangesteld door de voorzitter van de examencommissie of door zijn plaatsvervanger.

§ 4 De verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen wordt aangevraagd voor het referentievaartuig.

Om voor een of meerdere vaartuigen van hetzelfde type voor hetzelfde traject de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen aan te vragen, bepaalt de minister de voorwaarden en de procedure tot aanvraag en de praktische afhandeling ervan. De minister bepaalt ook de inhoud, de organisatie en de praktische afhandeling van eventuele bijkomende onderdelen van de bekwaamheidsproef voor die vaartuigen.

Artikel 6

Een vaartuig waarvan de gezagvoerder houder is van een algemene verklaring van vrijstelling, moet wel een loods aan boord nemen in de volgende gevallen:

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

Een vaartuig moet geen loods aan boord nemen, indien het een LNG-bunkerschip is waarbij de gezagvoerder over een verklaring van vrijstelling voor deze schepen beschikt.

Hoofdstuk V. Uitzonderingsmaatregelen

Artikel 7

Als er sprake is van een situatie waarbij de weersomstandigheden of de omstandigheden van het vaartuig, de scheepvaart, de scheepvaartweg of een bijzonder of buitennormaal transport dat vereisen, kan de bevoegde instantie, in overleg met de loodsdienst:

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

Artikel 8

In het belang van de scheepvaart en voor zover de veiligheid van de vaarweg niet in het gedrang komt, kan door de bevoegde instantie een vaartuig vrijgesteld worden van loodsplicht in de volgende gevallen:

- 1° indien er sprake is van een noodsituatie;
- 2° indien het niet daadwerkelijk binnen een redelijke termijn van een loods kan worden voorzien. De gezagvoerder vult in dat geval een door de bevoegde instantie opgestelde vragenlijst in. Op basis van de ingevulde vragenlijst beslist de bevoegde instantie of aan het vaartuig een eenmalige vrijstelling van loodsplicht wordt verleend;
- 3° als het een verplaatsing maakt langs dezelfde kade, of een soortgelijke korte verplaatsing maakt binnen een scheepvaartweg.

Hoofdstuk VI. Slotbepalingen

Artikel 9

De kapiteins van de vaartuigen die op de dag van de bekendmaking van dit besluit in het Belgisch Staatsblad de feitelijke navigatie leiden aan boord van de vaartuigen als bedoeld in artikel 4, § 1, 12° van het KB van 08 juni 1971 houdende uitvoering van het artikel 4 van de wet van 03 november 1967 houdende het loodsen van zeevaartuigen, zoals gewijzigd door het KB van 24 oktober 1980, ontvangen van rechtswege een verklaring van vrijstelling.

Artikel 9/1

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

Bron: MDK - Stafdienst

2025-01/017 BESTELREGELING LOODSEN VOOR SCHEPEN MET ALS BESTEMMING EEN VLAAMSE HAVEN GELEGEN AAN DE SCHELDE OF HET KANAAL GENT-TERNEUZEN

Loodsbestelregeling Scheldereglement 2013

BaZ 2024-01/018 vervalt.

Hoofdstuk I. Definities

Artikel 1

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

- 1° **loodsbesteldiensten**: de operationele contactpunten van de Vlaamse en de Nederlandse loodsdienst, zoals vermeld in bijlage 1 van dit besluit, die belast zijn met het toewijzen van loodsen;
- 2° **loodskruispost**: inschepingspunt van de loods op zee;
- 3° **elektronisch systeem voor de loodsbestelling**: de informatiesystemen APICS2 van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, ENIGMA+ van het Havenbedrijf Gent agh en Zeeland Seaports, ENSOR van het AG Haven Oostende, ZEDIS van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen n.v. en LIS21 van de Vlaamse en Nederlandse loodsdienst;
- 4° **ETD**: Estimated Time of Departure, verwachte tijdstip van vertrek opgegeven door de agent;
- 5° **ETA**: Estimated Time of Arrival, verwachte tijdstip van aankomst aan de loodskruispost opgegeven door de agent. Het schip zal opvaren en eventueel van een loods voorzien worden bij aankomst aan de loodskruispost. Deze tijd kan door de gezagvoerder gewijzigd worden;
- 6° **“loods gewenst”**: de door de agent opgegeven keuze of het schip met of zonder loods, of gedeeltelijk met een loods vaart;
- 7° **opvaarttype**: de door de agent opgegeven informatie over het gewenste verloop van de reis bij inkomende vaart van zee en een reis tussen twee havens binnen het werkingsgebied;
- 8° **GTO**: het gewenste tijdstip van opvaart opgegeven door de agent. Het schip zal op dit tijdstip opvaren en eventueel van een loods voorzien worden. Dit tijdstip kan door de gezagvoerder niet gewijzigd worden;
- 9° **GTA**: het gewenste tijdstip van aankomst in de haven opgegeven door de agent. Dit tijdstip kan door de gezagvoerder niet gewijzigd worden;
- 10° **BTV**: Bezwaar Tot Vervolg, melding van de agent dat een schip niet gepland mag worden voor opvaart. De eventuele loodsbestelling vervalt. De BTV kan door de gezagvoerder niet opgeheven worden;
- 11° **loodsbesteltijd**: de tijd dat een loods gewenst is aan boord gerelateerd aan het opvaarttype voor opvaart vanuit zee en ETD of sluisplanning voor uitgaande vaart en verhalingen;
- 12° **loodsbestelling**: een reeks van handelingen gesteld door de agent in een elektronisch havensysteem of in het LIS21 naargelang de havenvoorschriften;
- 13° **ketenwerking**: de geïntegreerde samenwerking tussen alle bij de scheepvaartafwikkeling betrokken actoren, waarbij de vaarttrajecten vanaf zee tot aan de ligplaats, en omgekeerd, worden beschouwd als onderdeel van één aaneengesloten keten, teneinde een optimale scheepvaartplanning en -afwikkeling te bekomen;
- 14° **werkingsgebied**: het werkingsgebied van VTS-Scheldegebied;
- 15° **communicatiemiddelen**: elektronisch systeem evenals fax, vaste en mobiele telefoon (exclusief SMS), e-mail (enkel voor gezagvoerders) van de loodsbesteldiensten, zoals vermeld in bijlage 1 van dit besluit;
- 16° **havenkapiteinsdiensten**: de diensten, zoals vermeld in bijlage 2 van dit besluit.

Hoofdstuk II. Loodsbestelling voor een inkomend schip komende van zee

Artikel 2

Er zijn vier opvaarttypes geldend voor inkomende vaart van zee:

- 1° opvaarttype ETA: het schip mag opvaren bij aankomst aan de loodskruispost. De loodsbesteltijd is de opgegeven ETA;
- 2° opvaarttype GTO: het schip mag opvaren vanaf het gewenste tijdstip aan de loodskruispost. De loodsbesteltijd is de gevraagde GTO;
- 3° opvaarttype GTA: het schip heeft een gewenst tijdstip van aankomst in de haven. De loodsbesteltijd is de door het Loodswezen bepaalde tijd, om het schip overeenkomstig het gewenste tijdstip van aankomst te laten opvaren;
- 4° opvaarttype BTV: het schip mag niet opvaren.

Artikel 3

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

Artikel 4

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

Artikel 5

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

Artikel 6

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

Artikel 7

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

Artikel 8

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

Artikel 9

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

Artikel 10

1. De agent moet erop toezien dat de loodsbestelling ten minste volgende gegevens bevat:
 - 1° naam van het schip en IMO-nummer;
 - 2° roepletters;
 - 3° vlag;
 - 4° haven van bestemming;

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

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

Artikel 11

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

Artikel 12

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

Artikel 13

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

Artikel 14

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

Artikel 15

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

Artikel 16

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

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

Hoofdstuk IV. Volgorde van beloodsen

Artikel 17

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

Artikel 18

Volgende schepen worden altijd bij voorrang van een loods voorzien, zelfs indien hierdoor schepen met een geldige besteltijd later van een loods worden voorzien:

- 1° een schip in nood;
- 2° een tij- en/of stroomgebonden schip;
- 3° een schip waarvoor een afwijking op de loodsbesteltijd geldt in opdracht van een bevoegde instantie.

Hoofdstuk V. Bijkomende formaliteiten

Artikel 19

Als het schip voor de eerste maal een Vlaamse of Nederlandse haven aanloopt en/of bij wijziging van de scheepsgegevens moeten volgende documenten, bij voorkeur elektronisch, vooraf aan de Vlaamse loodsdienst, Boulevard de Ruyter 2, 4381 KA Vlissingen, NL, info@loodswezen.be, fax: +31 (0)118 42 45 27, bezorgd worden:

- 1° kopie van de Wheelhouse Poster (IMO-resolutie 601(15));
- 2° kopie van de Pilot Card indien Wheelhouse Poster niet beschikbaar.

Artikel 20

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

Hoofdstuk VI. Noodprocedures

Artikel 21

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

Artikel 22

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

BIJLAGE 1

COÖRDINATEN LOODSBESTELDIENSTEN

Loodsbesteldienst voor Antwerpen

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

| | |
|----------------------|--|
| Tel: (24/7) | +32 (0)3 232 02 29 +32 (0)3 231 89 52 |
| GSM (24/7) | +32 (0)476 58 01 49 |
| Administratie | +32 (0)3 222 40 06 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | APICS2 en LIS21 |
| E-mail | alleen voor gezagvoerders |
| via Wandelaar | orderpilot@loodswezen.be |
| via Steenbank | scheldepilot@loodswezen.nl |

Loodsbesteldienst voor Gent

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

| | |
|----------------------|---|
| Tel: (24/7) | +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 (24/7) | +32 (0)478 58 14 80 |
| Administratie | +32 (0)9 250 57 30 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | ENIGMA+ en LIS21 |
| E-mail | alleen voor gezagvoerders |
| via Wandelaar | orderpilot@loodswezen.be |
| via Steenbank | scheldepilot@loodswezen.nl |

Loodsbesteldienst voor de kusthavens

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

| | |
|----------------------|--|
| Tel: (24/7) | +32 (0)50 35 52 39 |
| GSM (24/7) | +32 (0)478 58 21 10 |
| Administratie | +32 (0)50 55 77 30 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | ZEDIS-ENSOR-LIS21 |
| E-mail | alleen voor gezagvoerders |
| | orderpilot@loodswezen.be |

Vlaamse loodsbesteldienst te Vlissingen

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

| | |
|----------------------|--|
| Tel: (24/7) | +31 (0)118 42 45 40 |
| GSM (24/7) | +32 (0)473 89 70 02 |
| Administratie | +31 (0)118 42 45 04 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | APICS2, ENIGMA+ en LIS21 |
| E-mail | alleen voor gezagvoerders |
| via Wandelaar | orderpilot@loodswezen.be |
| via Steenbank | scheldepilot@loodswezen.nl |

Loodsbesteldienst voor de Nederlandse Scheldehavens

Nederlands Loodswezen
Boulevard de Ruyter 8
4381 KA Vlissingen, NL

| | |
|----------------------|--|
| Tel: (24/7) | +31 (0)118 48 95 09 |
| GSM (24/7) | +31 (0)118 41 23 21 |
| Administratie | +31 (0)118 48 95 00 |
| Website | www.loodswezen.nl |
| Elektronisch systeem | ENIGMA+ en LIS21 |
| E-mail | alleen voor gezagvoerders |
| | scheldepilot@loodswezen.nl |

BIJLAGE 2

COÖRDINATEN HAVENKAPITEINDIENSTEN

Havenkapiteindienst ANTWERPEN

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

Havenkapiteindienst GENT

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

Havenkapiteindienst ZEEBRUGGE

| | |
|------------------------|--|
| Adres | Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge |
| Telefoon havenkapitein | +32 (0)50 54 32 40 |
| Telefoon sluismeester | +32 (0)50 54 32 31 |
| E-mail | HKDzeebrugge@portofantwerpbruges.com |
| Website | www.portofantwerpbruges.com |

Havenkapiteindienst OOSTENDE

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

Havenkapiteindienst ZEELAND SEAPORTS

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

2025-01/018 BESTELREGELING LOODSEN VOOR SCHEPEN MET EEN VLAAMSE KUSTHAVEN ALS BESTEMMING EN VOOR EEN REIS TUSSEN TWEE VLAAMSE HAVENS

Loodsbestelregeling Loodsdecreet

BaZ 2024-01/019 vervalt.

Hoofdstuk I. Definities

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° **loodsbesteldiensten**: de operationele contactpunten van de Vlaamse loodsdienst, die belast zijn met het toewijzen van loodsen, zoals vermeld in bijlage 1, die bij dit besluit is gevoegd;
- 2° **loodskruispost**: inschepingspunt van de loods op zee;
- 3° **elektronisch systeem voor de loodsbestelling**: de informatiesystemen APICS2 van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, ENIGMA+ van het Havenbedrijf Gent NV, ENSOR van het AG Haven Oostende, ZEDIS van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen NV en LIS21 van de Vlaamse en Nederlandse loodsdienst;
- 4° **ETD**: Estimated Time of Departure, verwachte tijdstip van vertrek opgegeven door de agent;
- 5° **ETA**: Estimated Time of Arrival, verwachte tijdstip van aankomst aan de loodskruispost opgegeven door de agent. Het vaartuig zal opvaren en eventueel van een loods voorzien worden bij aankomst aan de loodskruispost. Deze tijd kan door de kapitein gewijzigd worden;
- 6° **“loods gewenst”**: de door de agent opgegeven keuze of het vaartuig met of zonder loods, of gedeeltelijk met een loods vaart;
- 7° **opvaarttype**: de door de agent opgegeven informatie over het gewenste verloop van de reis bij inkomende vaart van zee en een reis tussen twee Vlaamse havens;
- 8° **GTO**: het gewenste tijdstip van opvaart opgegeven door de agent. Het vaartuig zal op dit tijdstip opvaren en eventueel van een loods voorzien worden. Dit tijdstip kan door de kapitein niet gewijzigd worden;
- 9° **GTA**: het gewenste tijdstip van aankomst in de haven opgegeven door de agent. Dit tijdstip kan door de kapitein niet gewijzigd worden;
- 10° **BTV**: Bezwaar Tot Vervolg, melding van de agent dat een vaartuig niet gepland mag worden voor opvaart. De eventuele loodsbestelling vervalt. De BTV kan door de kapitein niet opgeheven worden;
- 11° **loodsbesteltijd**: de tijd dat een loods gewenst is aan boord gerelateerd aan het opvaarttype voor opvaart vanuit zee en ETD of sluisplanning voor uitgaande vaart en verhalingen;
- 12° **loodsbestelling**: een reeks van handelingen gesteld door de agent in een elektronisch havensysteem of in het LIS21 naargelang de havenvoorschriften;
- 13° **ketenwerking**: de geïntegreerde samenwerking tussen alle bij de scheepvaartafwikkeling betrokken actoren, waarbij de vaarttrajecten vanaf zee tot aan de ligplaats, en omgekeerd, worden beschouwd als onderdeel van één aaneengesloten keten, teneinde een optimale scheepvaartplanning en -afwikkeling te bekomen;
- 14° **communicatiemiddelen**: elektronisch systeem evenals fax, vaste en mobiele telefoon (exclusief sms), e-mail (enkel voor kapiteins) van de loodsbesteldiensten, zoals vermeld in bijlage 1, die bij dit besluit is gevoegd;
- 15° **havenkapiteinsdiensten**: de diensten, zoals vermeld in bijlage 2, die bij dit besluit is gevoegd;
- 16° **bevoegde instantie**: de afdeling Scheepvaartbegeleiding van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust;
- 17° **RTD**: Requested Time of Departure. Dit is het tijdstip waarop een schip gepland is om te vertrekken van een gegeven punt.

Hoofdstuk II. Loodsbestelling voor een inkomend vaartuig komende van zee

Artikel 2

Er zijn vier opvaarttypes geldend voor inkomende vaart van zee :

- 1° opvaarttype ETA: het vaartuig mag opvaren bij aankomst aan de loodskruispost. De loodsbesteltijd is de opgegeven ETA;
- 2° opvaarttype GTO: het vaartuig mag opvaren vanaf het gewenste tijdstip aan de loodskruispost. De loodsbesteltijd is de gevraagde GTO;

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

Artikel 3

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

Artikel 4

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

Artikel 5

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

Artikel 6

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

Artikel 7

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

Artikel 8

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

Artikel 9

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

Artikel 10

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

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

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

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

Artikel 11

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

Artikel 12

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

Artikel 13

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

Artikel 14

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

Artikel 15

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

Artikel 16

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

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

Hoofdstuk IV. Volgorde van beloodsen

Artikel 17

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

Artikel 18

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

- 1° een vaartuig in nood;
- 2° een tij- en/of stroomgebonden vaartuig;
- 3° een vaartuig waarvoor een afwijking op de loodsbesteltijd geldt in opdracht van de bevoegde instantie.

Hoofdstuk V. Bijkomende formaliteiten

Artikel 19

Als het vaartuig voor de eerste maal een Vlaamse haven aanloopt en/of bij wijziging van de scheepsgegevens moeten volgende documenten, bij voorkeur elektronisch, vooraf aan de Vlaamse loodsdienst, Boulevard de Ruyter 2, 4381 KA Vlissingen, NL, mailadres: info@loodswezen.be, fax : +31 (0)118 42 45 27, bezorgd worden:

- 1° kopie van de Wheelhouse Poster (IMO-resolutie 601(15));
- 2° kopie van de Pilot Card indien Wheelhouse Poster niet beschikbaar;

Artikel 20

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

Hoofdstuk VI. Noodprocedures

Artikel 21

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

Artikel 22

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

BIJLAGE 1

COÖRDINATEN LOODSBESTELDIENSTEN

Loodsbesteldienst voor Antwerpen

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

| | |
|----------------------|--|
| Tel: (24/7) | +32 (0)3 232 02 29 +32 (0)3 231 89 52 |
| GSM (24/7) | +32 (0)476 58 01 49 |
| Administratie | +32 (0)3 222 40 06 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | APICS2 en LIS21 |
| E-mail | alleen voor kapiteins |
| | orderpilot@loodswezen.be |
| | secretariaat-SVM@portofantwerp.com |

Loodsbesteldienst voor Gent

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

| | |
|----------------------|---|
| Tel: (24/7) | +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 (24/7) | +32 (0)478 58 14 80 |
| Administratie | +32 (0)9 250 57 30 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | ENIGMA+ en LIS21 |
| E-mail | alleen voor kapiteins |
| | orderpilot@loodswezen.be |

Loodsbesteldienst voor de kusthavens

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

| | |
|----------------------|--|
| Tel: (24/7) | +32 (0)50 35 52 39 |
| GSM (24/7) | +32 (0)478 58 21 10 |
| Administratie | +32 (0)50 55 77 30 |
| Website | www.loodswezen.be |
| Elektronisch systeem | ZEDIS-ENSOR-LIS21 |
| E-mail | alleen voor kapiteins |
| | orderpilot@loodswezen.be |

BIJLAGE 2

COÖRDINATEN HAVENKAPITEINSDIENSTEN

Havenkapiteinsdienst ANTWERPEN

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

Havenkapiteinsdienst GENT

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

Havenkapiteinsdienst ZEEBRUGGE

| | |
|------------------------|--|
| Adres | Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge |
| Telefoon havenkapitein | +32 (0)50 54 32 40 |
| Telefoon sluismeester | +32 (0)50 54 32 31 |
| E-mail | HKD.zeebrugge@portofantwerpbruges.com |
| Website | www.portofantwerpbruges.com |

Havenkapiteinsdienst OOSTENDE

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

Bron: MDK - DAB Loodswezen

2025-01/019 HET GEBRUIK VAN DE PILOT PLUG GEDURENDE LOODSREIZEN

BaZ 2024-01/020 vervalt.

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

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

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

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

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

Verwijzing naar:

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

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

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

Afvlakken kan toegepast worden op positie, snelheid en koersen.

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

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

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

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

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

Bron: MDK - DAB Loodswezen

2025-01/020 WESTERSCHELDE - REDE VAN VLISINGEN: BIJZONDERE SEINEN T.B.V. DE LOODSDIENST

BaZ 2024-01/021 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



één groen licht

Stormbeloodsing Noordpost



één rood licht

Voor alle schepen

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

Enkel voor niet-SWATH-operabele schepen



twee groene lichten
naast elkaar



twee rode lichten
naast elkaar

De beloodsing op de aangeduide loodskruispost is enkel mogelijk voor Swath-operabele schepen. De loods van het belodst 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 022-2013

2025-01/021 LOODSEN OP AFSTAND (LOA) BIJ STORMBELOODSING

BaZ 2024-01/022 vervalt.

Hoofdstuk 1 Algemene verplichtingen en alternatieven tijdens LOA omstandigheden

Artikel 1. Algemeen

1. De gezagvoerder/verkeersdeelnemer van een loodsplichtig schip wordt bij de melding voorafgaand aan het binnenvaren van het VTS-werkingsgebied gewezen op de mogelijkheden bij het gestaakt "normaal in gebruik zijnde beloodsingplatform".
De volgende opties kunnen aan het schip worden voorgelegd voor zover het daarvoor in aanmerking komt:
 - a. beloodsing met een Swath-vaartuig;
 - b. loodsen op afstand;
 - c. buitengaats wachten (gaande houden of ankeren).
2. Aan de gezagvoerder/verkeersdeelnemer wordt via de marifoon een aantal vragen gesteld met betrekking tot de manoeuvre-eigenschappen, 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 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.

- 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

- 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.
- 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.
- 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.
- 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

- 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.
- 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

- Wanneer de redevaart 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.
- De GNA bepaalt per geval de voorwaarden voor de situatie genoemd in lid 1.

Artikel 9. Verkeerscentrales

- 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 W4/W5/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

- 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.
- De criteria voor het LOA-schip zijn:
 - lengte over alles niet groter dan 125 m
 - maximale diepgang niet meer dan 64 dm
- 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.
- “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.
- 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.

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

Zeeschepen uitgesloten van het varen onder LOA:

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

VOORWAARDEN:

1. LOA-IMO-schepenlijst

Het schip moet vermeld staan op de lijst met LOA-IMO-schepen, waarvan door de 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 GNA VTS-Scheldegebied

Commandoweg 50

4381 BH Vlissingen, NL

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

De navolgende gegevens dienen te worden voorgelegd:

- naam agentschap
- naam schip met IMO-nummer (Lloydsnummer)
- naam van de gezagvoerder(s)/verkeersdeelnemer(s) met voldoende plaatselijke ervaring
- lengte over alles
- Gross Tonnage (GT)
- Tankinhoud van de grootste tank in m³, de maximum ladingcapaciteit in m³, 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 twaalf maanden met de naam van de aan boord dienstdoende gezagvoerder(s)/verkeersdeelnemer(s).

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

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

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

3. Er moet een positieve beoordeling zijn.

Bij de beoordeling worden de volgende criteria gehanteerd:

- 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.

Bron: GNA Bass 063-2022, GB 05-2022

2025-01/022 AANWIJZING LOCATIES LOODSEN OP AFSTAND

BaZ 2024-01/023 vervalt.

Loodsen op afstand vanaf de wal voor het beheersgebied van het GNB wordt uitgevoerd vanaf de volgende locaties:

- de verkeerscentrale Vlissingen
- de verkeerscentrale Zeebrugge

Bron: GNA Bass 004-2015, GB 01-2015

2025-01/023 VAARGEULEN, HOOFDVAARGEULEN EN NEVENVAARGEULEN IN HET BEHEERSGEBIED VAN DE GNA

BaZ 2024-01/024 vervalt.

De vaargeulen in het beheersgebied van de GNA worden, door de Gezamenlijke Bekendmaking 01-2022, 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 en het Nederlandse Scheepvaartreglement Territoriale Zee geldt, zijn:

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

Artikel 2. Hoofdvaargeulen

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

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

Artikel 3. Nevenvaargeulen

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

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

Artikel 4. Wijzigingen in de betonning en bebakening

Wijzigingen in de betonning en bebakening van de in artikelen 1, 2 en 3 genoemde vaargeulen worden door middel van publicatie in de Bekendmakingen aan de Scheepvaart Scheldetgebied van de GNA bekendgemaakt.

Toelichting:

Artikel 2. Hoofdvaargeulen, dient in samenhang gezien te worden met de Gezamenlijke Bekendmaking 'Begrenzungen parallele routes langs de hoofdvaargeulen'. Deze parallele routes horen conform het gestelde in genoemde Gezamenlijke Bekendmaking bij de hoofdvaargeulen en maken daar onderdeel van uit.

Direct buiten het beheersgebied van het GNB liggen nog o.a. de volgende relevante vaargeulen in het gebied van het Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, kusthavens en stranden geldt:

- Pas van het Zand
- Aanloop Oostende

De begrenzing van deze vaargeulen wordt door middel van betonning en bebakening aangegeven.

Bron: GNA Bass 040-2022, GB 01-2022

2025-01/024 WESTERSCHELDE: BEGRENZING PARALLELE ROUTES (FIETSPADEN) LANGS DE HOOFDVAARGEULEN

BaZ 2024-01/025 vervalt.

Artikel 1. Algemeen

- a. Parallele vaargeulen (Fietspaden) langs de hoofdvaargeulen zijn aanvullend en primair bedoeld voor de binnenvaart en recreatievaart en horen bij en maken onderdeel uit van art. 2 (hoofdvaargeulen) van de Gezamenlijke Bekendmaking "Vaargeulen, Hoofdvaargeulen en Nevenvaargeulen in het beheersgebied van de GNA".
- b. De naamgeving van de betonning van de parallelle vaargeulen aan stuurboordzijde begint met de letter "F" (Fietspad). Deze wordt gevolgd door de nummering van de meest nabij gelegen laterale markering van de hoofdvaargeul die de begrenzing vormt van de parallelle vaargeulen aan bakboordzijde. De betonning van de parallelle vaargeulen is conform IALA-aanbevelingen gemarkeerd met zgn. "bijzondere markering".
- c. De aanduiding van de hoofd- en nevenvaargeulen is gebeurd in de Gezamenlijke Bekendmaking "Vaargeulen, Hoofdvaargeulen en Nevenvaargeulen in het beheersgebied van de GNA", handelend over dit onderwerp en heeft geen invloed op de voorrangssituatie.
- d. Waar veilig en uitvoerbaar dient de scheepvaart die zich in de parallelle vaargeulen bevindt, meeliggend te zijn aan de scheepvaart die zich in de lateraal gemarkeerde hoofdvaargeul bevindt.
- e. Indien goed zeemanschap dit vereist kan ter vermindering van onveilige situaties van onderdeel d. afgeweken worden.

Artikel 2. Parallele vaargeulen langs de hoofdvaargeul (Fietspaden)

1. Langs de hoofdvaargeul bevinden zich op diverse plaatsen de volgende parallelle vaargeulen (Fietspaden):
 - a. **Tussen de Braakmanhaven en de Hoek van Ossenisse**
 - b. **Tussen de Hoek van Ossenisse en het Nauw van Bath:**
 1. Overloop van Hansweert
 2. Zuidergat
 3. Bocht van Walsoorden
 4. Konijnenschor tot Marlemon
 - c. **Tussen het Nauw van Bath en de Pas van Riland**
2. De GNA kan wijzigingen of aanvulling van de in lid1 genoemde parallelle vaargeulen vaststellen. Dergelijke wijzigingen of aanvullingen worden bekendgemaakt middels de reguliere Bekendmakingen aan de Scheepvaart Scheldegebied (Bass).

Toelichting:

Uit overleg met het Nederlands loodswezen, het Vlaams loodswezen en vertegenwoordigers van de binnenvaartorganisaties is gebleken dat absolute duidelijkheid in de begrenzingen van de parallelle vaargeulen (Fietspaden) langs de hoofdvaargeulen noodzakelijk is.

Na genoemd overleg is besloten om deze begrenzingen te verwoorden in een GB.

Dit is met name nodig voor een juiste interpretatie van de voorrangsregels die verwoord zijn in artikel 9 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.

Op een aantal nautisch gecompliceerde punten bleek de hydrografische kaart voor meerdere uitleg vatbaar. Niettemin wordt de vaarweggebruiker er nogmaals op gewezen dat het principe van goed zeemanschap zoals verwoord in artikel 3 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 van groot belang is en blijft.

De Westerschelde is een rivier die gebruikt wordt door een grote diversiteit aan vaarweggebruikers. De toegenomen grootte van de scheepvaart heeft het noodzakelijk gemaakt om extra aandacht te besteden aan de mogelijkheden en onmogelijkheden die de diverse typen vaarweggebruikers ondervinden. Waar mogelijk worden dan ook aan de binnenvaart en kleinere vaart alternatieve routes geboden. Hierbij wordt niet alleen gedacht aan de veilige ontwikkeling van nevenvaargeulen maar ook aan het ontwikkelen van parallelle vaargeulen (Fietspaden) aan de hoofdvaargeulen. Hoewel de naamgeving wellicht anders zou kunnen vermoeden heeft de status van hoofd- of nevenvaargeul geen invloed op de voorrangssituatie.

Parallele vaargeulen (Fietspaden) zijn aanvullende routes, gemarkeerd met markering met bijzondere betekenis conform de IALA-A-aanbevelingen, die grenzen aan en parallel lopen aan de lateraal gemarkeerde hoofdvaargeul

en horen bij artikel 2 van de GB “Vaargeulen, Hoofdvaargeulen, en Nevenvaargeulen in het beheersgebied van de GNA”. Artikel 6, lid 2 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 is dan ook onverkort van toepassing. De hoofdvaargeulen zoals aangewezen in art. 2 van de GB “Vaargeulen, Hoofdvaargeulen en Nevenvaargeulen in het beheersgebied van de GNA” zijn één doorlopende aaneengesloten vaargeul. Vanaf het Redegebied Vlissingen is er dan ook een doorlopende nummering van de betonnen zonder verdere naam aanduiding.

De vaarwegmarkering van de parallelle vaargeulen (Fietspaden) is uitgelegd met een streefdiepte van tenminste 2 m t.o.v. LAT. Echter, er wordt niet gebaggerd om deze parallelle vaargeulen op diepte te houden. Indien er onvoldoende diepte is zal daarom steeds de vaarwegmarkering aangepast worden. Deze wijzigingen worden bekend gesteld middels de Bekendmakingen aan de Scheepvaart Scheldegebied (Bass).

Gezien artikel 9, lid 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, zullen schepen die deze parallelle vaargeulen bevaren, meeliggend dienen te zijn aan de scheepvaart in de lateraal gemarkeerde hoofdvaargeul dat de stuurboordzijde hiervan aanhoudt.

Uitzonderingen hierop zijn uiteraard na het maken van nautische afspraken in het belang van de veiligheid mogelijk in situaties waarin goed zeemanschap (artikel 3 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990) hierom vraagt.

Deze GB is apart uitgebracht naast de GB “Vaargeulen, Hoofdvaargeulen en Nevenvaargeulen in het beheersgebied van de GNA”, om tweeërlei redenen.

Enerzijds om verwarring bij de uitleg van de voorrangregels te voorkomen en anderzijds omdat de Westerschelde een dynamische rivier is waarbij de loop van de vaargeulen in de loop van de tijd enigszins kan wijzigen.

Bron: GNA Bass 013-2024, GB 01-2024

2025-01/025 ANKERPLAATSEN IN HET BEHEERSGEBIED VAN HET GNB

BaZ 2024-01/026 vervalt.

De volgende ankergebieden, ankerposities, ankerzones en voorschriften worden vastgesteld:

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

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

Indien er geen loods aan boord is wijst de VCZB het ankergebied Westhinder aan.

Artikel 2. Westerschelde en haar mondingen

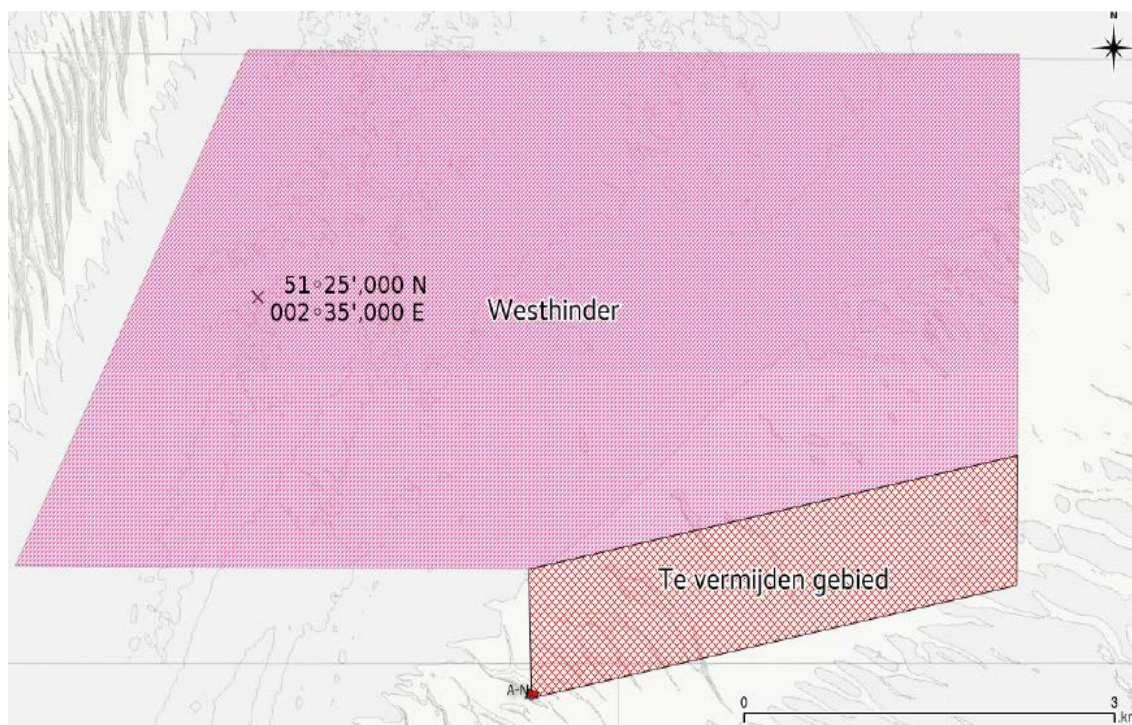
2.1 De volgende gebieden in de Westerschelde en haar mondingen zijn aangewezen om als ankerplaats te worden gebruikt:

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

2.1.1. Ankergebied Westhinder

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

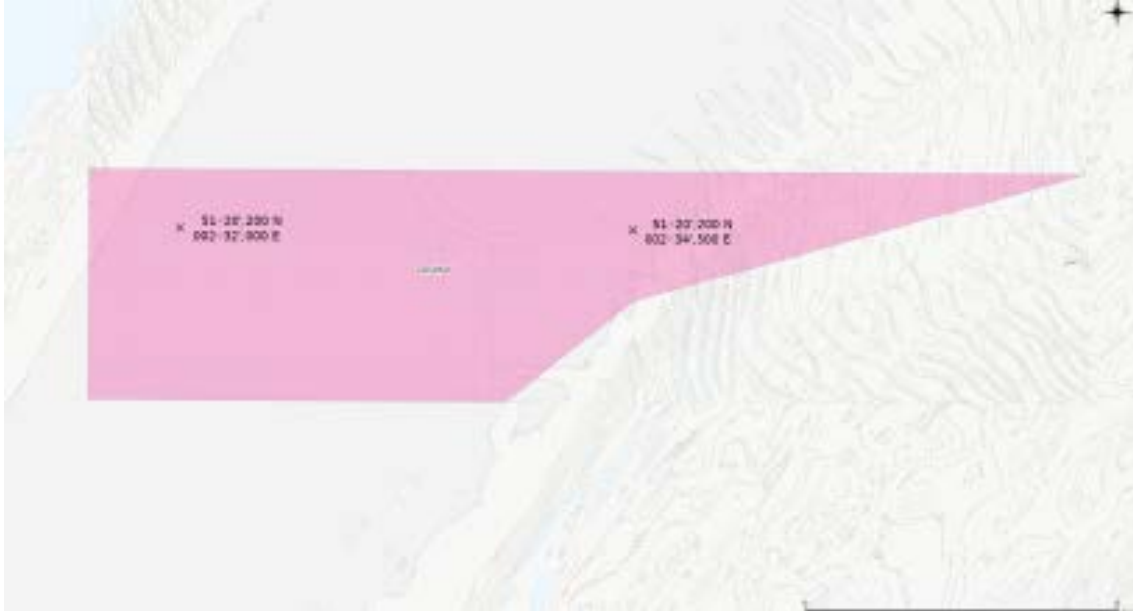
| | | |
|-------------------|------------|-------------|
| Vanaf de positie: | 51°25,95'N | 002°34,92'E |
| Naar: | 51°25,95'N | 002°40,30'E |
| Naar: | 51°24,40'N | 002°40,30'E |
| Naar: | 51°23,95'N | 002°36,90'E |
| Naar: | 51°23,95'N | 002°33,32'E |



Scheepvaart mag haar anker niet gooien op of in de nabijheid van het wrak "Duc de Normandie" in de positie 51°25,52'N - 002°36,34'E.

2.1.2. Ankergebied Oostdyck

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

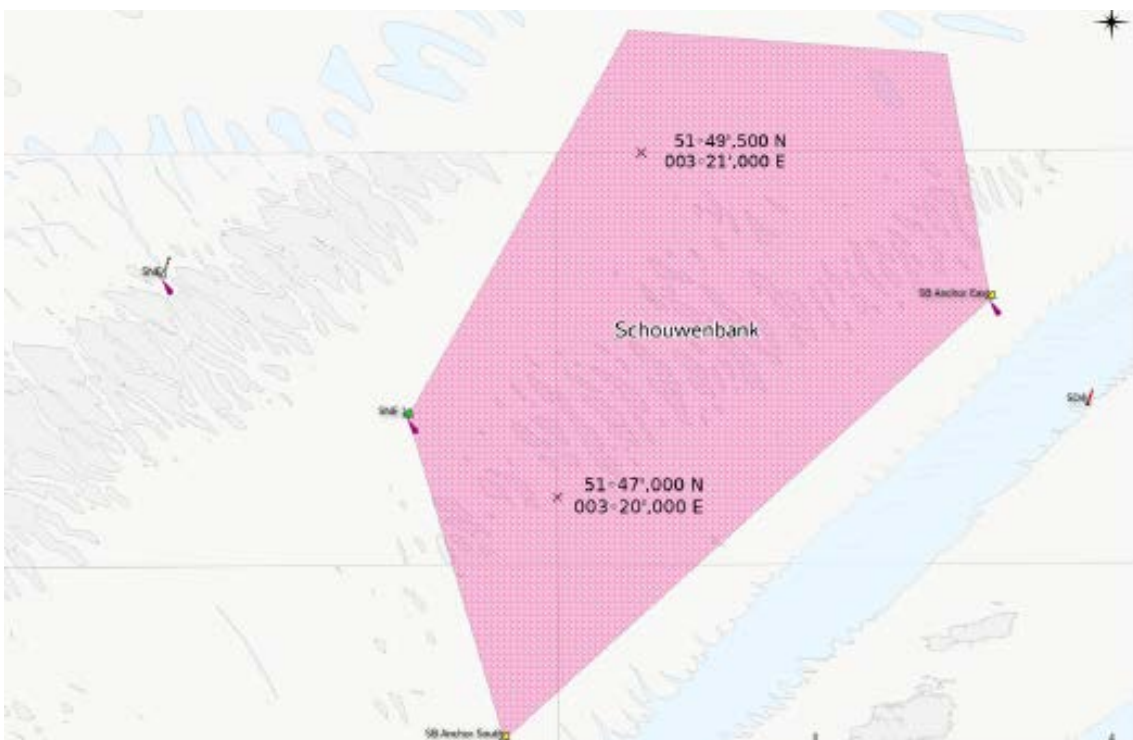


Scheepvaart wordt gewezen op de aanwezigheid van telecommunicatie- en exportkabels juist boven de noordelijke afbakening van het ankergebied Oostdyck. Bij het ankeren dient men hier voldoende rekening mee te houden om het anker binnen de grenzen van het Oostdyck ankergebied te houden.

2.1.3. Ankergebied Schouwenbank

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

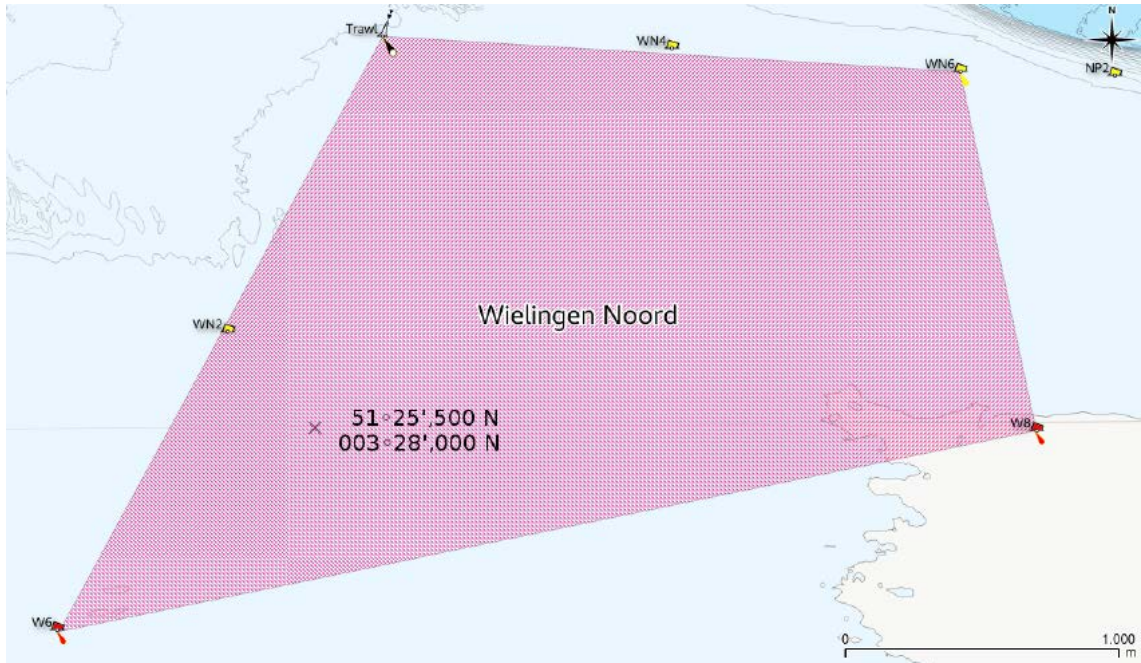
| | | |
|-------------------|------------|------------------------------------|
| Vanaf de positie: | 51°47,58'N | 003°18,25'E (Boei SNE 1) |
| Naar: | 51°50,38'N | 003°20,84'E |
| Naar: | 51°50,20'N | 003°24,58'E |
| Naar: | 51°48,42'N | 003°25,09'E (Boei SB Anchor East) |
| Naar: | 51°45,24'N | 003°19,37'E (Boei SB Anchor South) |



2.1.4. Ankergebied Wielingen Noord

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

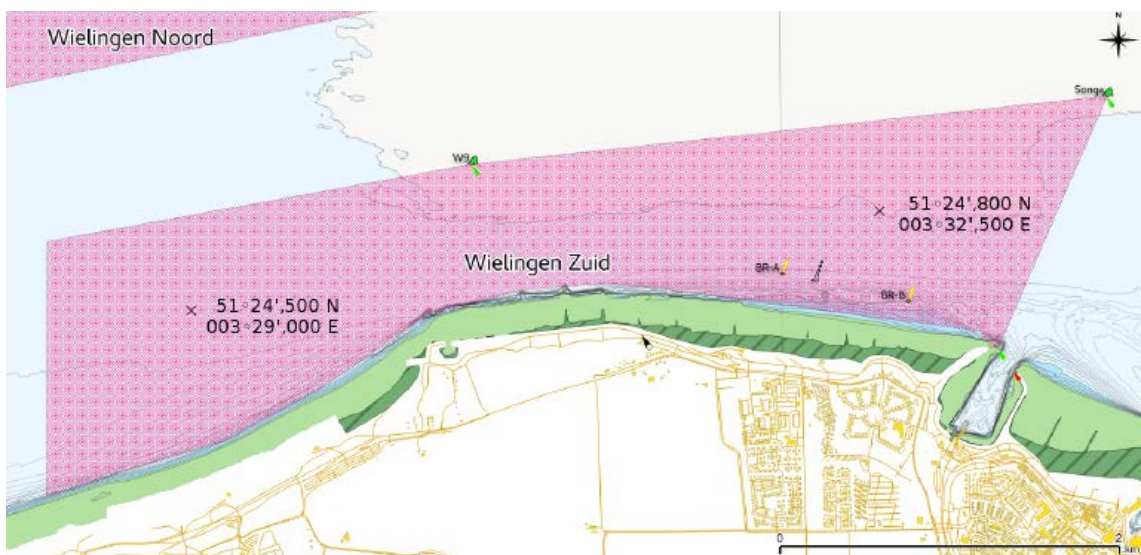
- over de boeien/tonnen: W6/WN2/"Trawl"
- over de boeien/tonnen: "Trawl"/WN4/WN6
- over de boeien/tonnen: WN6/W8
- over de boeien: W8/W6



2.1.5. Ankergebied Wielingen Zuid

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

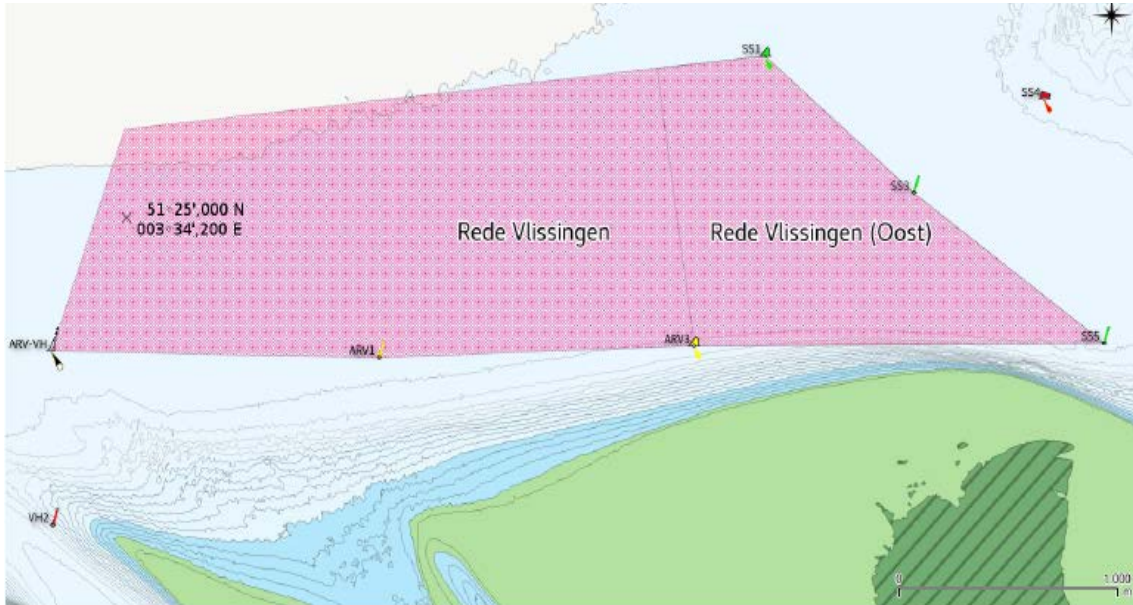
- langs de meridiaan van het gedoofde oeverlicht "Kruishoofd"
- over de boeien: W7/W9/Songa
- over de boei "Songa" en de kop van de westelijke dam Veerhaven Breskens langs de Zeeuws-Vlaamse kust



2.1.6. Ankergebied Rede Vlissingen

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

- over de toren van de Hervormde Kerk te Breskens en vanaf boei ARV-VH tot aan positie 51°25,19'N 003°34,16'E
- vanaf positie 51°25,19'N 003°34,16'E tot en met boei SS1
- over de boei SS1 en de spar ARV5
- over de boeien en sparren: ARV5/ARV3/ARV1/ARV-VH



2.1.7. Oostelijk deel Redde Vlissingen

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

- van het westelijk havenlicht van de Buitenhaven Vlissingen over de boei ARV3 vanaf de positie 51°25,31'N 003°36,29'E tot en met de ARV3
- vanaf de positie 51°25,31'N 003°36,29'E naar de boei SS1
- over de boei SS1 en de spar ARV5
- over de spar ARV5 naar boei ARV3

2.1.8. Ankergebied Springergeul

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

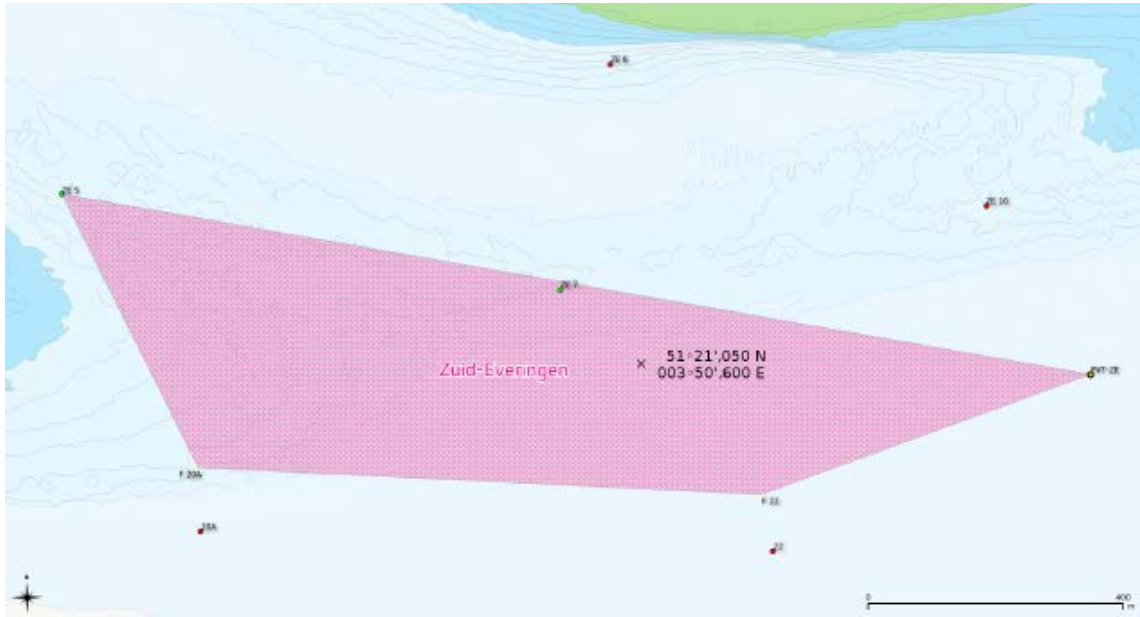
- over de boeien/tonnen: A1/17
- over de boeien/tonnen: 17/19/21
- over de boeien/tonnen: 21/A5
- over de boeien/tonnen: A5/A3/A1



2.1.9. Ankergebied Zuid Everingen

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

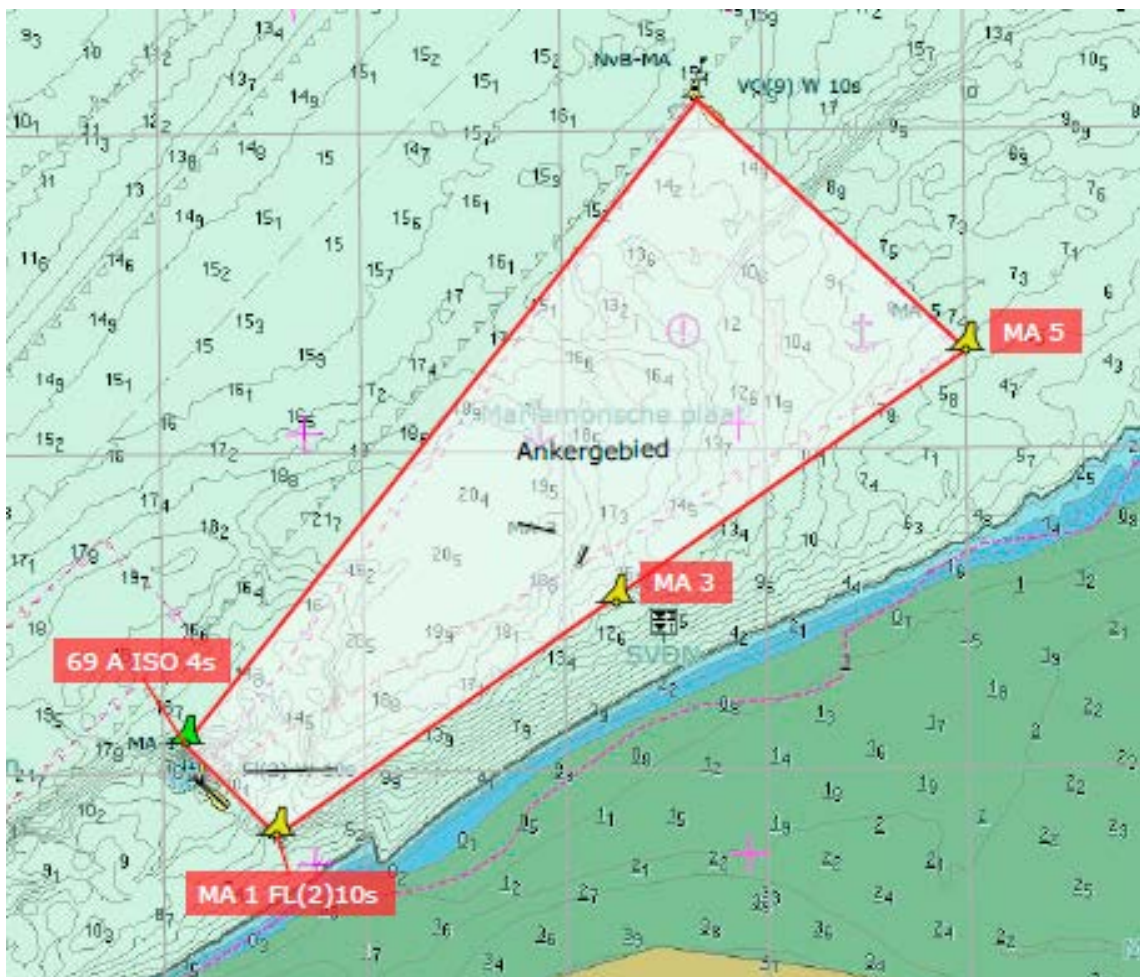
- Over de tonnen: ZE 5/PVT/ZE
- Over de tonnen: PVT/ZE/F 22
- Over de tonnen: F 22/F 20a
- Over de tonnen: F 20a/ZE 5



2.1.10. Ankergebied Marlemon

Dit gebied wordt begrensd door de lijnen:

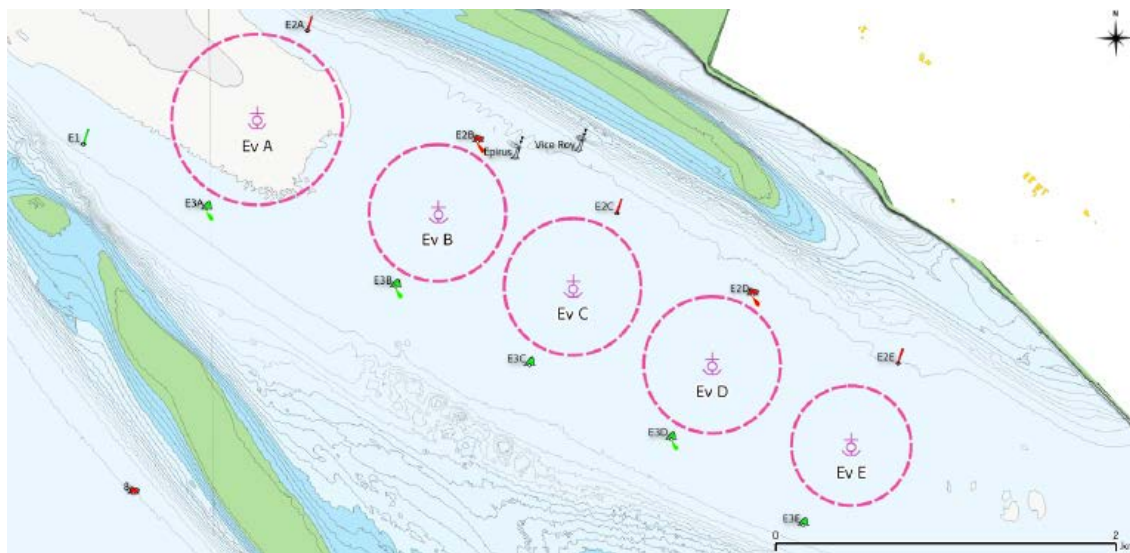
- over de boeien/tonnen: 69A/NvB-MA
- over de boeien/tonnen: NvB-MA/MA 5
- over de boeien/tonnen: MA 5/MA 3/MA 1
- over de boeien/tonnen: MA 1/69A



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

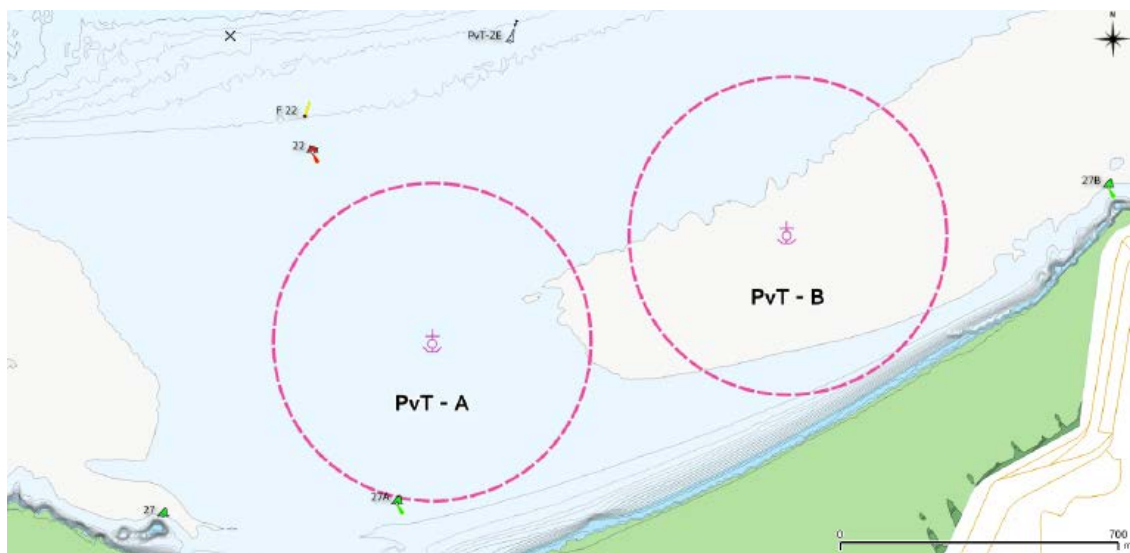
2.2.1. Ankerposities In de Everingen:

| | | | |
|--------------|------------|-------------|--------------------------|
| Everingen A: | 51°24,17'N | 003°44,24'E | met een straal van 500 m |
| Everingen B: | 51°23,87'N | 003°45,15'E | met een straal van 400 m |
| Everingen C: | 51°23,63'N | 003°45,83'E | met een straal van 400 m |
| Everingen D: | 51°23,38'N | 003°46,53'E | met een straal van 400 m |
| Everingen E: | 51°23,12'N | 003°47,23'E | met een straal van 350 m |



2.2.2. Ankerposities In de Put van Terneuzen:

| | | | |
|----------------------|------------|-------------|--------------------------|
| Put van Terneuzen A: | 51°20,63'N | 003°51,03'E | met een straal van 400 m |
| Put van Terneuzen B: | 51°20,77'N | 003°51,80'E | met een straal van 400 m |



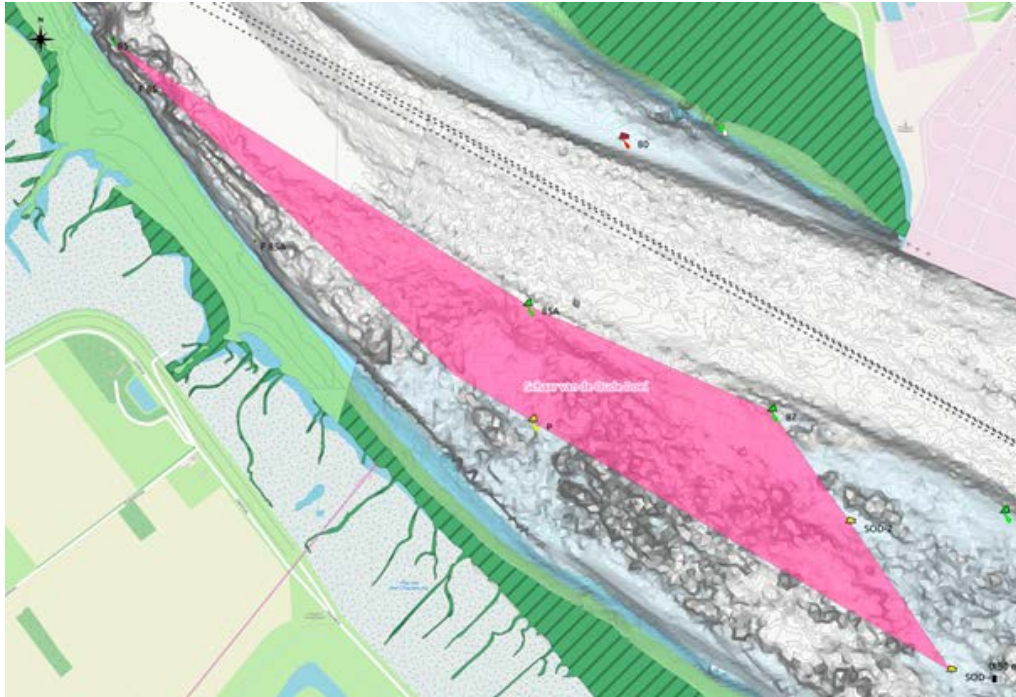
2.3. Voorschriften voor het innemen van de in 2.1 en 2.2 genoemde ankerplaatsen

- 2.3.1** Alle vaartuigen (ook die zonder gevaarlijke lading) mogen pas ankeren na verkregen toestemming van de GNA. Aan deze toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.
De hier bedoelde toestemming die verleend wordt in de ankergebieden 2.1.4. t/m 2.1.10. en de ankerposities 2.2.1. t/m 2.2.2. is onder normale omstandigheden gelimiteerd tot een periode van ten hoogste 24 uur.
- 2.3.2** Voor gastankers, waarop de GB handelend over “Vervoer van gevaarlijke stoffen in gastankers binnen het GNB-werkingsgebied” van toepassing is, geldt het volgende. Indien deze (zgn. grote gasschepen) zijn toegelaten (clearance) door de GNA en als gevolg van overmacht niet kunnen voldoen aan de van kracht zijnde voorschriften, kan de GNA een positie aanwijzen waar kan worden geankerd. Deze positie zal bij voorkeur zo westelijk mogelijk liggen in het ankergebied Wielingen-Noord, of indien beschikbaar in de Everingen, positie “A”.
- 2.3.3** Vaartuigen, geladen met gevaarlijke stoffen, die onderworpen zijn aan de verplichting tot seinvloering, genoemd in bijlage 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, dienen, indien daartoe de noodzaak aanwezig is uitsluitend te ankeren in het ankergebied Wielingen-Noord.
Een schip geladen met stoffen, genoemd in Bijlage 1 onder punt 1 en 2 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, mag niet ankeren in het beheersgebied van het GNB, met uitzondering van de ankergebieden Schouwenbank en Westhinder. In noodgevallen kan er met toestemming van de GNA uitsluitend geankerd worden in het ankergebied Wielingen-Noord.
- 2.3.4** Vaartuigen met een lengte kleiner of gelijk aan 110 m geladen met gevaarlijke stoffen, die onderworpen zijn aan de verplichting tot seinvloering, genoemd in de bijlage 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, niet vallende onder de onder 2.3.3. genoemde uitzonderingen, kunnen, indien er voor deze vaartuigen bezwaren zijn, van nautische of meteorologische aard, ankeren in de ankerplaats Oostelijk deel van de Rede van Vlissingen of een andere ankerplaats. Dit ankeren mag slechts geschieden na verkregen toestemming van de GNA.
- 2.3.5** Tijgebonden vaartuigen met een diepgang die groter of gelijk is aan 140 dm die door omstandigheden hun reis door het GNB gebied niet in één keer kunnen voltooien zijn verplicht te ankeren in een door de GNA aangewezen positie welke in principe het gebied Wielingen-Zuid, beoosten het haventje van Nieuwe Sluis zal zijn.
- 2.3.6** Een ankerplaats in de Everingen of in de Put van Terneuzen wordt in bijzondere gevallen toegewezen door de GNA waarbij onder normale omstandigheden een maximale duur van 24 uur geldt.
- 2.3.7** Toestemming voor het ankeren in de posities genoemd in artikel 2.2 (Everingen en Put van Terneuzen) dient schriftelijk aangevraagd te worden bij de GNA. Hierbij geldt dat indien een schip vertrekkend is uit één van de Scheldehavens deze aanvraag niet eerder dan 9 uur voor vertrek ingediend kan worden.

Artikel 3. Beneden-Zeeschelde

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

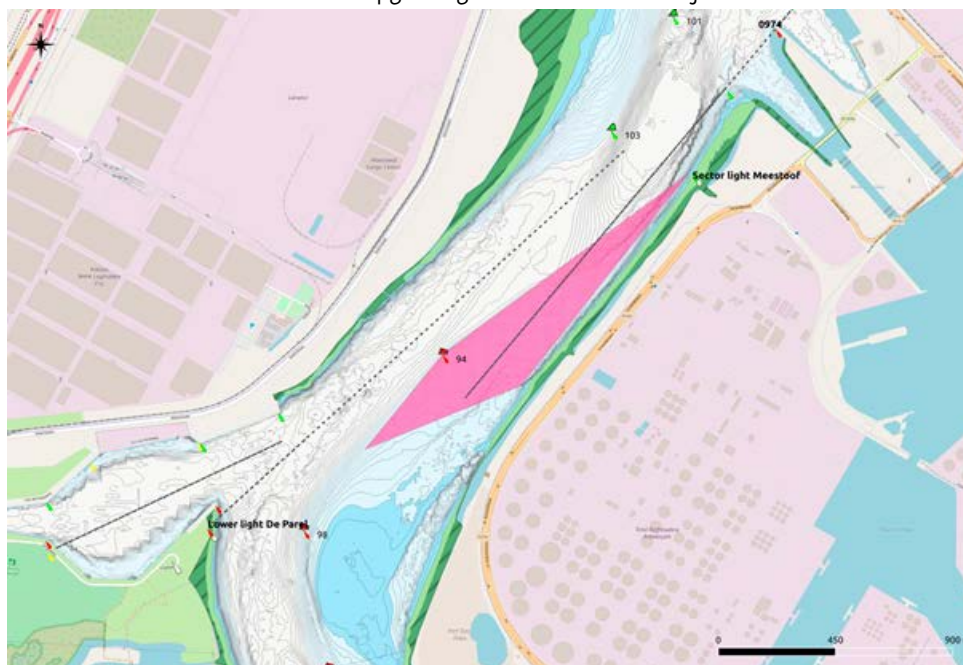
- 3.1.1.** Schepen kunnen na verkregen toestemming ankeren op de volgende ankerplaatsen waarbij de specifieke ankerplaats steeds door de GNA via de verkeerscentrale Zandvliet aangewezen wordt:
- a) in de "Schaar van Ouden Doel"
 - i. Tussen boeien 85, 85a en 87, even bezuiden de boeienlijn, in de witte sectoren van Zuid-Saeftinge en Noord Ballast. De groene sector van N-Ballast geeft het ondiepe deel in Schaar van Ouden Doel. Een gele ton “P” geeft de zuidelijke begrenzing aan van het ankergebied.



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



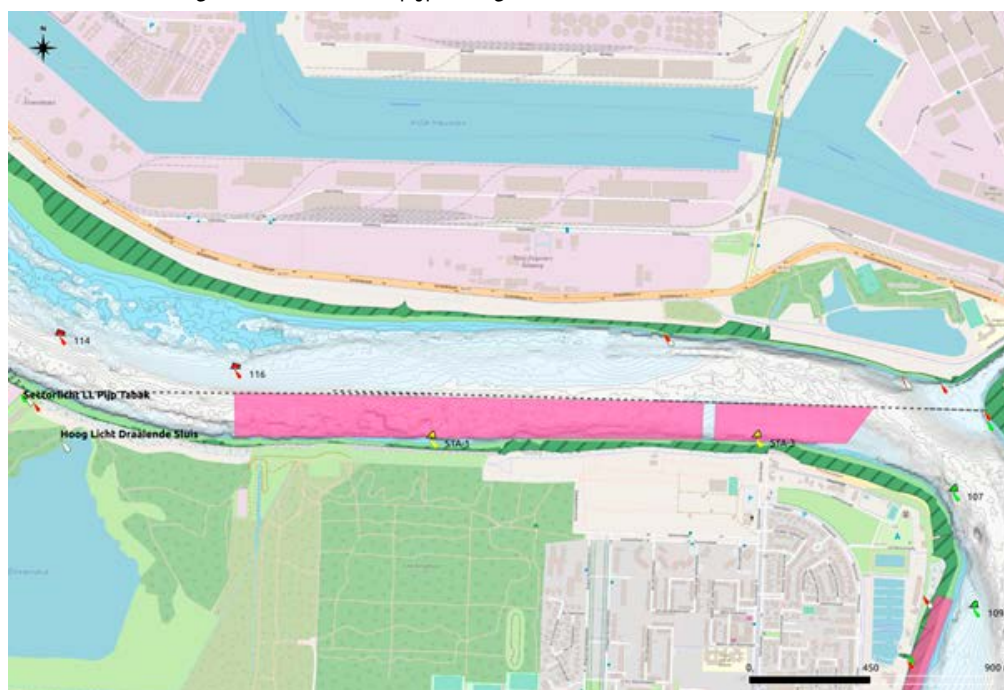
- c) onder de rechteroever, stroomopwaarts van het baken "Meestooft" met dien verstande dat:
- 1° zeeschepen in deze ankerplaats zo dicht mogelijk bij de rechteroever moeten ankeren, en
 - 2° andere schepen in het zuidelijk deel van deze ankerplaats eveneens zo dicht mogelijk bij de rechteroever, moeten ankeren.
- i. Onder de rechteroever, dwars van het baken Meestooft tot nr. 94. In de lichtenlijn "Ankerplaats Meestooft" 039°. Voor deze ankerplaats gelden diepgangsbepalingen 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 sectoren in het baken van de Royerssluis. Dwars over de ankerplaats loopt een zinker, gemarkeerd door een ankerverbodsbord (pijpleiding), dat bij nacht verlicht is.

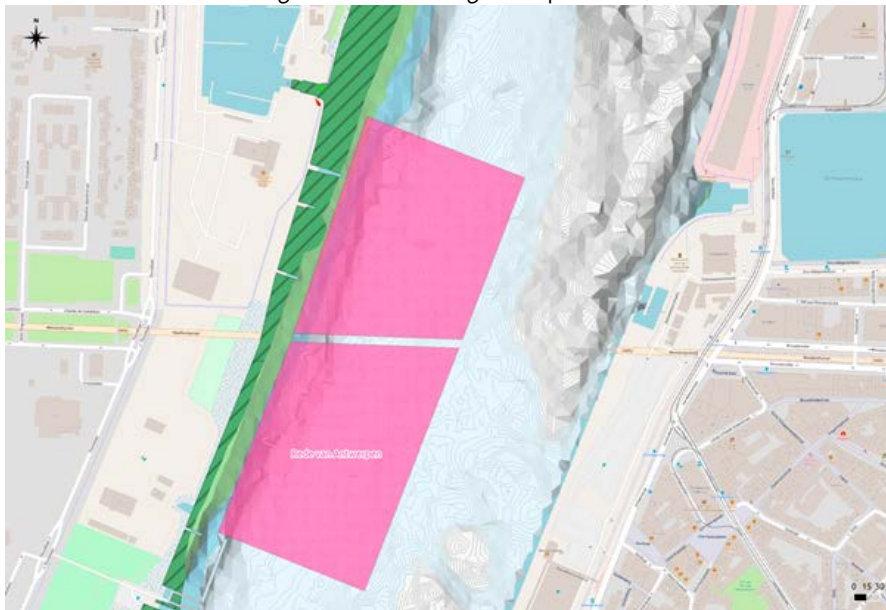
Wijziging (bron: bass 123-2021):

De noordelijke grens van het ankergebied Oosterweel werd per 15 november 2021 om 12:00 gemarkeerd met behulp van 2 virtuele AIS-markeersobjecten (V-AtoN: AO-W en AO-O). Het gedeelte van het ankergebied beoosten de pijpleiding is sinds 15 november 2021 vervallen.



e) Onder de linker oever "Rede van Antwerpen"

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



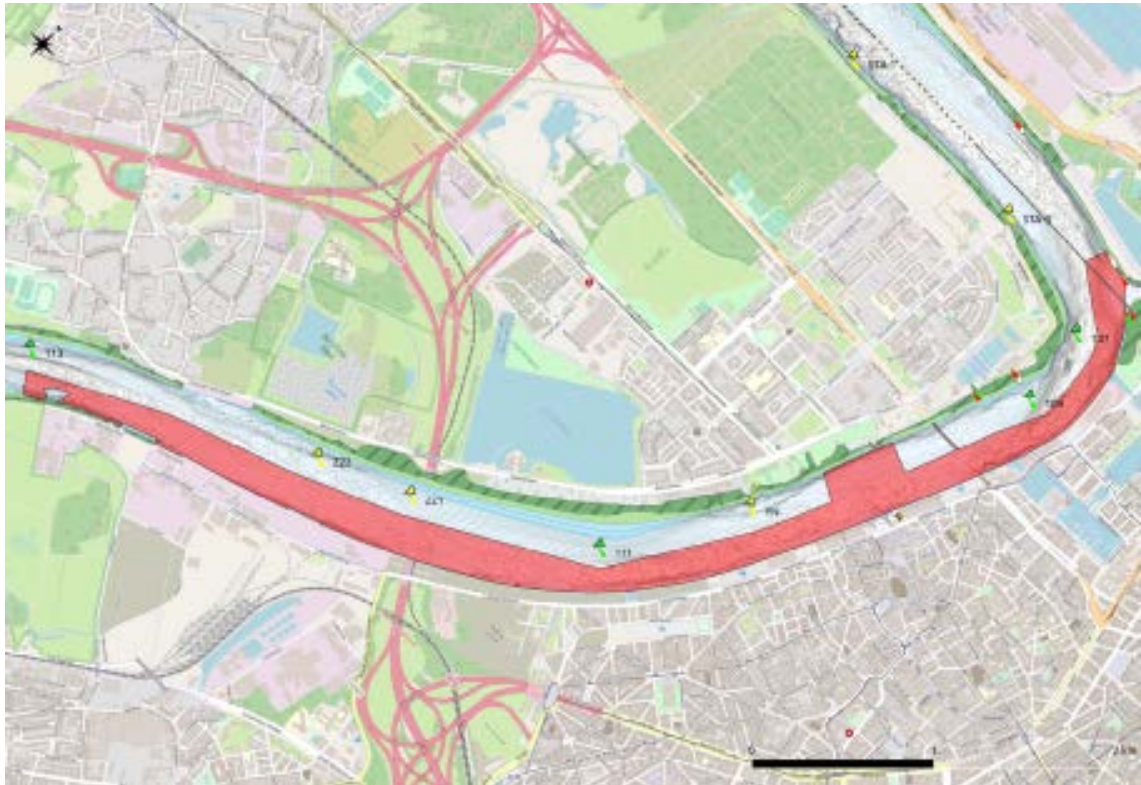
3.1.2. Onverminderd het bepaalde in de artikel 3 lid 1, onderdeel 3 t/m 5, lid 2 en lid 3, onderdeel 2 kan geankerd worden in het gedeelte van de Beneden-Zeeschelde, gelegen tussen het verlengde van de rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer 1 km stroomopwaarts van het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

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

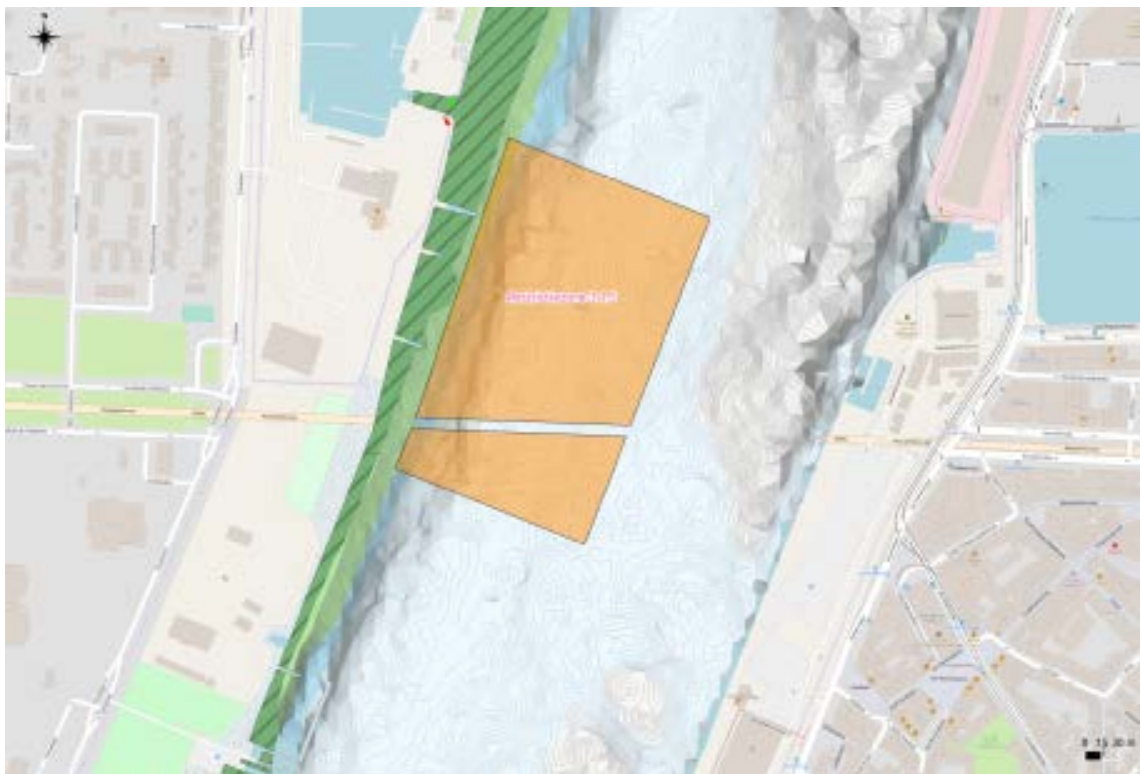
3.1.3. In het belang van een veilige scheepvaart mag de GNA de in de artikel 3, lid 1, onderdeel 1 en 2 vermelde ankerplaatsen bestemmen voor door de GNA aangeduide schepen.

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

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



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



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

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

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

3.2. Ankerzones

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

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

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



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

3.3. Overige voorschriften

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

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

Bron: GNA Bass 042-2019, GB 01-2019, Bass 123-2021, Bass 023-2022

2025-01/026 WESTERSCHELDE OOSTGAT/ SARDIJNGEUL: AANPASSEN VAARGEDRAG

BaZ 2024-01/027 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.

De volgende voorschriften worden vastgelegd door Gezamenlijke Bekendmaking 06-2011:

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 m lengte over alles om elkaar op te lopen in de Sardijngeul
4. Zeeschepen groter of gelijk aan 80 m lengte over alles met tegengestelde koersen dienen te vermijden dat zij elkaar passeren of kruisen in de Sardijngeul. Dit met inachtneming van artikel 6, lid 4 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990
5. Zeeschepen dienen voor zover veilig en uitvoerbaar een zo groot mogelijke afstand tot het Badstrand voor de Boulevard van Vlissingen aan te houden
6. De verkeersdeelnemer moet als argumenten bij zijn besluit om al dan niet “westrond” te varen ondermeer de relatie tussen de afmetingen van het schip, de breedte van de vaargeul en de beschikbare waterdiepte meenemen.

Bron: GNA Bass 058-2011, GB 06-2011

2025-01/027 BENEDEN- EN BOVEN- ZEESCHELDE: TOELATING TOT AANMEREN

BaZ 2024-01/028 vervalt.

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

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

Hierbij wordt ook de aandacht erop gevestigd dat gemeente 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 (recht over Royersluis), op Antwerpen linkeroever, wordt toegelaten volgens volgend reglement:

Aanmeerreglement steiger Palingplaat:

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

BEROEPSVAART:

- Aanmeren verboden

WATERBUS:

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

PASSAGIERSVAART:

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

PLEZIERVAART:

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

Indien het bord “aanleggen verboden” wordt getoond, mag de steiger niet worden gebruikt. Uitzonderingen op dit reglement worden enkel toegestaan door de afdeling Regio centraal +32 (0)3 224 67 11 (tijdens de kantooruren); 0800 30 440 (buiten de diensturen)).

Bron: MDK - afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie, De Vlaamse Waterweg nv (Zeeschelde)

2025-01/028 VESSEL TRAFFIC SERVICES (VTS)- SCHELDEGEBIED: VHF-PROCEDURES EN VHF-SECTOREN

BaZ 2024-01/029 vervalt.

Om het drukke verkeer in het Scheldegebied in goede banen te leiden, is de marifoon een essentieel werkinstrument, zowel voor de vaarweggebruikers als voor de verkeersleiders. Alle beroepsvaart heeft meldings- en uitluisterplicht. De recreatievaart met VHF-installatie aan boord moet bereikbaar zijn en moet zich alleen melden als de beroepsvaart of een verkeerscentrale hierom vraagt. Zo zorgen we samen voor veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied.

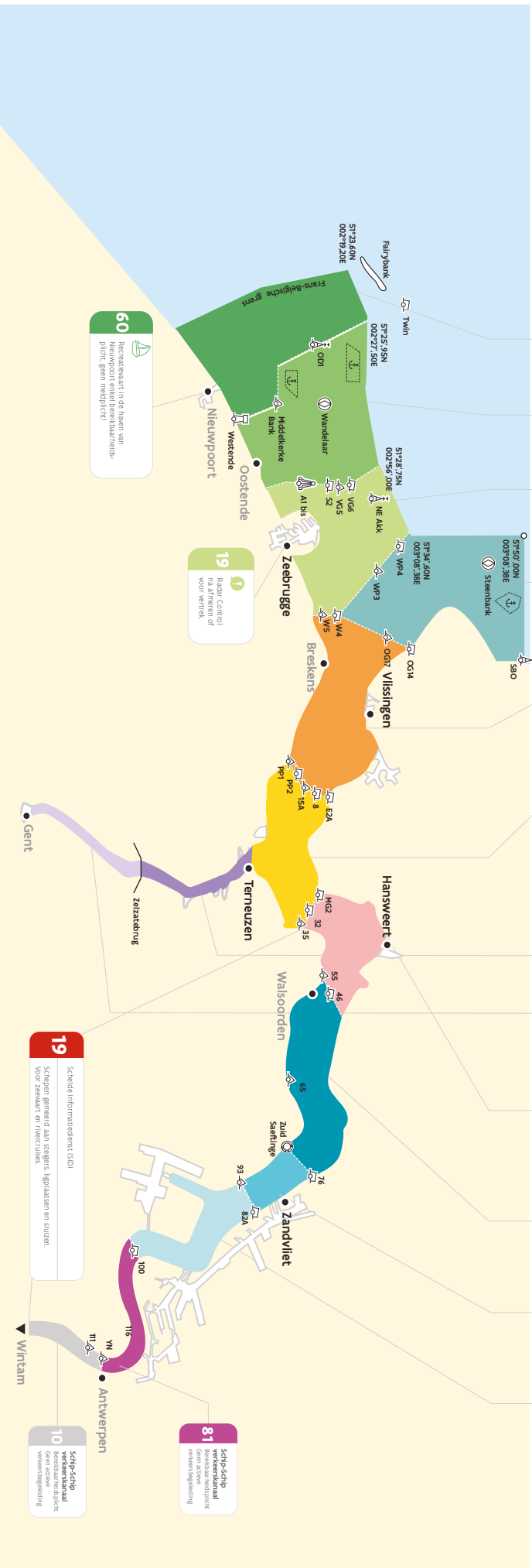
De VHF-procedures en de folder VHF-sectoren moeten samen gebruikt worden.

De laatste versie van de procedures en de folder kunnen steeds digitaal verkregen worden via

www.vts-scheldt.net/nautisch/marifoon



Bron: GNA Bass 099-2024



VERBODEN KANALEN

- Niet toegelaten schip
- Verkeersinformatie - algemeen
- Loods op afstand
- Voocht met laag (verzuim)
- Verkeersaanwijzing

RADAR KANALEN

- Navigatie-assistentie radar (informatie)
- Radar informatie
- Het er geen haveninformatiekanaal beschikbaar is)

60 Wandelaar
Wandelaar
Wandelaar

65 Radar
Wandelaar
Wandelaar

69 Radar
Wandelaar
Wandelaar

04 Radar
Wandelaar
Wandelaar

64 Radar
Wandelaar
Wandelaar

14 Radar
Wandelaar
Wandelaar

03 Radar
Wandelaar
Wandelaar

11 Radar
Wandelaar
Wandelaar

11 Radar
Wandelaar
Wandelaar

65 Radar
Wandelaar
Wandelaar

12 Radar
Wandelaar
Wandelaar

04 Radar
Wandelaar
Wandelaar

66 Radar
Wandelaar
Wandelaar

64 Radar
Wandelaar
Wandelaar

21 Radar
Wandelaar
Wandelaar

03 Radar
Wandelaar
Wandelaar

11 Radar
Wandelaar
Wandelaar

11 Radar
Wandelaar
Wandelaar

65 Radar
Wandelaar
Wandelaar

21 Radar
Wandelaar
Wandelaar

04 Radar
Wandelaar
Wandelaar

66 Radar
Wandelaar
Wandelaar

60 Recreatievaart in de haven van Nieuwpoort en in de haven van Westende Nieuwpoort. Geen medeplichtigheid.

19 Radar Control na afname of voor vertrek.

19 Scheide Informatiedienst (SID) Schepen gepend aan dalgang, ligplaatsen en sluisen voor zeevaart en riviervlucht.

81 Schip-schip verkeer kanaal. Het is niet toegestaan om te verkeersbevoegdheid.

10 Schip-schip verkeer kanaal. Het is niet toegestaan om te verkeersbevoegdheid.

2025-01/029 HAVENGEBIED ANTWERPEN: VHF-KANALEN

BaZ 2024-01/030 vervalt.

De communicatieprocedure en de marifooncommunicatie zijn terug te vinden op:
www.portofantwerpbruges.com/nl/scheepvaart/regels-en-procedures/havenkapiteinsdienst

- VHF Communicatieprocedures



- Marifooncommunicatie zeevaart



- Marifooncommunicatie pleziervaart



- Marifooncommunicatie binnenvaart



Bron: Port of Antwerp-Bruges

2025-01/030 WESTERSCHELDE: BIJZONDERE EN BUITENNORMALE TRANSPORTEN

BaZ 2024-01/031 vervalt.

ARTIKEL 1

Begripsomschrijving

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

ARTIKEL 2

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

ARTIKEL 3

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

A. Gebied zeewaarts gericht t.o.v. het voorzorgsgebied¹

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

¹ Indien het transport met een zeesleepboot naar binnenkomt, mag deze op Vlissingen Rede gewisseld worden.

² Transporten zoals bijvoorbeeld drijvende leidingen zullen individueel bekeken worden met inachtneming van artikel 3 lid 2.

B. Gebied: Voorzorgsgebied en riviergedeelte

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

C. Gebied: Kanaal van Gent naar Terneuzen

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

D. Vertrektijd uit een van de Scheldehavens

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

E. Zichtbeperkingen binnen de genoemde gebieden

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

F. Loodsen op afstand

Bijzondere en buitennormale transporten zijn uitgesloten van loodsen op afstand.

G. Snelheid

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

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

ARTIKEL 4

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

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

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

Toelichting:

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

BIJLAGE I

Checklist Transport



Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit

| | |
|---|-----------------------------------|
| Aan: gna-scc@vts-scheldt.net | Datum: |
| Aanvrager: | Tel.: Email: |

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

| INFORMATIE BETREFFENDE HET TRANSPORT | |
|--------------------------------------|----------------------|
| Vaart het transport als binnenvaart: | Overstekende lading: |
| | |

| ETA / ETD MELDING | | | |
|-------------------|-------|-------------------|--|
| Datum: | | Vertrekhaven: | |
| ETA / ETD: | 00:00 | Bestemmingshaven: | |
| Loodskruispost: | | Ligplaats: | |

| INFORMATIE M.B.T. DE SLEEPBOTEN | | | | |
|---------------------------------|-----|-----|-----|-----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Naam: | | | | |
| B.T. / Tonnage: | | | | |
| Lengte: | m. | m. | m. | m. |
| IMO of ENI nr: | | | | |
| Diepgang: | dm. | dm. | dm. | dm. |
| Bollard pull: | ton | ton | ton | ton |
| Sleep of duw: | | | | |

Informatie¹ voor loodsdiensten over Pilot transfer arrangements² (sturen aan pta@vts-scheldt.net):

- Wat is het vrijboord in meters ter hoogte van de pilot-door met de actuele diepgang?
- Wat zijn de afmetingen van een eventueel aanwezig berghout (stootrand), fendering of autobanden?
- Indien vrijboord > 0,5 meter, bevestigen dat een volledig vlak langs de scheepshuid opgehangen gecertificeerde loodsladder beschikbaar is.
- Wat is de vrije ruimte in meters ter plaatse van de Pilot transfer locatie voor het langszij komen van de loodsboot.
- Een duidelijke foto van de Pilot transfer locatie.

¹ De Engelse vertaling staat in de toelichting

² Conform SOLAS regulation V/23 / [IMO Resolution A.1045\(27\)](#)

Toelichting bij Checklist Transport

De aanvraag voor een bijzonder of buitennormaal transport dient te worden gestuurd aan het mailadres van de GNA, gna-scc@vts-scheldt.nl.

Indien gebruik wordt gemaakt van een loods dient informatie over een veilige pilot transfer arrangements te worden aangeleverd, informatie hierover vind u verderop in deze toelichting.

1. Kop van het bericht

- a. **Aan:** Dit ingevulde formulier zenden aan gna-scc@vts-scheldt.net
- b. **Datum:** De datum van aanmaak van het aanvraagformulier
- c. **Van:** Bedrijfsnaam of naam van de aanvrager invullen
- d. **Telnr.:** Telefoonnummer van de aanvrager invullen
- e. **Email:** Emailadres van de aanvrager invullen

2. Bijzonderheden m.b.t. het object

- a. **Naam object:** Naam van het object of project
- b. **IMO of ENI nummer:** Indien beschikbaar een scheepsnummer
- c. **B.T.:** Bruto Tonnage
- d. **Lengte:** Grootste lengte, dus inclusief eventueel overstekende delen
- e. **Breedte:** Grootste breedte, dus inclusief eventueel overstekende delen
- f. **Diepgang V/A:** Diepgang het van object, zowel de Voor- als Achter-diepgang
Indien de grootste diepgang niet één der genoemde diepgangen is, dit vermelden onder "informatie betreffende het transport"
- g. **Hoogte:** De maximale hoogte van het object in meters boven water
- h. **Ankermogelijkheden:** Vermeld aanwezigheid van te gebruiken ankers
- i. **Lading:** Aard van de lading, zoals kraan, containers, constructiemateriaal
- j. **Aantal opvarenden:** Aantal opvarenden aan boord van het object

3. Informatie betreffende het transport

U dient aan te geven of een transport als binnenvaart wordt aangemerkt, waarbij een loods niet verplicht is. De GNA beoordeelt de aanvraag en kan anders beslissen.

U dient aan te geven of er overstekende lading op een vaartuig is. Dit dient bij de informatie nader gespecificeerd te worden.

Vermeld hier alle belangrijke bijzonderheden van het transport, zoals:

- Soort object, met aanvullende informatie, zoals:
 - Ponton, met aanvullende informatie over overstekende lading
 - Tunnelsegment, pijpleiding, met aanvullend doorsnede en inzinking
 - Dood schip, met aanvullende informatie over gebruik winches
 - Schadeschip, met aanvullende informatie over plaats en de grootte van de schade, situatieschets van de schade, eventuele lekkage, foto's, etc.
- Manier van slepen vermelden, zoals:
 - Meerdere sleeptransporten bij elkaar (bv. 2 pontons of pijpleidingen naast elkaar)
 - Zeesleper gekoppeld op ankerketting
- Bijzonderheden t.a.v. vervoltransport, zoals:
 - Waar een sleep wordt overgenomen door een duwboot
 - Waar de zeesleper wordt vervangen door andere sleepers
- Overige bijzonderheden, zoals:
 - Overstekende lading op te geven aan alle zijden
 - Verlichting object

- Zichtbeperkingen vanuit stuurhut
 - Beperkte snelheid
- Genoemde zaken zijn slechts als voorbeeld bedoeld.

4. ETA/ETD melding

- a. **Datum en ETA/ETD:**
 - Verwachte datum en tijd van aankomst of vertrek
- b. **Loodskruispost:**
 - Alleen voor een zeetraject aangeven van welke loodskruispost gebruik zal worden gemaakt
 - In alle andere gevallen doorhalen, want niet van toepassing
- c. **Vertrekhaven:**
 - Bij aankomst, de haven of locatie van vertrek (dat kan een Scheldehaven zijn)
 - Bij vertrek, de Scheldehaven waaruit wordt vertrokken
- d. **Bestemmingshaven:**
 - Bij aankomst, de Scheldehaven waar de reis naar toe gaat
 - Bij vertrek, de haven of locatie van bestemming (dat kan een Scheldehaven zijn)
- e. **Ligplaats:**
 - Bij aankomst, de ligplaats in de Scheldehaven waar het transport naar toe gaat
 - Bij vertrek, de ligplaats in de Scheldehaven waar het transport vertrekt

5. Informatie m.b.t. de sleepboten

- a. **Naam:** Naam van de sleepboot
 - b. **B.T. of tonnage:** Bruto Tonnage voor zeevaart en tonnage voor binnenvaart
 - c. **Lengte:** De lengte over alles van de sleepboot
 - d. **IMO of ENI nummer:** Scheepsnummer invullen
 - e. **Diepgang:** De actuele diepgang bij aankomst dan wel vertrek
 - f. **Bollard pull:** De trekkraft van de sleepboot
 - g. **Sleep of duw:** Aangeven of vaartuig als sleepboot of duwboot fungeert
- In voorkomende gevallen, met name bij ons onbekende vaartuigen, kunnen we extra informatie opvragen.

6. Informatie m.b.t. pilot transfer arrangements

Op verzoek van beide loodswezens zijn vragen opgenomen om beter zicht te hebben op een veilige locatie voor de loods om aan of van boord te gaan. De gevraagde informatie dient te worden gestuurd aan pta@vts-scheldt.net. Deze informatie wordt direct doorgestuurd aan de loodsen. Zij zijn en blijven het aanspreekpunt voor vragen over de pilot transfer arrangements. Wij adviseren deze informatie rechtstreeks door het schip aan te laten leveren.

- What is the freeboard in meters of the pilot-door or pilot transfer area at the present draught?
- What are the dimensions of fendering or tires alongside the vessel? (if applicable)
- If the freeboard is more than 0,5 meter please confirm that a certified pilot-ladder can be rigged hanging free against the ships hull?
- What is the clearance in meters at the Pilot transfer location for the pilot-launch to come alongside?
- A clear picture indicating the Pilot transfer location.

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

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

1- GNA

Gegevens invullen op Checklist Transport Bijlage 2.
Bijlage 2 is onderdeel van de "Checklist vooroverleg bijzondere/buitennormale transporten".

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

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

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

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

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

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

Bron: GNA Bass 126-2019, GB 05-2019, Bass 099-2021

2025-01/031 AANDUIDING BOVENMAATSE ZESCHEPEN

BaZ 2024-01/032 vervalt.

Normen bovenmaats zeeschip in het beheersgebied van de GNA:

1. In het vaarwater Oostgat/Sardijngemaal is een bovenmaats zeeschip een zeeschip met een loa van 170 m en meer en/of een diepgang van 7,0 m en meer.
2. In het vaarwater waar het Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, kusthavens en stranden van toepassing is met uitzondering van de toegangseuven naar de Vlaamse kusthavens is een bovenmaats zeeschip een zeeschip met een loa van 210 m en meer en/of een diepgang van 10,0 m en meer.
3. In het vaarwater waar het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 van toepassing is met uitzondering van het in lid 1 genoemde vaarwater is een bovenmaats zeeschip een zeeschip met een loa van 210 m en meer en/of een diepgang van 10,0 m en meer.
4. In het vaarwater Beneden-Zeeschelde benedenwaarts de lijn lopend van het punt 51°17,92'N 004°16,80'E (ongeveer het benedenwaartse punt van de Phenol steiger Doel (SPC N/Z)) tot het punt 51°18,19'N 004°17,04'E (ongeveer het benedenwaartse punt van de Lillo steiger) is een bovenmaats zeeschip een zeeschip met een loa van 210 m en meer en/of een diepgang van 10,0 m en meer.
5. In het vaarwater Beneden-Zeeschelde bovenwaarts de lijn lopend van het punt 51°17,92'N 004°16,80'E (ongeveer het benedenwaartse punt van de Phenol steiger Doel (SPC N/Z)) tot het punt 51°18,19'N 004°17,04'E (ongeveer het benedenwaartse punt van de Lillo steiger) is een bovenmaats zeeschip een zeeschip met een loa van 170 m en meer en/of een diepgang van 8,0 m en meer.
6. Op het kanaal van Gent naar Terneuzen is een bovenmaats zeeschip een zeeschip met een loa van 180 m en meer en/of een diepgang van 10,0 m en meer en/of een loa van 30 m en meer.

Normen bovenwaarts zeeschip op de Boven-Zeeschelde:

7. In het vaarwater Boven-Zeeschelde is een bovenmaats schip een zeeschip met een loa van 115 m of meer en/of een diepgang van 5m en meer.

Bron: GNA Bass 082-2019, GB 03-2019, MDK - afdeling Kust

2025-01/032 PROCEDURE OPVAART & KETENWERKING VTS-SCHELDEGEBIED

BaZ 2024-01/033 vervalt.

Na overleg tussen de 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 het VTS-Scheldegebied.

De volgende procedure Opvaart & Ketenwerking wordt 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.

Toelichting:

Het opvaarttype beschrijft hoe de opvaart van een schip geschiedt:

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

Opmerking:

- Voor 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: GNA Bass 117-2013, GB 06-2013

2025-01/033 OP- EN AFVAARTREGELING EN WERKAFSPRAKEN VOOR ANTWERPEN

BaZ 2024-01/034 vervalt.

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/m³, 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 PoAB.
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 Saefthinghe.
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 bovineinde 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 scheepslengten 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 te downloaden formulier volledig ingevuld en per mail doorgestuurd te worden naar gna-scc@vts-scheldt.net met een kopie aan vtsa.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 kg/m³ en op het zeetraject wordt gerekend met een dichtheid van 1020 kg/m³, 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 PoAB 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 rededienst 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 PoAB, 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 Berendrechtsluis 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 tij- en/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 sluisen Rechteroever met aankomst CP op HW +/- 15 minuten.
 - b. Volgens tijvenster met bestemming Kieldrechtsluis 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 Kieldrechtsluis 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 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.
3. De locatie en wijze van de loodswissel wordt ingegeven door nautische elementen als windrichting, verkeersdrukke 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 sluisen bij een windkracht van meer dan 5 Bft.
 - b. De getijdeterminals 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 PoAB. 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 PoAB 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 stipt 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 afgevaren worden met een minimale kielspeling van 10 dm in de sluis kolk of langs de ligplaats.
12. Voor de afvaart uit het sluisencomplex Zandvliet-Berendrecht en de Kieldrechtsluis 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 Berendrechtsluis worden geschut.
14. Na overleg met de ACC-loods en/of de bedienende loods wordt het uiterste tijdstip van aankomst op Vlissingen Rede 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 Rede bij voorrang door de rededienst 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, verkeersdrukke, 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.

of

Gemeenschappelijk 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 PoAB zijn volgende afspraken over de te gebruiken snelheden over de grond bij de berekeningen van de tijvensters met WESP vastgelegd.

| Containerschepen | | | | | |
|---------------------|----------------|---------|------|---------|------|
| 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 |
| Bulkschepen/Tankers | | | | | |
| 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.

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

2025-01/034 KANAAL GENT-TERNEUZEN: PASSEERPLAATSEN

BaZ 2024-01/035 vervalt.

De volgende gedeelten van het Kanaal van Gent naar Terneuzen worden aangewezen als passeerplaatsen in de Gezamenlijke Bekendmaking 02-2012:

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 m 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 m of meer en een duwstel of een gekoppeld samenstel met een breedte van 15 m 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

Bron: GNA Bass 050-2012, GB 02-2012

2025-01/035 KANAAL GENT-TERNEUZEN: VOORSCHRIFTEN VOOR ZEESCHEPEN

BaZ 2024-01/036 vervalt.

HOOFDSTUK I - ZEESCHEPEN INGERICHT VOOR HET VERVOER VAN (BREAK)BULK OF VLOEIBARE LADING MET EEN BREEDTE TOT EN MET MAXIMAAL 34 METER EN EEN LENGTE TOT EN MET MAXIMAAL 265 METER

Artikel 1. Opvarende en afvarende zeeschepen

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

- voorafgaand aan de opvaart de diepgang van het schip wordt gemeten door een daartoe erkend en gecertificeerd bedrijf waarbij de meting wordt uitgevoerd in de Put van Terneuzen of ten laatste in de Westbuitenhaven van het sluisencomplex te Terneuzen
- voorafgaand aan de afvaart de diepgang van het schip op de plaats van vertrek wordt gemeten door een daartoe erkend en gecertificeerd bedrijf
- de resultaten van de onder a en b bedoelde metingen op eerste vraag aan de GNA worden overlegd
- een gekwalificeerde roerganger wordt ingezet
- sleepboten worden ingezet conform hetgeen in artikel 2 is bepaald

Artikel 2. Inzet sleepboten

1. Afhankelijk van de lengte of de diepgang van het zeeschip dienen sleepboten met de hierna vermelde trekkracht in tonforce (Bollard-Pull) als volgt te worden ingezet:

| Lengte over alles (in m) | Diepgang (in m) | Aantal sleepboten* | |
|---|--------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | | | |
| ≥ 175 en < 215 | > 10 en ≤ 12,30 | 2 x ≥ 35 tonf | |
| ≥ 215 en < 265 | > 12,30 en ≤ 12,50 | Voor 2 x ≥ 35 tonf** | Achter 1 x ≥ 39 tonf |
| Bij het verlaten van de Westsluis in afvaart, mag 1 sleepboot in mindering worden gebracht. | | | |

* De lengte of de diepgang die de meeste sleepboten vereist, is van toepassing.

** 1 sleepboot mag flexibel worden ingezet bij de passage van de Westsluis.

- Indien een schip is uitgerust met een goed werkende boegschroef mag 1 sleepboot in mindering worden gebracht.
- In afwijking van het eerste lid kan, indien naar het oordeel van de loods de omstandigheden en de manoeuvreereigenschappen van het schip dat veilig mogelijk maken, door de GNA worden besloten tot een afwijkende sleepbootconfiguratie.

HOOFDSTUK II – ZEESCHEPEN INGERICHT VOOR HET VERVOER VAN (BREAK)BULK OF VLOEIBARE LADING MET EEN BREEDTE VANAF 34 METER TOT EN MET MAXIMAAL 37 METER EN EEN LENGTE TOT EN MET MAXIMAAL 230 METER

Artikel 3. Opvarende en afvarende zeeschepen

In aanvulling op artikel 38, eerste lid, respectievelijk artikel 38, eerste paragraaf, van het Nederlandse respectievelijk het Belgische Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen mogen zeeschepen met een diepgang vanaf 12,30 m tot en met maximaal 12,50 m en met een kielspeling van tenminste 1 m 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 sluisencomplex 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 GNA worden overlegd
- d. twee gekwalificeerde loodsen worden ingezet
- e. een gekwalificeerde roerganger wordt ingezet
- f. een ledig schip vaart onder zijn maximale ballastmogelijkheden (heavy ballast conditions)
- g. sleepboten worden ingezet conform hetgeen in artikel 7 en artikel 8 is bepaald

Artikel 4. Passage van de Westsluis

Gedurende het naderen, het invaren en het uitvaren van de Westsluis te Terneuzen dient een door de GNA aanvaard sluisnaderingssysteem actief te zijn.

Artikel 5. Zicht

Gedurende de opvaart en de afvaart dient het horizontale zicht rondom het schip minstens 1000 m te bedragen.

Artikel 6. Windkracht

1. De opvaart en de afvaart van een geladen schip wordt slechts toegestaan tot en met windkracht 6 Beaufort.
2. De opvaart en de afvaart van een schip in ballast wordt slechts toegestaan tot en met windkracht 5 Beaufort.
3. De windkracht (gebaseerd op de gemiddelde windkracht gedurende 10 minuten) en de windrichting worden gemeten op de Westsluis te Terneuzen.

Artikel 7. Inzet van sleepboten ten behoeve van de passage van de Westsluis

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

| Wind | Aantal sleepboten ter assistentie van een geladen schip | | Aantal sleepboten ter assistentie van een schip in ballast* | |
|--------------------|--|--|--|--|
| | Vaarsnelheid < 5 knopen bij dead-slow | Vaarsnelheid ≥ 5 knopen bij dead-slow | Vaarsnelheid < 5 knopen bij dead-slow | Vaarsnelheid ≥ 5 knopen bij dead-slow |
| ≥ 0 Bft ≤ 5 Bft | Voor: 1 x ≥ 35 tonf Midden: 2 x ≥ 35 tonf Achter: 1 x ≥ 39 tonf | Voor: 1 x ≥ 35 tonf Midden: 2 x ≥ 35 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf | Voor: 1 x ≥ 35 tonf Midden: 2 x ≥ 35 tonf Achter: 1 x ≥ 39 tonf | Voor: 1 x ≥ 35 tonf Midden: 2 x ≥ 35 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf |
| > 5 Bft ≤ 6 Bft | Voor: 1 x ≥ 35 tonf Midden: 2 x ≥ 35 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf | Voor: 1 x ≥ 35 tonf Midden: 2 x ≥ 35 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan |
| > 6 Bft | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan |

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

- Indien een schip is uitgerust met een goedwerkende boegschroef mag 1 sleepboot in mindering worden gebracht.
- In afwijking van het eerste lid kan voor het uitvaren van de sluis in afvaart en indien naar het oordeel van de loods de omstandigheden en de manoeuvreereigenschappen van het schip dat veilig mogelijk maken, door de GNA worden besloten tot de inzet van slechts één sleepboot met voldoende trekkracht.

Artikel 8. Inzet van sleepboten ten behoeve van de vaart op het Kanaal tussen de Westsluis te Terneuzen en Gent

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

| Wind | Aantal sleepboten ter assistentie van een geladen schip | | Aantal sleepboten ter assistentie van een schip in ballast* | |
|--------------------|---|--|---|--|
| | Vaarsnelheid < 5 knopen bij dead-slow | Vaarsnelheid ≥ 5 knopen bij dead-slow | Vaarsnelheid < 5 knopen bij dead-slow | Vaarsnelheid ≥ 5 knopen bij dead-slow |
| ≥ 0 Bft ≤ 5 Bft | Voor: 2 x ≥ 35 tonf Achter: 1 x ≥ 39 tonf | Voor: 2 x ≥ 35 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf | Voor: 2 x ≥ 35 tonf Achter: 1 x ≥ 39 tonf | Voor: 2 x ≥ 35 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf |
| > 5 Bft ≤ 6 Bft | Voor: 2 x ≥ 35 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf | Voor: 2 x ≥ 35 tonf Achter: 1 x ≥ 60 tonf | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan |
| > 6 Bft | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan | Vaart niet toegestaan |

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

2. Indien een schip is uitgerust met een goedwerkende boegschroef mag 1 sleepboot in mindering worden gebracht.
3. In afwijking van het eerste lid kan, indien naar het oordeel van de loods de omstandigheden en de manoeuvre-eigenschappen van het schip dat veilig mogelijk maken, door de GNA worden besloten tot een afwijkende sleepbootconfiguratie.

HOOFDSTUK III - ZEESCHEPEN INGERICHT VOOR HET VERVOER VAN AUTO'S

Artikel 9. Opvarende en afvarende zeeschepen

1. In aanvulling op artikel 38, eerste lid, respectievelijk artikel 38, eerste paragraaf, van het Nederlandse respectievelijk het Belgische Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen mogen zeeschepen ingericht voor het vervoer van auto's (i.e. de Pure Car Carriers) opvaren dan wel afvaren na toestemming van de GNA.
2. De in het eerste lid bedoelde toestemming wordt minimaal zes weken voor opvaart aangevraagd. Aan de toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

HOOFDSTUK IV - BOOTLIEDEN

Artikel 10. Inzet van bootlieden

Op en rond het sluisencomplex te Terneuzen dienen bij het meren en ontmeren van zeeschepen gekwalificeerde bootlieden als volgt te worden ingezet:

- a. in de Westsluis:
 - zeeschepen < 180 m: 2 bootlieden per zeeschip.
 - zeeschepen > 180 m: 2 bootlieden per zeeschip waarbij verplicht gebruik wordt gemaakt van winches aan de wal.
- b. in de Oostsluis:
 - toegelaten zeeschepen: 2 bootlieden per zeeschip.
- c. zeeschepen mogen de sluisen slechts invaren indien per zeeschip voldoende bootlieden aanwezig zijn.
- d. op de wachtpalen voor de Westsluis:
 - alle zeeschepen: 2 bootlieden per zeeschip.
- e. aan de Goese Kade:
 - alle zeeschepen: 2 bootlieden per zeeschip.

Bron: GNA Bass 125-2019, GB 04-2019

2025-01/036 KANAAL GENT-TERNEUZEN: ZEESCHEPEN DIE AFMEREN, VERTREKKEN EN/OF KEREN BIJ YARA

BaZ 2024-01/037 vervalt.

Voor zeeschepen die afmeren, vertrekken of keren bij Yara Sluiskil, gelden de volgende voorschriften:

- A. De maximaal toegestane diepgang voor schepen bij Yara Sluiskil is 12,20 m.
- B. Schepen > 190 m mogen niet keren op de Axelse Vlakte indien er op Yara Alpha een IMO-2 gastanker ligt afgemeerd.
- C. Schepen die bij vertrek een verwachte diepgang hebben van > 10,00 m dienen te keren bij aankomst.
- D. De maximale scheepslengte bij keren bedraagt:
 - 205 m bij een diepgang tussen 9,50 m en 10,00 m
 - 210 m bij een diepgang tussen 9,00 m en 9,50 m
 - 225 m bij een diepgang minder dan 9,00 mVan deze lengte dient de breedte van een eventueel afgemeerd schip op Yara Alpha afgetrokken te worden.
- E. Gebruik van sleepboten:
 - IMO-2 schepen dienen bij aankomst of keren gebruik te maken van ten minste één (1) sleepboot.
 - IMO-2 schepen < 130 m mogen vertrekken zonder sleepboothulp mits ze stuurboord gemeerd liggen.
 - Er dient gebruik te worden gemaakt van het sleepmateriaal van de sleepboten.
- F. Indien een schip Ammoniak overslaat aan de kade van Yara Sluiskil dan:
 - Zal de Verkeerscentrale Terneuzen dit op marifoonkanaal 11 bekend maken aan de scheepvaart.
 - Dient de scheepvaart in verband met de veiligheid, zijn vaarsnelheid zoveel als nodig en/of mogelijk is aan te passen.

Nadere inlichtingen kunnen verkregen worden bij de Verkeerscentrale Terneuzen op marifoonkanaal 11 of via telefoonnummer +31 (0)115 68 24 00.

Bron: GNA Bass 010-2014

2025-01/037 OP- EN AFVAARTREGELING VOOR TIJ- OF STROOM GEBONDEN SCHEPEN BESTEMD VOOR WESTSLUIS TERNEUZEN

BaZ 2024-01/038 vervalt.

Artikel 1. Algemene opmerkingen

- De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt afgekort met GNA.
- Requested Time of Arrival wordt afgekort met RTA.
- Het bevaren van het Scheldegebied door de in deze Gezamenlijke Bekendmaking genoemde vaartuigen is onderworpen aan een Toelating tot Op- of Afvaart, uitgegeven door de GNA. De aanvraag dient minimaal 24 uur voor aankomst op het loodsstation en minimaal 6 uur voor vertrek van de ligplaats schriftelijke gericht te worden aan: gna-scc@vts-scheldt.net
- Alle diepgangen hebben betrekking op de grootste/maximale diepgang en zijn uitgedrukt in decimeter en gelden in zoetwater met een densiteit van 1000 kg/m³ op het riviertraject. Op het zeetraject wordt gerekend met een densiteit van 1020 kg/m³ indien het schip zijn maximale actuele diepgang in dit soortelijk gewicht schriftelijk opgeeft bij de aanvraag tot toelating.
- Alle scheeps lengten en scheepsbreedten zijn uitgedrukt in meters en hebben betrekking op de lengte over alles en breedte over alles.
- Door de GNA kunnen uit veiligheidsoverwegingen en/of in functie van de capaciteit van de vaargeul, en/of op basis van de door Rijkswaterstaat aangeleverde informatie met betrekking tot problemen met de beschikbaarheid van de Westsluis voorwaarden opgelegd worden met betrekking tot het aantal tegelijk op- of afvarende marginale/bovenmaatse schepen per getij.
- Zowel in opvaart als in afvaart zijn de tijvensters berekend via de route Vaargeul 1. De GNA maakt hierbij gebruik van hulpmiddelen zoals het rekentool WESP.

Artikel 2. Schepen met een marginale diepgang

1. Op- en afvarende schepen met een diepgang vanaf 91 dm (zoetwater) dienen te varen binnen de tijpoorten bepaald door de GNA.
2. Schepen met een diepgang tussen de 91 dm en 114,9 dm (zoetwater) dienen onder normale omstandigheden ten vroegste 1:30u vóór de bepaalde "schutten vanaf" tijd op Vlissingen rede te zijn en ten laatste 2:30u vóór de bepaalde "Uiterste tijd op de Westbuitenhaven".
3. Van zee inkomende schepen met een diepgang vanaf 115 dm (zoetwater) dienen op te varen conform de toelating van de GNA die afhankelijk is van het aantal tijgebonden schepen voor het betreffende hoogwater, onder normale omstandigheden zal hierbij het volgende worden gehanteerd;
 1. Bij 1 tjsuper per tij:
 - krijgt deze een RTA Vlissingen Rede van 1 uur voor HW Vlissingen
 2. Bij 2 tjsupers per tij:
 - het eerste schip van het getij krijgt een RTA Vlissingen Rede van 4 uur voor HW Vlissingen;
 - het tweede schip van het getij krijgt een RTA Vlissingen Rede van 1 uur voor HW Vlissingen.
 3. Bij 3 tjsupers per tij:
 - het eerste schip van het getij krijgt een RTA Vlissingen Rede van 4 uur voor HW Vlissingen;
 - het tweede schip van het getij krijgt een RTA Vlissingen Rede van 3 uur voor HW Vlissingen;
 - het derde schip van het getij krijgt een RTA Vlissingen Rede van 1 uur voor HW Vlissingen.
4. Schepen komende vanaf Antwerpen met bestemming Westsluis Terneuzen dienen te varen binnen een door de GNA bepaalde tijpoort.

Artikel 3. Massagoedschepen, ingericht voor het vervoer van gestorte of vloeibare lading

1. Deze schepen met een lengte vanaf 210 m mogen enkel voorstrooms of rond de periode stil van hoog/laag Terneuzen de Westbuitenhaven opdraaien
2. Deze schepen mogen niet op de rivier zwaaien om aan de bovenstaande voorwaarden te voldoen.

Artikel 4. Afwijkingen en bijzondere omstandigheden

Afhankelijk van de omstandigheden zoals technische mogelijkheden, verkeerssituatie en weersomstandigheden kan de GNA extra voorschriften vaststellen dan wel afwijken van de bovengenoemde voorschriften.

Toelichting:

In het belang van de veilige en vlotte doorvaart alsmede in het belang van de instandhouding van de werken wordt het daarom noodzakelijk geacht om het hanteren van vaarplannen voor tij- of stroom gebonden schepen die door de Westsluis van Terneuzen geschut dienen te worden nader te regelen middels de voorschriften van deze Gezamenlijke Bekendmaking.

Bovendien wordt middels deze Gezamenlijke Bekendmaking geregeld dat schepen met een grote diepgang schriftelijk een toelating tot op- dan wel afvaart dienen aan te vragen. Hiermee wordt aansluiting gezocht bij hetgeen geregeld is voor deze schepen voor de havens van Antwerpen en Vlissingen Oost, hetgeen het totale verkeersmanagement in het GNB-beheersgebied ten goede komt.

Bron: GNA Bass 101-2017, GB 05-2017

2024-01/038 BENEDEN-ZEESCHELDE: SCHEPEN MET BESTEMMING SCHELDEKAAIEN OP ANTWERPEN REDE BOVENWAARTS DE RIJNKAAI

BaZ 2023-01/039 vervalt.

Artikel 1. Algemeen

Alle zeeschepen met een loa > 170 m met bestemming Scheldekaaien op Antwerpen rede bovenwaarts de Rijnkaai dienen een scheepsdossier op te sturen naar de GNA op volgend adres:

Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit,
Commandoweg 50, 4381 BH Vlissingen, NL
Email: GNA-SCC@vts-scheldt.net
tel: +31 (0)118 424 760 of +31 (0)118 424 758

Het scheepsdossier moet volgende documenten omvatten:

- Manoeuvreekaracteristieken van het schip
- Pilotcard
- Mooring Arrangement Plan
- Bij een air draft van meer dan 60 m, opgave van de exacte air draft
 - a. Voor zeeschepen anders dan zee-cruiseschepen dient de schriftelijke aanvraag drie (3) weken op voorhand te worden gedaan. Binnen twee (2) weken wordt beoordeeld of, dan wel onder welke voorwaarden, de op- en afvaart kan worden toegelaten.
 - b. Voor zee-cruiseschepen is de schriftelijke aanvraagtermijn acht (8) weken op voorhand en wordt binnen de zes (6) weken beoordeeld of, dan wel onder welke voorwaarden, de op- en afvaart kan worden toegelaten.
 - c. Indien een schip reeds in het verleden een scheepsdossier heeft ingediend en dit nog steeds actueel is, moet er niet opnieuw een scheepsdossier ingediend worden.

Alleen indien aan alle onderstaande voorschriften voldaan is kan de opvaart, respectievelijk afvaart plaatsvinden. Hiertoe dient voor elke op-afvaart, minimaal 24 uur voor aankomst op het loodsstation Wandelaar of Steenbank, of 6 uur voor vertrek van de ligplaats een schriftelijke toelating aan de GNA worden gevraagd. Voor de aanvraag kan het formulier in bijlage gebruikt worden. Afwijkingen van ETA of ETD van meer dan 2 uur dienen onverwijld gemeld te worden aan de GNA.

Artikel 2. Voorschriften voor zee-cruiseschepen

2.1 Zee-cruiseschepen vanaf 170 m loa tot 200 m loa

Hiervoor gelden de volgende voorschriften:

1. Maximum diepgang bedraagt 80 dm. Grotere diepgangen zijn enkel mogelijk mits schriftelijke toelating van de stad Antwerpen. Aanvraag te richten naar: stadshaven@antwerpen.be met de GNA in kopie.
2. Bij een zicht van minder dan 1000 m op het traject tussen de Kallosluis tot de ligplaats, en vice versa, wordt na overleg met de ACC HVL, de ACC-loods, de NL loodsdienstleider VBS NDH, en de loods, indien reeds aan boord, door de GNA beslist of de reis kan worden begonnen of dient te worden uitgesteld.
3. Voor de vaart bovenwaarts de Kallosluis maximaal 7 Beaufort, gemeten aan de Boudewijnsluis.
4. Ten laatste bij passage CP dient de agent bij opvaart een door Port of Antwerp-Bruges goedgekeurde wachtkaai te voorzien. Deze wachtkaai dient beschikbaar te zijn vanaf passage CP tot gemeerd op de eindbestemming. Bij ontstentenis hiervan wordt het schip, bij verslechtering van de weersomstandigheden beschreven onder punt 2 en 3, terug buitengaats gezonden.
5. Het sleepbootgebruik bij aankomst en vertrek is volgens bindend loodsadvies.
6. De beheerder van de Kattendijksluis ziet erop toe dat de organisatie van het schutten van de Kattendijksluis wordt afgestemd op de passage van het betreffende zee-cruiseschip.
7. In opdracht van de beheerder van de betreffende ligplaatsen mogen geen schepen afgemeerd zijn op volgende ligplaatsen, bij passage van het zee-cruiseschip, dit zowel bij op- als afvaart: de wachtpalen Ketelplaat, de wachtpalen tussen Royerssluis en de Kattendijksluis, de buitenkant van de gewestelijke vlotsteiger op de Palingplaat, het ponton t.h.v. het Steenplein rechteroever, de ligplaatsen S19A tot S21, de ligplaatsen S24-S25 en de ligplaatsen S26 tot en met S29. Indien een zee-cruiseschip bij aankomst stuurboord afmeert op het cruisepontoon en tijdens zijn verblijf niet meer moet zwaaien, kunnen er andere

- vaartuigen afmeren ter hoogte van S19A en S21, na aankomst zee-cruiseschip.
8. Vanuit de stad Antwerpen wordt aan de beheerders van de betreffende ligplaatsen een vooraankondiging gegeven van 48 uur van de op-/afvaart van een te verwachten zee cruiseschip. Aldus kunnen de beheerders tijdig de passende maatregelen nemen om op de gemelde datum, geen scheepvaart afgemeerd te hebben op de ligplaatsen, steigers en kades onder hun beheer.
 9. Er mogen geen binnenschepen meren langs zij zee-cruiseschepen die gemeerd liggen op het nieuwe cruiseponon tenzij mits toelating van de stad Antwerpen in het kader van bunkeroperaties of bevoorrading van het zee-cruiseschip.
 10. Indien zee-cruiseschepen moeten uitwisselen op het nieuwe cruiseponon krijgt het aankomende schip een RTA CP die twee uur later ligt dan het vertrek van het vertrekkende cruiseschip. (RTA CP opvaart = ETD afvaart + 2:00)

2.2 Zee-cruiseschepen vanaf meer dan 200 m loa tot en met 230 m loa

Hiervoor gelden de voorschriften onder 2.1 en volgende bijkomende voorschriften:

1. Maximum windkracht: voor de vaart bovenwaarts de Kallosluis, 6 Beaufort gemeten aan de Boudewijnsluis.
2. Er liggen geen schepen ten anker op de Rede van Antwerpen en Oosterweel.
3. In opdracht van de beheerder van de betreffende ligplaatsen mogen bijkomend geen schepen afgemeerd zijn op de volgende ligplaatsen, bij passage van het zee-cruiseschip, dit zowel bij opvaart als afvaart: de SPO-steiger (Lanxess Rubber Zwijndrecht) en de Scheldekaaien 4 tot 8. Deze laatste enkel als uitwijklocatie voor het zwaaimaneuver.

2.3 Zee-cruiseschepen vanaf meer dan 230 m loa tot en met 265 m loa

Hiervoor gelden de voorschriften onder 2.2 en volgende bijkomende voorschriften:

1. Op het riviertraject wordt gebruik gemaakt van een " Full SNMS" navigatiesysteem en worden 2 loodsen voorgeschreven waarvan minstens 1 loods de opleiding genoten heeft voor het "Full SNMS" navigatiesysteem.
2. In opdracht van de beheerder van de betreffende ligplaats mogen bijkomend geen schepen afgemeerd worden aan de Staatssteiger LO op het moment dat het zee-cruiseschip ter plaatse moet zwaaien.

Artikel 3. Voorschriften voor overige schepen met een loa groter dan 170 m

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

Bijlage bij GB 02-2023
Checklist schepen bestemming
Scheldekaaien



Gemeenschappelijke Nautische
Autoriteit
E-mail: gna-scc@vts-scheldt.net

Aanvraag formulier Scheldekaaien

| | | | |
|-----------------|--|---------------|--|
| Scheepsagent: | | | |
| Contactpersoon: | | | |
| Telefoon: | | Email: | |
| Scheepsnaam: | | | |
| IMO nummer: | | Callsign: | |
| LOA (m): | | Breedte (m): | |
| Diepgang (dm): | | Airdraft (m): | |

| | | | | | |
|------------|--|----------|--|------|--|
| Entrypunt: | | Datum | | Tijd | |
| Exitpunt: | | Aankomst | | | |
| | | Vertrek | | | |

| | |
|---------------------------------|--|
| Goedgekeurde uitwijk ligplaats: | |
|---------------------------------|--|

Opmerkingen/Bijzonderheden:

Bij te voegen documenten:

- Pilotcard
- Mooring Arrangement Plan (indien nog geen scheepsdossier ingediend)
- Manoevreearakteristieken van het schip (indien nog geen scheepsdossier ingediend)

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

2025-01/039 BELGISCHE KUSTHAVENS EN DE TOEGANGSGEULEN TOT DIE HAVENS: BOVENMAATS ZEESCHIP

BaZ 2024-01/041 vervalt.

Ingevolge art. 3, 3° en art. 13 § 2 van het KB van 04 augustus 1981, houdende Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, worden per kusthaven, op de reden van en in de toegangsgeulen tot die havens, voor de aanmerking van een bovenmaats schip de volgende normen bepaald:

1. Zeebrugge

Schepen met een loa van meer dan 170 m en/of een diepgang groter dan 8 m.

2. Oostende

Schepen met een loa van meer dan 130 m en/of een diepgang groter dan 7,2 m.

3. Nieuwpoort





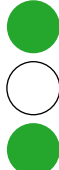
Schepen met een loa van meer dan 75 m en/of een diepgang groter dan 4,6 m.

Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding – MRCC

2025-01/040 BELGISCHE KUST: VERKEERSSEINEN

BaZ 2024-01/042 vervalt.

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

- | | | | |
|---|---|--|---|
| 1 |  | F L I K K E R E N D | Ernstige noodtoestand Alle schepen wijken uit volgens instructies |
| 2 |  | | Invaren en/of uitvaren verboden Schepen dienen het vaarwater en de aanloopgeul onmiddellijk en langs de kortste weg vrij te maken |
| 3 |  | | Eénrichtingsverkeer Schepen mogen enkel in aangegeven richting varen |
| 4 |  | | Tweerichtingsverkeer Verkeer is in beide richtingen toegelaten |
| 5 |  | | Eénrichtingsverkeer Enkel het vaartuig dat toelating heeft gekregen mag in de aangeduide richting doorvaren. Andere vaartuigen dienen het vaarwater en de aanloopgeul onmiddellijk en langs de kortste weg vrij te maken |

Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding

2025-01/041 KUSTJACHTHAVENS: SNELHEIDSBEPERKINGEN VOOR WERKTUIGLIJK VOORTBEWOGEN VAARTUIGEN

BaZ 2024-01/043 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.

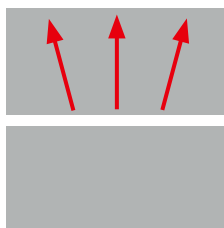
Deze borden voor snelheidsbeperkingen zullen steeds vergezeld gaan van een bord "Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken".

Bron: MDK - afdeling Kust - team Beheer Kust

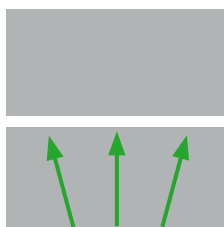
2025-01/042 HAVEN OOSTENDE: BIJZONDERE VERKEERSSEINEN - FLIKKERLICHTEN

BaZ 2024-01/044 vervalt.

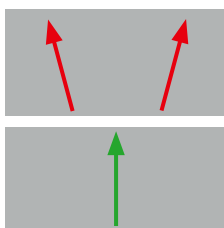
1. Aan de ingang van het Montgomerydok worden onder een geel flinkerlicht twee verkeersborden geplaatst, landwaarts gericht: het bovenste met rode, het onderste met groene pijlen. Volgende instructies voor het uitvaren zullen worden vertoond:



Verboden: richting zee
visserssluis+tijdok
achterhaven

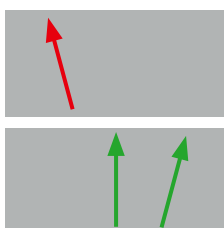


Toegestaan: richting zee
visserssluis+tijdok
achterhaven



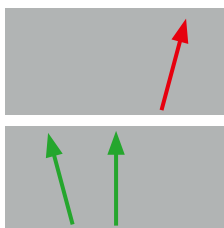
Verboden: richting zee
achterhaven

Toegestaan: richting visserssluis+tijdok



Verboden: richting zee

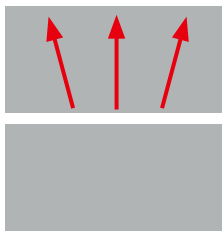
Toegestaan: richting visserssluis+tijdok
achterhaven



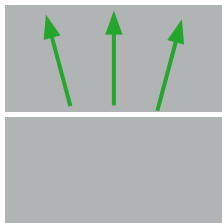
Verboden: richting achterhaven

Toegestaan: richting zee
visserssluis+tijdok

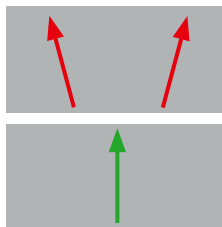
2. Aan de ingang van de visserssluis worden onder een geel flikkerlicht twee verkeersborden geplaatst, landwaarts gericht: het bovenste met rode, het onderste met groene pijlen. Volgende instructies voor het uitvaren zullen worden vertoond:



Verboden: richting zee
Montgomerydok
achterhaven

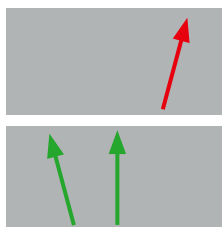


Toegestaan: richting zee
Montgomerydok
achterhaven



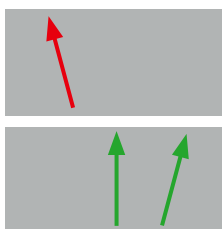
Verboden: richting zee
achterhaven

Toegestaan: richting Montgomerydok



Verboden: richting zee

Toegestaan: richting Montgomerydok
achterhaven



Verboden: richting achterhaven

Toegestaan: richting zee
Montgomerydok

3. Ter hoogte van de aanlegkade Foxtrot aan de oostzijde van de vaargeul wordt, onder een geel flikkerlicht, een rood stoplicht zeewaarts gericht geplaatst. Het woord "STOP" is zichtbaar. Dit betekent voor de schepen die uit de achterhaven varen een formeel bevel tot stoppen en wachten, dit zolang genoemde lichten niet worden gedoofd.

Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding

2025-01/043 HAVEN ZEEBRUGGE: VOORRANGSREGELING VISARTSLUIS - PRINS ALBERTDOK - TIJDOK

BaZ 2024-01/045 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 71) alvorens het Prins Albertdok/Tijdok uit te varen.

Bron: Port of Antwerp-Bruges

2025-01/044 HAVEN ZEEBRUGGE: HAVENSEINEN AAN DE STREK DAMMEN EN AAN DE OUDE STREK DAM (LEOPOLD II-DAM)

BaZ 2024-01/046 vervalt.

Dit bericht is een aanvulling op BaZ 2025-01/040.

De havenseinen aan de strekdammen van Zeebrugge dienen voor het toestaan van in- en/of uitvaren van de haven. Ondergeschikt aan de seinen op de strekdammen blijven de seinen aan de vuurtoren op de oude strekdam (Leopold II-dam) bestaan.

LICHTSEINEN STREK DAMMEN

| | | seaside | | landside | |
|--------------------------------|--|---------|-----|----------|-----|
| Haven gesloten Groot gevaar | Ernstig noodgeval Alle schepen stoppen of afleiden volgens instructie | ● | Occ | ● | Occ |
| | | ● | Occ | ● | Occ |
| | | ● | Occ | ● | Occ |
| Haven gesloten | Invaren verboden Uitvaren verboden | ● | | ● | |
| | | ● | | ● | |
| | | ● | | ● | |
| Uitvaren | Invaren verboden Uitvaren toegelaten, Eénrichtingsverkeer | ● | | ● | |
| | | ● | | ● | |
| | | ● | | ● | |
| Invaren | Invaren toegelaten, Uitvaren verboden Eénrichtingsverkeer | ● | | ● | |
| | | ● | | ● | |
| | | ● | | ● | |
| Vrij verkeer | Invaren en uitvaren toegelaten Beide richtingen | ● | | ● | |
| | | ● | | ● | |
| | | ○ | | ○ | |
| LNG schip in | Invaren mits uitdrukkelijke toelating Uitvaren verboden Schip bestemd voor LNG -terminal | ● | ● | ● | ● |
| | | ○ | ● | ● | ● |
| | | ● | ● | ● | ● |
| LNG schip uit | Invaren verboden Uitvaren mits uitdrukkelijke toelating Schip vaart af van LNG –terminal | ● | ● | ● | ● |
| | | ● | ● | ○ | ● |
| | | ● | ● | ● | ● |
| Invaren mits toelating | Invaren mits uitdrukkelijke toelating. Uitvaren verboden. | ● | | ● | |
| | | ○ | | ● | |
| | | ● | | ● | |
| Uitvaren mits toelating | Invaren verboden. Uitvaren mits uitdrukkelijke toelating. | ● | | ● | |
| | | ● | | ○ | |
| | | ● | | ● | |
| In- en uitvaren mits toelating | Invaren mits uitdrukkelijke toelating. Uitvaren mits uitdrukkelijke toelating. | ● | | ● | |
| | | ○ | | ○ | |
| | | ● | | ● | |

LICHTSEINEN AAN DE OUDE HAVENDAM

| Zeezijde | | Landzijde | |
|--|-------------|---|-------------|
| Invaren mits uitdrukkelijke toelating. | ● ○ ● | Uitvaren verboden | ● ● ● |
| Invaren verboden | ● ● ● | Uitvaren mits uitdrukkelijke toelating. | ● ○ ● |
| Invaren toegelaten tweerichtingsverkeer | ● ● ○ | Uitvaren toegelaten tweerichtingsverkeer | ● ● ○ |
| Invaren verboden | ● ● ● | Uitvaren verboden | ● ● ● |
| Invaren mits uitdrukkelijke toelating. | ● ○ ● | Uitvaren mits uitdrukkelijke toelating. | ● ○ ● |

Bron: Port of Antwerp-Bruges

2025-01/045 HAVEN ZEEBRUGGE - P. VANDAMMESLUIS EN VISARTSLUIS: SEINLICHTEN

BaZ 2024-01/047 vervalt.

De seinlichten aan de P. Vandammesluis te Zeebrugge werden officieel in dienst gesteld op 01 december 2013 voor het toestaan van invaart en/of uitvaart van de schepen.

De 4 masten aan de buitenkant van de sluis (zee- en landzijde) dragen een mistlicht (FY).

Nieuwe in- en uitvaartlichten zijn operationeel aan beide deuren van de Visartsluis.

CONFIGURATIE SEINMASTEN AAN DE P. VANDAMMESLUIS EN VISARTSLUIS TE ZEEBRUGGE



Invaren/uitvaren van de sluis verboden



Sluisdeur of brug in beweging - invaren/uitvaren van de sluis verboden maar wordt aanstands toegestaan



Invaren/uitvaren van de sluis toegelaten



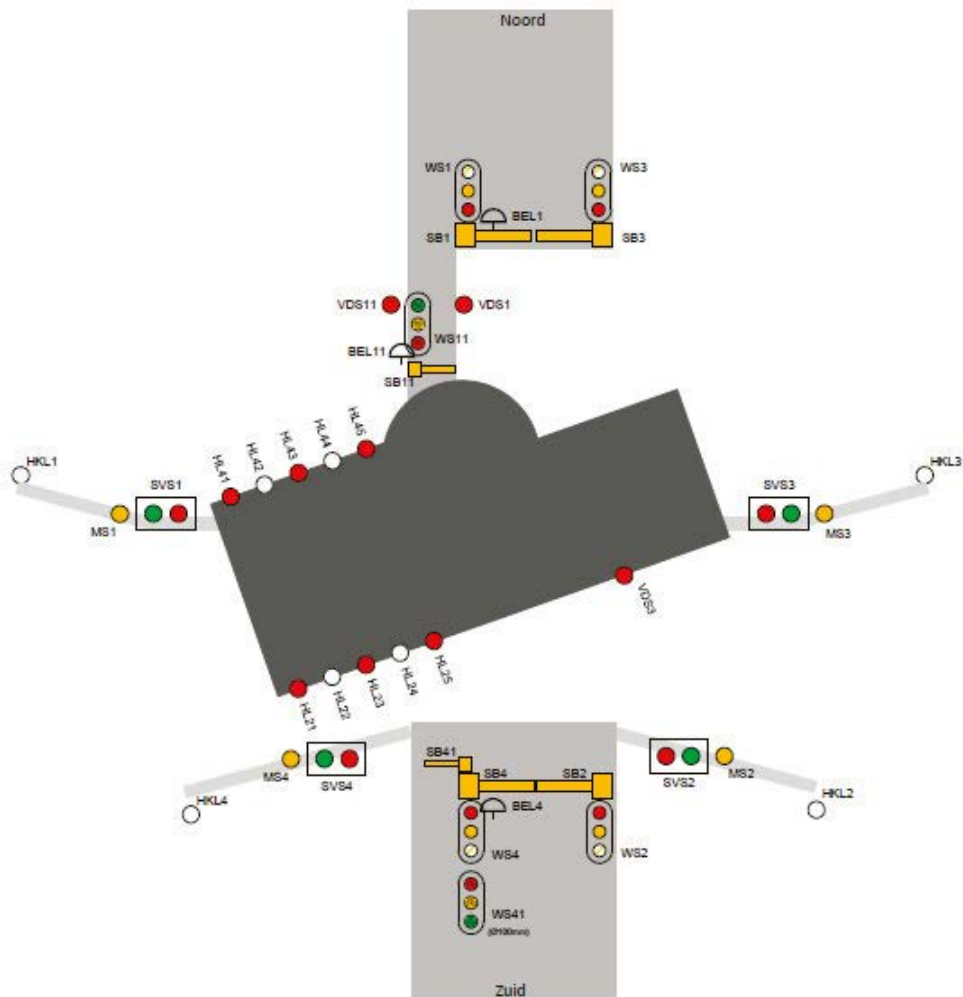
Invaart verboden, sluis buiten bedrijf



Bron: Port of Antwerp-Bruges

2025-01/046 HAVEN ZEEBRUGGE – VERBINDINGSDOK: VERBINDINGSBRUG

BaZ 2024-01/048 vervalt.

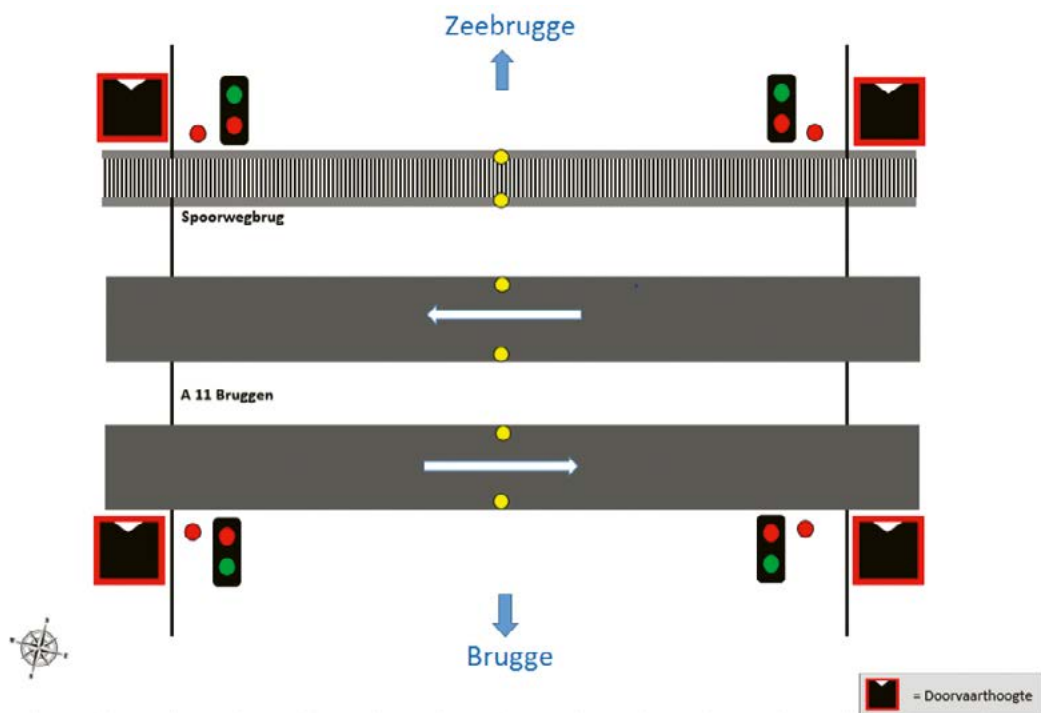


Bron: Port of Antwerp-Bruges

2025-01/047 HAVEN ZEEBRUGGE - BOUDEWIJNKANAAL - ROSKAMBRUGGEN (A11) EN SPOORWEGBRUG: SEINLICHTEN

BaZ 2024-01/049 vervalt.

SIGNALISATIE ROSKAMBRUGGEN (A11) EN SPOORWEGBRUG



| | |
|---|--|
| Doorvaart en onderdoorvaart, Spoorwegbrug en Roskambruggen (A11), verboden. | |
| Doorvaart, Spoorwegbrug en Roskambruggen (A11), verboden. Onderdoorvaart toegestaan met een maximum doorvaartheogte van 8.5 m | |
| Doorvaart, Spoorwegbrug en Roskambruggen (A11), verboden. Onderdoorvaart toegestaan met een maximum doorvaartheogte van 15 m | |
| Doorvaart, Spoorwegbrug en Roskambruggen (A11), toegestaan. | |
| Doorvaart en onderdoorvaart, Spoorwegbrug en Roskambruggen (A11), verboden, bruggen gaan open. | |

Bron: Port of Antwerp-Bruges

2025-01/048 HAVEN ZEEBRUGGE: EXTRA REGLEMENTERING LNG BUNKER BOOT

BaZ 2024-01/050 vervalt.

Extra reglementering voor de scheepvaart met betrekking tot LNG bunker boot

LNG bunker schepen (LBV) zijn operationeel in de haven van Zeebrugge-Brugge. Bijgevolg zijn de volgende regels van toepassing:

Wanneer een LBV gemeerd ligt langsij een ontvangend schip of langsij een kaai moet het overige scheepvaartverkeer een minimale passeerafstand houden van 30 m en moet de snelheid beperkt blijven tot 6 knopen.

Wanneer een LBV vaart moet het overige scheepvaartverkeer een minimale afstand houden van 1 kabel voor of achter en een minimale passeerafstand houden van 50 m. Ook hier is de maximale snelheid 6 knopen.

Voor iedere verplaatsing zal een LBV zijn vaarplan in het Engels omroepen op VHF 68 wanneer toepasselijk op de achterhaven of VHF 71 wanneer toepasselijk op de voorhaven.

Een LBV mag niet in de haven varen indien de windsnelheden, met een constante sterkte, groter zijn dan 20 m/s (8 Bft) gedurende 10 minuten of meer en/of de zichtbaarheid kleiner is dan 500 m.

Bij sluispassage zal de LBV als laatste schip in de sluis varen en in principe ook als laatste uit de sluis vertrekken, tenzij de sluismeester andere instructies geeft. Wanneer een LBV in de sluis ligt, is hot work en roken verboden in de sluisomgeving (afgebakend door hekken aan elke zijde) en op alle andere schepen in de sluis.

Bovenvermelde snelheid zal gemonitord worden door het Havenbedrijf. De overtreder zal onverbiddelijk en toepasselijk worden gesanctioneerd. Andere snelheidsbeperkingen (Yamal-project) blijven nog steeds van toepassing.

Bron: Port of Antwerp-Bruges

2025-01/049 HAVEN ZEEBRUGGE: NAUTISCHE BEHEERSMAATREGELEN – LNG PROCEDURES

BaZ 2024-01/051 vervalt.

1. Algemene bepalingen

1.1. Algemeen

De opvaart naar, het verblijf in en de afvaart vanuit Zeebrugge van een LNG-tanker zijn operaties die volledig planmatig moeten verlopen.

In Zeebrugge is een 24/7 VTS-centrale verder VCZB (Verkeerscentrale Zeebrugge) genoemd dat samen met Port Control Zeebrugge deze activiteiten controleert.

De algemene bepalingen zijn identiek voor grote LNG-vaart en kleine LNG-vaart. Voor een vergelijking van nautisch randvoorwaarden tussen de onderscheiden LNG-tankers: zie bijlage III.

1.2. Bevoegde autoriteiten

Bij het verwijzen naar de bevoegde autoriteiten in de tekst worden bedoeld

- VCZB (Verkeerscentrale Zeebrugge)
- GNA (Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit)
- PoAB (Port of Antwerp-Bruges)
- DAB Loodswezen (Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen)

Contactgegevens van de bevoegde autoriteiten: zie bijlage I.

1.3. Beheersmaatregelen

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

Wanneer een LNG-tanker onder lucht of inert gas vaart, brengt deze de bevoegde autoriteiten hiervan op de hoogte. Het gasvrij-certificaat moet vooraf bezorgd worden aan VCZB en de havenkapiteinsdienst (platform ZB) PoAB.

Een LNG-tanker die vertrokken is uit droogdok met een gasvrij-certificaat dat tijdens de reis naar Zeebrugge verlopen is, kan door PoAB op basis van een verklaring van de gezagvoerder al dan niet als gasvrij erkend worden. PoAB brengt de bevoegde autoriteiten op de hoogte van deze beslissing. Nieuwbouw schepen die nog nooit geladen zijn geweest kunnen eveneens op basis van een verklaring van de gezagvoerder als gasvrij worden erkend.

Bijvoorbeeld in geval de LNG-tanker rechtstreeks van het droogdok komt en daar een gasvrij-certificaat heeft ontvangen, kan men op basis van een verklaring van de gezagvoerder aannemen dat deze toestand niet is veranderd zelfs als de geldigheidsduur van het gasvrijcertificaat is vervallen.

Alle LNG-tankers behalve deze die vrijgesteld zijn, die van en naar de haven van Zeebrugge komen via de loodskruispost Wandelaar zijn gebonden aan de LNG-beheersmaatregelen.

Specifiek voor kleine LNG-tankers:

- De beheersmaatregelen voor kleine LNG-tankers zijn enkel van toepassing in het Pas van Zand en de haven Zeebrugge, ongeacht het voorafgaande traject.
- Verhalingen van kleine LNG-tankers binnen de haven vallen onder de beheersmaatregelen zoals beschreven onder punt 3: Kleine LNG-vaart met uitzondering van de voorwaarden VCZB onder punt 3.2.2.2 en 3.4.2.2.

In de haven van Zeebrugge zijn de LNG-beheersmaatregelen van toepassing in het tijgebonden gedeelte van de haven.

De volgende LNG-tankers zijn vrijgesteld van de LNG-beheersmaatregelen:

- LNG-tankers waarvan de grootste tank minder dan 3000 m³ bedraagt en met een lading minder dan 15.000 m³
- binnen de haven, LNG-tankers die als bunkerschip fungeren. Deze vallen onder de havenverordening PoAB
- niet-tankers die LNG als brandstof gebruiken voor hun voortstuwing ongeacht de grootte van hun bunkertanks

Naast de nautische beheersmaatregelen “LNG-procedures Zeebrugge”, is ook de Gezamenlijke Bekendmaking m.b.t. het vervoer van gevaarlijke stoffen in gastankers van kracht op alle LNG-vaart die door het GNB-gebied vaart en is ook het Politie en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust van kracht.

1.4. Technische storingen

Alle incidenten en technische storingen aan boord van de LNG-tanker die zich voordoen op het zeetraject alsook tijdens het verblijf in de haven van Zeebrugge worden direct door de LNG-tanker gerapporteerd aan achtereenvolgens VCZB en Port Control Zeebrugge. VCZB brengt op haar beurt MRCC, DAB Loodswezen Zeebrugge en GNA op de hoogte. Port Control Zeebrugge brengt op haar beurt de terminal op de hoogte.

De LNG-tanker meldt 24 uur vóór aankomst op de beloodsingspositie aan VCZB en aan PoAB of er defecten aan het schip, de voortstuwingsmiddelen en de uitrusting zijn vastgesteld of verwacht worden.

Naargelang de aard van een eventueel defect kan het in-/uitvaren worden geweigerd door de bevoegde autoriteiten. Als er veranderingen in de toestand optreden moet dit onmiddellijk gemeld worden aan achtereenvolgens VCZB en Port Control Zeebrugge. VCZB brengt op haar beurt MRCC en DAB Loodswezen Zeebrugge en GNA op de hoogte. Port Control Zeebrugge brengt op haar beurt de terminal op de hoogte.

1.5. Melding positie/E.T.A./E.T.D.

Vanaf vijf (5) dagen voor de aankomst te Zeebrugge moet de positie van de LNG-tanker om de 24 uur gemeld worden aan PoAB.

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

VCZB en PoAB bepalen en controleren de tijd van aankomst/vertrek in overleg met de LNG-tanker en de LNG-terminal.

LNG-tankers die niet aan bovenvermelde termijnen kunnen voldoen, omdat bvb. de aanloophaven nog niet bekend is of tijdens de reis wordt gewijzigd, moeten zich melden van zodra deze informatie bekend is en ten minste 6 uur op voorhand.

1.6. Swath operabiliteit

De LNG-tanker meldt minimum 24 uur vóór aankomst aan VCZB en DAB loodswezen Zeebrugge of het vaartuig al dan niet swath-operabel is. (zie bijlage VI)

1.7. Aanbevolen ankerplaatsen

Als er een loods aan boord is, wordt de ankerplaats toegewezen door VCZB in samenspraak met de bedienende loods.

Als er geen loods aan boord is, wijst VCZB het ankergebied Westhinder aan. Bij het verlaten van het ankergebied Westhinder om naar de beloodsingspositie te varen moet de LNG-tanker vermijden om het voorzorgsgebied beoosten de lijn A-N/A-S binnen te varen. De LNG-tanker moet via Westhinder – OD1 naar A-S opvaren.

1.8. VTS-begeleiding / positie-informatie / VHF-communicatie

De VTS-begeleiding door VCZB gebeurt op de VHF 60, VHF 65 en VHF 69 van de onderscheiden blokgebieden van de VHF-sectoren

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

Verkeersgebied "Wandelaar Approach"

Van in de west tot de lijn Watertoren Westende - MiddelkerkeBk (boei) -
51°19,60'N/002°31,50' E - OD1 (boei)

ROEPNAAM: Wandelaar Approach - VHF 60

Verkeersgebied "Wandelaar"

vanaf de lijn watertoren Westende - MiddelkerkeBk (boei) - 51°19,60'N/002°31,50' E - OD1 (boei)
tot boeienlijn A1bis - S2 - VG6

ROEPNAAM: Traffic Center Wandelaar - VHF 65

Verkeersgebied "Zeebrugge"

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

ROEPNAAM: Traffic Center Zeebrugge - VHF 69

Op vraag van de LNG-tanker, kan door VCZB te allen tijde continu positie-informatie verstrekt worden op VHF 4.

Het gebruik van VHF 4 ontslaat de LNG-tanker niet van de bereikbaarheidsplicht op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de VHF-sectoren.

ROEPNAAM: Radar Zeebrugge - VHF 4

Opvarend moet de LNG-tanker vanaf de "S3"-boei bereikbaar zijn voor Port Control Zeebrugge op VHF 71.

2. Grote LNG-vaart

2.1. Definitie

Met grote LNG-vaart wordt bedoeld, LNG-tankers met een lengte langer dan 200 m, verder genoemd: grote LNG-tanker

Hierin worden vijf grote groepen onderscheiden:

- Conventionele LNG-vaart: loa: > 200 m en < 315 m
- Q-Flex: loa: ≥ 315 m en < 345 m
- Q-Max: loa: ≥ 345 m
- ARC7: Ice Class tanker met drie Pod-schroeven ontwikkeld en gebouwd voor het Yamal LNG project (loa: 299 m)
- Qatari Moss 5 spheres schepen: Conventioneel LNG-schip met 5 spherische MOSS type opslagtanks

2.2. Nautische beheersmaatregelen bij opvaart

2.2.1. Loodsen

Twee loodsers zijn vereist aan boord van de grote LNG-tanker.

Het bemannen geschiedt 1 mijl beoosten de boeienlijn "A-S"/"A-N", op voldoende grote afstand van het beloodsen van de overige vaartuigen. Tijdens deze operatie wordt de overige scheepvaart door Traffic Center Wandelaar geïnformeerd om minimaal een halve mijl van de grote LNG-tanker weg te blijven, desgevallend via een verkeersaanwijzing.

2.2.2. Route

De opvarende grote LNG-tanker vaart langs de route loodskruispost Wandelaar, Akkaert-SW, A1, "S3/S4", Scheur West, Pas van het Zand.

Na het uitwisselen van informatie met VCZB kan er in functie van het verkeersbeeld en/of stremming van het vaarwater afgeweken worden van de oorspronkelijke route en kan de route loodskruispost Wandelaar, Vaargeul 1, "S3/S4", Scheur West, Pas van het Zand gevolgd worden.

De grote LNG-tanker heeft het statuut van
"BOVENMAATS VAARTUIG"
omschreven in BaZ 2025-01/040

2.2.3. Toelating tot opvaart

- Daglichtcondities zijn niet vereist voor wat betreft het vast maken van sleepboten ter hoogte van SZ-boei behalve wanneer anders afgesproken op de ship-shore meeting (bijv. wegens specifieke constructie voor- of achterschip).
- De toelating tot opvaart wordt door de grote LNG-tanker gevraagd aan VCZB, deze wordt verleend wanneer aan onderstaande voorwaarden is voldaan.

2.2.3.1. Voorwaarden PoAB

- De nodige voorzieningen voor ontvangst van de grote LNG-tanker moeten getroffen zijn.
 - Vaartuigen geladen met IMO1-goederen en LNG-tankers mogen zich niet tegelijkertijd in de voorhaven bevinden tenzij voldaan is aan de voorwaarden zoals beschreven in de Codex voor de Behandeling van Gevaarlijke Goederen van PoAB nv. Dit is niet van toepassing voor LPG-schepen¹.
- Conventionele & ARC7-tankers:
- Minstens drie sleepboten moeten tijdig kunnen uitvaren om de **grote conventionele LNG-tanker** te assisteren vanaf de "SZ"-boei. Eén bijkomende sleepboot assisteert vanaf de passage van de strekdammen Zeebrugge.
 - Een minimale bollardpull met een totale kracht van 255 ton is vereist voor de 4 sleepers bij een windkracht tot 12 m/s.
 - Een minimale bollardpull met een totale kracht van 275 ton is vereist voor de 4 sleepers bij een windkracht vanaf 12 m/s.
 - Minstens drie sleepboten moeten tijdig kunnen uitvaren om de grote **ARC7 LNG-tanker** te assisteren vanaf de "SZ"-boei. Eén bijkomende boot assisteert vanaf de passage van de strekdammen Zeebrugge.
 - Een minimale bollardpull met een totale kracht van 210 ton is vereist voor de 4 sleepers bij een windkracht tot 12 m/s.
 - Een minimale bollardpull met een totale kracht van 210 ton is vereist voor de 4 sleepers, waarvan twee van 80 ton of meer, bij een windkracht vanaf 12 m/s.
- Q-max en Q-flex tankers:
- Minstens drie sleepboten moeten tijdig kunnen uitvaren om de grote LNG-tanker te assisteren vóór de "SZ"-boei. Twee bijkomende sleepboten assisteren vanaf de passage van de strekdammen Zeebrugge.
 - **Bij de Q-flex serie:** een minimale bollardpull met een totale kracht van 275 ton is vereist voor de 5 sleepers.
 - **Bij de Q-Max serie jetty 1 (kaai 615):** een minimale bollardpull met een totale kracht van 305 ton is vereist voor de 5 sleepers.
 - **Bij de Q-max serie jetty 2 (kaai 616):** een minimale bollardpull met een totale kracht van 305 ton is vereist voor de 5 sleepers. Bij een windkracht vanaf 10 m/s, is een minimale bollardpull met een totale kracht van 365T vereist voor de 5 sleepers. Waarbij minimaal 2 sleepers van 85T en 3 van 65T. Additionele operationele instructies worden beschreven in bijlage VII.
- Qatari Moss 5 Spheres schepen:
- Minstens drie sleepboten moeten tijdig kunnen uitvaren om de grote LNG-tanker te assisteren vóór de "SZ"- boei. 1 bijkomende sleepboot assisteren vanaf de passage van de strekdammen Zeebrugge. Nog 1 extra sleepboot ter assistentie als het schip in zich in het LNG dok bevindt.
 - Bij Qatari Moss 5 spheres schepen gelden er additionele maatregelen voor kaai 616. Deze worden beschreven in additionele operationele instructies in bijlage VIII

¹ En rekening houdend met het Besluit van het hoofd van de Belgische Dienst der Springstoffen van 23 september 1980 houdende bijzondere voorschriften inzake springstofverhandeling in de haven van Zeebrugge, en zijn verwijzingen.

Opmerkingen geldend voor de 5 types grote LNG-tankers:

- Drie sleepboten moeten effectief kunnen assisteren vóór de passage van de "SZ"-boei.
- De grote LNG-tanker moet uitgerust zijn om vier sleepboten vast te maken aan dek, het gebruik van "sunken bits" in de scheepszij is uitgesloten zeewaarts van de strekdammen Zeebrugge.
- De gebruikte sleeplijnen worden telkens door de sleepboten uitgegeven.
- Eén of meerdere sleepboten moeten beschikken over geschikte blusmiddelen, klassenorm Fifi-1, om een LNG- brand te kunnen bestrijden (zie bijlage IV).

→ Strenge bepaling van de volgorde en tijdstip van opvaart wanneer er zich gelijktijdig andere vaartuigen aanmelden. Als referentie wordt door Port Control Zeebrugge het "Op- en afvaartregeling en werkafspraken voor Zeebrugge" gehanteerd.

De voorwaarden uit 2.2.3.1. dienen door VCZB afgecheckt te worden met Port Control Zeebrugge vóór passage grote LNG-tanker boeien "VG5/VG6 – S2".

2.2.3.2. Voorwaarden VCZB

- De grote LNG-tanker moet een minimum kielspeling van 15% hebben op het volledige traject. Dit geldt ook binnen het LNG-dok.
- De gemiddelde windkracht moet minder dan 14 m/s zijn volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge (conventionele LNG-vaart , Q-flex, ARC7-serie en Qatari Moss 5 spheres).
De gemiddelde windkracht moet minder dan 12 m/s zijn volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge (Q-max-serie).
- De snelheid van de getijstroom aan de strekdammen Zeebrugge moet minder dan 1,5 knoop zijn.
- Het zicht moet minstens 1000 m bedragen over het volledige zee- en haventraject.

De voorwaarden uit 2.2.3.2. dienen door VCZB afgecheckt te worden vóór het bemannen van de grote LNG-tanker.

Wanneer niet voldaan wordt aan de voorwaarden onder 2.2.3.2 dient dit door VCZB voorgelegd te worden aan de bevoegde autoriteiten. Er wordt in consensus beslist of er al dan niet toelating wordt gegeven tot opvaart.

Wanneer geen toelating tot opvaart wordt verleend, zal de grote LNG-tanker naar een ankerplaats worden verwezen door VCZB.

Wanneer de grote LNG-tanker toelating kreeg om op te varen naar de haven van Zeebrugge en de omstandigheden tot een onaanvaardbaar niveau verslechteren (wind, zicht, te weinig sleepboten, geen aanlegplaatsen beschikbaar,.....), moet de grote LNG-tanker uiterlijk vóór het passeren van de boeien "VG5/ VG6 – S2" hiervan worden ingelicht door VCZB.

Ook na deze passage moet VCZB wijzigingen steeds melden aan de LNG-tanker.

2.2.4. Vaarplan en melding passage punten

2.2.4.1. Vaarplan

De loods die aangeduid wordt voor het loodsen van de grote LNG-tanker streeft ernaar om minstens één uur vóór ETA "A-S"-boei een vaarplan op te stellen.

Het vaarplan wordt door de loods per e-mail doorgestuurd naar VCZB. Wanneer geen e-mail ter beschikking kan het vaarplan telefonisch of per VHF worden overgemaakt.

VCZB bezorgt op haar beurt het vaarplan per e-mail aan de bevoegde autoriteiten en de loodskruispost.

VCZB roept het vaarplan (met de diverse passagepunten en passagetijden) gelijktijdig om op VHF 65 en VHF 69 van de onderscheiden blokgebieden van de VHF-sectoren, op de volgende tijdstippen:

- Eén uur voor bemannen van de grote LNG-tanker wordt de ETA "A-S" en passage S3 en SZ omgeroepen.
- Na bemannen worden de passagetijden S3 en SZ doorgegeven door de loods aan VCZB en omgeroepen door VCZB.

2.2.4.2. Afwijkingen vaarplan

Bij afwijkingen groter dan 15 minuten op het initieel vaarplan wordt dit door de grote LNG-tanker gemeld aan VCZB.

Bij ketenverstoringen kunnen afwijkingen gevraagd worden. Als dit leidt tot afwijkingen groter dan 15 minuten moet dit gemeld te worden uiterlijk vóór het passeren van de boeien "VG3/VG4 - A1". De finale beschikbaarheid en ongestoorde planning van de keten dient uiterlijk vóór het passeren van de boeien "VG5/VG6 - S2" bevestigd te worden.

VCZB roept het aangepast vaarplan (enkel passagepunten S3-SZ) onmiddellijk om op de VHF 65 en VHF 69 van de onderscheiden blokgebieden van de VHF-sectoren.

VCZB brengt Port Control Zeebrugge telefonisch op de hoogte.

VCZB mailt de afwijking door naar de bevoegde autoriteiten en de loodskruispost

2.2.4.3. Melding passage punten

De grote LNG-tanker zal zich melden bij onderstaande punten, met vermelding van het geschatte tijdstip eerstvolgend passagepunt:

| | | Meldingsplicht | | |
|-----------------------------|----------------------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| | | Wandelaar VHF 65 | Zeebrugge VHF 69 | Control ZB VHF 71 |
| Passagepunten (vaarplan) | Loods aan boord | X | | X |
| | S2 of VG5/VG6 (route Vaargeul 1) | | X | |
| | S3-boei (om te roepen door VCZB) | | X | |
| | S5-boei | | | X |
| | SZ-boei (om te roepen door VCZB) | | X | |
| | Strekdammen ZB | | X | X |
| | Alles vast | | | X |

Uitgaande vaartuigen worden door VCZB bij passage "W4"-boei op de hoogte gebracht over de in- en uitgaande grote LNG-tanker met bijhorende passagepunten.

Inkomende vaartuigen vanuit worden door VCZB bij passage "WP4"-, S2- en VG5/VG6-boei op de hoogte gebracht over de in- en uitgaande grote LNG-tanker met bijhorende passagepunten.

2.2.5. Scheepvaartregeling

2.2.5.1. Door VCZB

VCZB regelt en coördineert het scheepvaartverkeer in de nabijheid van de grote LNG-tanker.

Bij de melding van de geschatte passagetijden wordt door VCZB telkens de minimale passeerafstand meegedeeld aan de scheepvaart (5 kabels bij bemannen van de grote LNG-tanker en 2 kabels bij vaart). Dit ontslaat noch de grote LNG-tanker noch de overige vaartuigen niet voor het toepassen van goed zeemanschap en het maken van onderlinge afspraken op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de MFBI om de 2 respectievelijk 5 kabels passeerafstand te bewerkstellingen.

Op het traject van "S3/S4"-boei tot de havenhoofden Zeebrugge en omgekeerd mogen vaartuigen een grote LNG-tanker slechts oplopen en/of kruisen indien vooraf uitdrukkelijke afspraken werden gemaakt, op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de VHF-sectoren, met de grote LNG-tanker en VCZB.

2.2.5.2. Door PoAB

Vanaf passage van de "Z"-boei verzorgt Port Control Zeebrugge de verkeerscoördinatie van alle op- en afvaart naar Zeebrugge en alle scheepvaart in de haven van Zeebrugge waarbij een passeerafstand van 2 kabels wordt gehandhaafd tot de grote LNG-tanker achter (beoosten) de LNG-boei is gemanoeuvreed. Dit slaat niet op scheepvaart in de Wielingen.

2.3. Verblijf in de haven van Zeebrugge - PoAB

De grote LNG-tanker moet bakboordzijde aan steiger 615 of stuurboordzijde aan steiger 616 aanmeren, met uitzondering van de Q-Max. De Q-Max meert bakboordzijde aan zowel steiger 615 als 616 (head-in) indien kaai 615 bezet is.

Tijdens de volledige duur van het verblijf in de haven moeten onder meer de volgende voorzorgsmaatregelen genomen worden:

- De grote LNG-tanker mag een kielspeling hebben van minder dan 15% gedurende het verblijf in de haven.
- Eén sleepboot die beschikt over geschikte blusmiddelen, klassenorm Fifi-1, om een LNG-brand te kunnen bestrijden moet continu in de nabijheid van de grote LNG-tanker vertoeven en moet meteen beschikbaar zijn bij oproep voor een interventie²
Deze sleepboot mag assisteren bij de aanloop en manoeuvres van een tweede LNG-tanker van/naar het LNG-dok.
Bij aanwezigheid van twee LNG-tankers in het LNG-dok is één sleepboot voldoende (zie ook hoofdstuk 4).
- Vaartuigen geladen met IMO1-goederen en LNG-tankers mogen zich niet tegelijkertijd in de voorhaven bevinden tenzij voldaan is aan de voorwaarden zoals beschreven in de Codex voor de Behandeling van Gevaarlijke Goederen van PoAB nv. Dit is niet van toepassing voor LPG-schepen³.

2.4. Nautische beheersmaatregelen bij afvaart

2.4.1. Loodsen

Twee loodsers zijn vereist aan boord van de grote LNG-tanker.

2.4.2. Route

De afvarende grote LNG-tanker vaart langs de route Pas van het Zand, Scheur West, "S3/S4", Vaargeul 1, Loodskruispost Wandelaar.

Na het uitwisselen van informatie met VCZB kan er in functie van het verkeersbeeld en/of stremming van het vaarwater afgeweken worden van de oorspronkelijke route en kan de route Pas van het Zand, Scheur West, "S3/S4", A1, loodskruispost Wandelaar gevolgd worden.

De grote LNG-tanker heeft het statuut van
"BOVENMAATS VAARTUIG"
omschreven in BaZ 2025-01/040

2.4.3. Toelating tot afvaart

De toelating tot afvaart wordt door de grote LNG-tanker gevraagd aan Port Control Zeebrugge, deze wordt verleend wanneer aan onderstaande voorwaarden is voldaan.

2.4.3.1. Voorwaarden PoAB

- Vaartuigen geladen met IMO1-goederen en LNG-tankers mogen zich niet tegelijkertijd in de voorhaven bevinden tenzij voldaan is aan de voorwaarden zoals beschreven in de Codex voor de Behandeling van Gevaarlijke Goederen van MBZ nv. Dit is niet van toepassing voor LPG-schepen⁴.
- Sleepboten:
 - **Bij conventionele en ARC7 LNG-vaart:** een minimale bollarpull met een totale kracht van 190 ton is vereist – 3 sleepers vereist.
 - Bij gemiddelde windsnelheden van 12 m/s of groter is voor één van de sleepers een bollarpull van minimaal 80 ton vereist.
 - **Bij Q-flex:** een minimale bollarpull met een totale kracht van 190 ton is vereist – 4 sleepers vereist.

2 In uitzonderlijke gevallen kan de specifieke sleepboot gebruikt worden voor assistentie in de voorhaven, ten behoeve van andere vaartuigen dan LNG-tankers van/ naar het LNG-dok. In dat geval mag de sleepboot alleen gebruikt worden voor duwwerk en moet hij in noodgevallen onmiddellijk beschikbaar zijn om in te grijpen.

3 En rekening houdend met het " Besluit van het hoofd van de Belgische Dienst der Springstoffen van 23 september 1980 houdende bijzondere voorschriften inzake springstofverhandeling in de haven van Zeebrugge, en zijn verwijzingen

4 En rekening houdend met het " Besluit van het hoofd van de Belgische Dienst der Springstoffen van 23 september 1980 houdende bijzondere voorschriften inzake springstofverhandeling in de haven van Zeebrugge, en zijn verwijzingen

- **Bij Q-max:** een minimale bollarpull met een totale kracht van 260 ton is vereist – 4 sleepers vereist.
- De loodsen kunnen in functie van de heersende omstandigheden (wind, diepgang, ...) steeds extra sleepboten opvragen.
- Het hierboven vermelde aantal sleepboten moet effectief kunnen assisteren tot de passage strekdammen Zeebrugge.

De grote LNG-tanker moet uitgerust zijn om het hierboven vermelde aantal sleepboten vast te maken aan dek. De gebruikte sleeplijnen worden telkens door de sleepboten uitgegeven.

Eén of meerdere sleepboten moeten beschikken over geschikte blusmiddelen, klassenorm Fifi-1, om een LNG-brand te kunnen bestrijden (zie bijlage IV).

- Strenge bepaling van de volgorde en tijdstip van afvaart wanneer er zich gelijktijdig andere vaartuigen aanmelden. Als referentie wordt door Port Control Zeebrugge het "Op- en afvaartregeling en werkafspraken voor Zeebrugge" gehanteerd.

De voorwaarden onder 2.4.3.1. dienen door Port Control Zeebrugge afgecheckt te worden vóór afvaart.

2.4.3.2. Voorwaarden VCZB

- De grote LNG-tanker moet een minimum kielspeling van 15% hebben op het volledige traject. Dit geldt ook binnen het LNG-dok.
- De gemiddelde windkracht moet minder dan 14 m/s zijn volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge (conventionele LNG-vaart, Q-flex, ARC7-serie en Quatari Moss 5 spheres).
De gemiddelde windkracht moet minder dan 12 m/s zijn volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge (Q-max-serie).
- De snelheid van de getijstroom aan de strekdammen Zeebrugge moet minder dan 2 knoop zijn voor conventionele LNG-vaart, de Q-flex en ARC7-serie.
De snelheid van de getijstroom aan de strekdammen Zeebrugge moet minder dan 1,5 knoop zijn voor de Q-max-serie.
- Het zicht moet minstens 1000 m bedragen over het volledige zee- en haven traject.

De voorwaarden onder 2.4.3.2. dienen door Port Control Zeebrugge afgecheckt te worden met VCZB vooraleer toelating tot afvaart wordt gegeven.

Wanneer niet voldaan wordt aan de voorwaarden onder 2.4.3.2. dient dit door VCZB voorgelegd te worden aan de bevoegde autoriteiten. Er wordt in consensus beslist of er al dan niet toelating wordt gegeven tot afvaart.

2.4.4. Vaarplan en melding passage punten

2.4.4.1. Vaarplan

De loods die aangeduid wordt voor het loodsen van de grote LNG-tanker stelt minstens een half uur vóór afvaart Zeebrugge een vaarplan op.

Het vaarplan wordt door de loods bij voorkeur per e-mail doorgestuurd naar VCZB. Indien geen e-mail ter beschikking kan het vaarplan telefonisch of per VHF worden overgemaakt.

VCZB bezorgt op haar beurt het vaarplan per e-mail aan de bevoegde autoriteiten en de loodskruispost.

De loods geeft de ETA (meldingen) SZ, S4 en loods van boord door aan VCZB op K 69 bij vertrek van de terminal.

VCZB roept het vaarplan (met de diverse passagepunten en passagetijden) gelijktijdig om op de VHF 65 en VHF 69 van de onderscheiden blokgebieden van de VHF-sectoren, op de volgende tijdstippen:

- Een half uur voor afvaart van de grote LNG-tanker roept VCZB de ETD om.
- VCZB roept bij vertrek van de grote LNG tanker de ETA: SZ, S4 en loods van boord

2.4.4.2. Afwijkingen vaarplan

Bij afwijkingen groter dan 15 minuten op het initieel vaarplan wordt dit door de grote LNG-tanker gemeld aan VCZB. VCZB roept het aangepast vaarplan (enkel passagepunten SZ-S4) onmiddellijk om op de VHF 65 en VHF 69 van de onderscheiden blokgebieden van de VHF-sectoren.

VCZB brengt Port Control Zeebrugge telefonisch op de hoogte.

VCZB mailt de afwijking door naar de bevoegde autoriteiten en de loodskruispost.

2.4.4.3. Meldingen passagepunten

De grote LNG-tanker zal zich melden bij onderstaande punten, met vermelding van het geschatte tijdstip eerstvolgend passagepunt:

| | | Meldingsplicht | | | |
|--------------------------|-------------------------------------|---------------------|---------------------|----------------------|-----------------------------|
| | | Wandelaar VHF 65 | Zeebrugge VHF 69 | Control ZB VHF 71 | Radar-controle ZB VHF 19 |
| Passagepunten (vaarplan) | Loods aan boord | | | X | X |
| | Los van de kaai | | X | X | |
| | Strekdammen Zeebrugge | | X | | |
| | SZ-boei (om te roepen door VCZB) | | X | | |
| | S3-boei (om te roepen door VCZB) | | X | | |
| | S2 of VG5/VG6 (route Vaargeul 1) | X | | | |

Uitgaande vaartuigen worden door VCZB bij passage "W4"-boei op de hoogte gebracht over de in- en uitgaande grote LNG-tanker met bijhorende passagepunten.

Inkomende vaartuigen worden door VCZB bij passage "WP4"-boei, S2 en VG5/VG6 op de hoogte gebracht over de in- en uitgaande grote LNG-tanker met bijhorende passagepunten (SZ-S4).

2.4.5. Afhalen van de loods

Bij het afhalen van de loods, dat op voldoende grote afstand van het beloodsen van de overige vaartuigen moet gebeuren, worden de overige vaartuigen door loodsboot Wandelaar en Traffic Center Wandelaar tijdig geïnformeerd om minimaal een halve mijl van de grote LNG-tanker weg te blijven, desgevallend via een verkeersaanwijzing.

2.4.6. Scheepvaartregeling

2.4.6.1. Door PoAB

Zodra de grote LNG-tanker klaar is om het LNG-dok uit te varen, en daartoe de toelating heeft gevraagd en verkregen van Port Control Zeebrugge, zorgt Port Control Zeebrugge voor de verkeersregeling en coördinatie van alle scheepvaart in de haven, waarbij een minimale passeerafstand van 2 kabels wordt gehandhaafd vanaf het ogenblik dat de grote LNG-tanker de LNG-boei passeert tot passage van de strekdammen van Zeebrugge. Dit slaat niet op scheepvaart in de Wielingen.

2.4.6.2. Door VCZB

VCZB regelt en coördineert het scheepvaartverkeer in de nabijheid van de grote LNG-tanker.

Bij de melding van de geschatte passagetijden wordt door VCZB telkens de minimale passeerafstand meegedeeld aan de scheepvaart (5 kabels bij ontschepen loods en 2 kabels bij vaart). Dit ontslaat noch de grote LNG-tanker noch de overige vaartuigen niet voor het toepassen van goed zeemanschap en het maken van onderlinge afspraken op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de VHF-sectoren om de 2, respectievelijk 5 kabels passeerafstand te bewerkstelligen.

Op het traject van S3/S4-boei tot de strekdammen Zeebrugge en omgekeerd mogen vaartuigen een grote LNG-tanker slechts oplopen en/of kruisen indien vooraf uitdrukkelijke afspraken werden gemaakt op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de VHF-sectoren met de grote LNG-tanker en VCZB.

3. Kleine LNG-vaart

3.1. Definitie

Met kleine LNG-vaart wordt bedoeld, LNG-tankers met een lengte tot 200 m, verder genoemd: kleine LNG-tanker.

3.2. Nautische beheersmaatregelen bij opvaart

3.2.1. Route

Zie GB 01-2018 'Vervoer van gevaarlijke stoffen in gastankers binnen het GNB-werkingsgebied' (BaZ 2025-01/059), met de nadruk op het vaarplan IMO2 gastanker, route en passagepunt, S3, ...

De kleine LNG-tanker heeft het statuut van
"BOVENMAATS VAARTUIG"
in Pas van het Zand en de Haven Zeebrugge.

3.2.2. Toelating tot opvaart

De toelating tot opvaart wordt door de kleine LNG-tanker gevraagd aan VCZB, deze wordt verleend wanneer aan onderstaande voorwaarden is voldaan.

3.2.2.1. Voorwaarden PoAB

- De nodige voorzieningen voor ontvangst van de kleine LNG-tanker moeten getroffen zijn.
- Vaartuigen geladen met IMO1-goederen en LNG-tankers mogen zich niet tegelijkertijd in de voorhaven bevinden tenzij voldaan is aan de voorwaarden zoals beschreven in de Codex voor de Behandeling van Gevaarlijke Goederen van PoAB nv. Dit geldt niet voor LPG-tankers⁵
- Sleepboten kunnen te allen tijde worden bijbesteld door de kleine LNG-tanker. De gebruikte sleeplijnen worden telkens door de sleepboten uitgegeven.
- Strengere bepaling van de volgorde en tijdstip van opvaart wanneer er zich gelijktijdig andere vaartuigen aanmelden. Als referentie wordt door Port Control Zeebrugge het "Op- en afvaartregeling en werkafspraken voor Zeebrugge" gehanteerd.

Voorwaarden onder 3.2.3.1 dienen door VCZB afgecheckt te worden met Port Control Zeebrugge vóór passage kleine LNG-tanker boeien "VG5/VG6 – S2".

3.2.2.2. Voorwaarden VCZB

- De kleine LNG-tanker moet een minimum kielspeling van 15% hebben op het volledige traject. Dit geldt ook binnen het LNG-dok.
- De gemiddelde windkracht moet minder dan 14 m/s zijn volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge.
- De snelheid van de getijstroom aan de strekdammen Zeebrugge moet minder dan 2 knoop zijn voor de kleine LNG-tankers groter dan 170 m.
- Het zicht moet minstens 1000 m bedragen over het volledige zee- en haventraject.

Voorwaarden onder 3.2.2.2 dienen door VCZB afgecheckt te worden vóór het bemannen van de kleine LNG-tanker.

Wanneer niet voldaan wordt aan de voorwaarden onder 3.2.2.2 dient dit door VCZB voorgelegd te worden aan de bevoegde autoriteiten. Er wordt in consensus beslist of er al dan niet toelating wordt gegeven tot opvaart.

Wanneer geen toelating tot opvaart wordt verleend, zal de kleine LNG-tanker naar een ankerplaats worden verwezen door VCZB.

Wanneer de kleine LNG-tanker toelating kreeg om op te varen naar de haven van Zeebrugge en de omstandigheden tot een onaanvaardbaar niveau verslechteren (wind, zicht, te weinig sleepboten, geen aanlegplaatsen beschikbaar,...), moet de kleine LNG-tanker uiterlijk voor het passeren van de boeien

⁵ En rekening houdend met het "Besluit van het hoofd van de Belgische Dienst der Springstoffen van 23 september 1980 houdende bijzondere voorschriften inzake springstofverhandeling in de haven van Zeebrugge, en zijn verwijzingen

“VG5/VG6 – S2” hiervan worden ingelicht door VCZB.

Ook na deze passage moet VCZB wijzigingen steeds melden aan de LNG-tanker.

3.2.3. Scheepvaartregeling

3.2.3.1. Door VCZB

Op het traject van SZ-boei tot de strekdammen Zeebrugge en omgekeerd mogen vaartuigen een kleine LNG- tanker slechts oplopen en/of kruisen indien vooraf uitdrukkelijke afspraken werden gemaakt op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de VHF-sectoren, met de kleine LNG-tanker en VCZB. (Behouden wegens bovenmaatse statuut en oplijnen voor havenmonden). Hierbij moet altijd een passeerafstand van 2 kabels tov de kleine LNG aangehouden worden.

3.2.3.2 Door PoAB

Vanaf de passage van de “Z”-boei verzorgt Port Control Zeebrugge de verkeerscoördinatie van alle op- en afvaart en alle scheepvaart in de haven waarbij een passeerafstand van 2 kabels wordt gehandhaafd tot de kleine LNG-tanker achter (beoosten) de LNG-boei is gemanoeuvereerd of afmeert op de toegewezen ligplaats. Dit slaat niet op scheepvaart in de Wielingen.

3.3. Verblijf in de haven van Zeebrugge – PoAB

Tijdens de volledige duur van het verblijf in voorhaven moeten volgende voorzorgsmaatregelen genomen worden:

- De kleine LNG-tanker mag een kielspeling hebben van minder dan 15% gedurende het verblijf in de haven.
- Vaartuigen geladen met IMO1-goederen en LNG-tankers mogen zich niet tegelijkertijd in de voorhaven bevinden tenzij voldaan is aan de voorwaarden zoals beschreven in de Codex voor de Behandeling van Gevaarlijke Goederen van PoAB nv. Dit geldt niet voor LPG tankers⁶.
- Een sleepboot van het type FIFI-1 (zie bijlage IV) moet aanwezig zijn in de voorhaven.

3.4. Nautische beheersmaatregelen bij afvaart

3.4.1. Route

Zie GB 01-2018 'Vervoer van gevaarlijke stoffen in gastankers binnen het GNB-werkingsgebied' (BaZ 2025-01/059), met de nadruk op het vaarplan IMO2 gastanker, route en passagepunt, S4, ...

De kleine LNG-tanker heeft het statuut van
“BOVENMAATS VAARTUIG”
in Pas van het Zand en Haven Zeebrugge.

3.4.2. Toelating tot afvaart

De toelating tot afvaart wordt door de kleine LNG-tanker gevraagd aan Port Control Zeebrugge, deze wordt verleend wanneer aan onderstaande voorwaarden is voldaan.

3.4.2.1. Voorwaarden PoAB

- Vaartuigen geladen met IMO1-goederen en LNG-tankers mogen zich niet tegelijkertijd in de voorhaven bevinden tenzij voldaan is aan de voorwaarden zoals beschreven in de Codex voor de Behandeling van Gevaarlijke Goederen van PoAB nv. Dit geldt niet voor LPG-tankers⁷.
- Sleepboten kunnen te allen tijde worden bijbesteld door de kleine LNG-tanker. De gebruikte sleeplijnen worden telkens door de sleepboten uitgegeven.
- Strenge bepaling van de volgorde en tijdstip van afvaart wanneer er zich gelijktijdig andere vaartuigen aanmelden. Als referentie wordt door Port Control Zeebrugge het “Op- en afvaartregeling en werkafspraken voor Zeebrugge” gehanteerd.

Voorwaarden onder 3.4.2.1. dienen door Port Control Zeebrugge afgecheckt te worden vóór afvaart.

3.4.2.2. Voorwaarden VCZB

⁶ En rekening houdend met het “ Besluit van het hoofd van de Belgische Dienst der Springstoffen van 23 september 1980 houdende bijzondere voorschriften inzake springstofverhandeling in de haven van Zeebrugge, en zijn wijzigingen.

⁷ En rekening houdend met het “ Besluit van het hoofd van de Belgische Dienst der Springstoffen van 23 september 1980 houdende bijzondere voorschriften inzake springstofverhandeling in de haven van Zeebrugge, en zijn wijzigingen.

- De kleine LNG-tanker moet een minimum kielspeling van 15% hebben op het volledige traject. Dit geldt ook binnen het LNG-dok.
- De gemiddelde windkracht moet minder dan 14 m/s zijn volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge.
- Het zicht moet minstens 1000 meter bedragen over het volledige zee- en haventraject.

Voorwaarden onder 3.4.2.2. dienen door Port Control Zeebrugge afgecheckt te worden met VCZB vooraleer toelating tot afvaart wordt gegeven.

Indien niet voldaan wordt aan de voorwaarden onder 3.4.2.2 dient dit door VCZB voorgelegd te worden aan de bevoegde autoriteiten. Er wordt in consensus beslist of er al dan niet toelating wordt gegeven tot afvaart.

3.4.3 Scheepvaartregeling

3.4.3.1. Door PoAB

Zodra de kleine LNG-tanker klaar is om het LNG-dok uit te varen of zijn ligplaats te verlaten, en daartoe de toelating heeft gevraagd en verkregen van Port Control Zeebrugge, zorgt Port Control Zeebrugge voor de verkeersregeling van en naar Zeebrugge en coördinatie van alle scheepvaart in de haven, waarbij een minimale passeerafstand van 2 kabels wordt gehandhaafd vanaf het ogenblik dat de kleine LNG-tanker de LNG-boei passeert of zijn ligplaats verlaat tot de passage van de strekdammen Zeebrugge. Dit slaat niet op scheepvaart in de Wielingen.

3.4.3.2. Door VCZB

Op het traject van SZ-boei tot de havenhoofden Zeebrugge en omgekeerd mogen vaartuigen een kleine LNG-tanker slechts oplopen en/of kruisen indien vooraf uitdrukkelijke afspraken werden gemaakt op de VHF-kanalen van de onderscheiden blokgebieden van de VHF-sectoren met de kleine LNG-tanker en VCZB. Hierbij moet altijd een passeerafstand van 2 kabels t.o.v. de kleine LNG aangehouden worden.

4. Verkeersregeling in het LNG-dok met 2 vaartuigen tegelijkertijd

4.1. Algemeen

- De Q-Max-serie mag alleen bakboord aanleggen, dit aan kade 615 en kade 616 (head-in).
- De eerste LNG-tanker moet volledig afgemeerd zijn (alles vast) volgens het goedgekeurde aanmeerplan vóór een tweede LNG-tanker het LNG-dok mag in- of uitvaren.
- Bij op- of afvaart van een tweede LNG-tanker moet de lichtenlijn in het LNG-dok correct werken.
- Bij op- of afvaart van een LNG-tanker in het LNG-dok, moet een sleepboot van het type Fifi-1 aanwezig zijn, wanneer een andere LNG-tanker aanwezig is, overeenkomstig de bepalingen van de hoofdstukken II en III. Deze sleepboot mag assisteren bij de aanloop en manoeuvres van een tweede LNG-tanker van/naar het LNG-dok.
- Eén sleepboot van het type Fifi-1 is voldoende.
- Bij op- of afvaart met een groot LNG-schip en er ligt een ander groot LNG-schip afgemeerd in het LNG-dok is gebruik van Full SNMS verplicht.

BIJLAGE I - partners

DAB Loodswezen Zeebrugge

Doverlaan 7 bus 2
8380 Zeebrugge

Loodsdienstregelaar (24/7)
Tel: +32 (0)50 35 52 39

Nautisch dienstchef
Kapitein Pieter Parmentier
Gsm +32 (0)470 90 25 76
pieter.parmentier@mowvlaanderen.be

Scheepvaartpolitie Kust

Natiënkaai 5
8400 Oostende

Tel: +32 (0)59 56 15 30

dga.spn.kust.wpz@police.belgium.eu
Dga.skm.kust.bcpno@police.belgium.eu

Port of Antwerp-Bruges

Pierre Vandammehuis
Isabellalaan 1
8380 Zeebrugge

Tel: + 32 (0)50 54 32 43

<https://www.portofantwerpbruges.com/en>

VCZB

Westelijke Stredam
8380 Zeebrugge

Tel: +32 (0)59 342 800
Tel: +32 (0)59 342 801

vts-zeebrugge@vts-scheldt.net

Fluxys

Henri-Victor Wolvenstraat 3
8380 Zeebrugge

Tel: +32 (0)50 36 66 00 (controlezaal)
Tel: +32 (0)50 36 65 00 (noodnummer)

ship@fluxys.com

Receptie:
Tel: +32 (0)50 36 66 11
Fax +32 (0)50 36 66 09

GNA

Scheldecóördinatiecentrum (SCC)
Commandoweg 50
4381 BH Vlissingen, NL

Tel: +31 (0)88 7980 758

gna-scc@vts-scheldt.net

BIJLAGE II - Algemene opmerkingen

De LNG-beheersmaatregelen zijn van toepassing op de huidige configuratie van de LNG-terminal en de ligplaatsen in de voorhaven van Zeebrugge. Bij uitbreiding van de LNG-terminal dienen de beheersmaatregelen voor de haven opnieuw bekeken te worden.

Bij ketenverstoring en congestie wordt de prioriteit bepaald aan de hand van de havenplanning.

BIJLAGE III - Vergelijking nautische randvoorwaarden

| | kleine LNG ¹ | Conventionele LNG | Qatari Moss 5sph | Q-flex | Q-max | ARC7 |
|---|-----------------------------------|---|--|------------------------------|--|--|
| Afmetingen | ≤ 200 m | loa > 200 - < 315 m | loa > 200 - < 315 m | loa ≥ 315 - < 345 m | loa ≥ 345 m | loa = 299 m |
| Bemannen – Loodskruispost | "KB"-boei | 1 mijl beoosten "A-S"-boei | 1 mijl beoosten "A-S"-boei | 1 mijl beoosten "A-S"-boei | 1 mijl beoosten "A-S"-boei | 1 mijl beoosten "A-S"-boei |
| Minimale passeerafstand loodskruispost | | 5 kabels | 5 kabels | 5 kabels | 5 kabels | 5 kabels |
| Minimale passeerafstand | 2 kabels Pas van het Zand + haven | 2 kabels | 2 kabels | 2 kabels | 2 kabels | 2 kabels |
| Statuut vaartuig | Bovenmaats Pas van het Zand | Conform BaZ | Bovenmaats volledig traject | Bovenmaats volledig traject | Bovenmaats volledig traject | Bovenmaats volledig traject |
| Sleepboten inkomend | nihil | 3+1 – 255 BP – "SZ"-boei 275 BP bij wind ≥12 m/s | 3+2 – 275 BP – "SZ"-boei | 3+2 – 275 BP – "SZ"-boei | 3+2– 305 BP – "SZ"-boei Kaai 616 (head-in) 3(65T)+2(85T)-365BP- "SZ"- boei (vanaf 5 Bft of > 10 m/s) | 3+1 – 210 BP – "SZ"-boei (1+1+2x≥80TBP ≥12 m/s) |
| Sleepboten uitgaand | nihil | 3 – 190 BP – tot strekdam (2+1x≥80TBP bij wind ≥12 m/s) | 3 – 190 BP – tot strekdam (2+1x≥80TBP ≥ 12 m/s) | 4 – 190 BP – tot strekdam | 4 – 260 BP – tot strekdam | 3 – 190 BP – tot strekdam (2+1x≥80TBP bij wind ≥ 12 m/s) |
| Maximale wind I/U | < 14 m/s westelijke strekdam | < 14 m/s westelijke strekdam | < 14 m/s westelijke strekdam | < 14 m/s westelijke strekdam | < 12 m/s westelijke strekdam | < 14 m/s westelijke strekdam |
| Min. kielspeling I/U | 15% volledig traject | 15% volledig traject | 15% volledig traject. | 15% volledig traject. | 15% volledig traject | 15% volledig traject |
| Min. zichtbaarheid I/U | 1000 m | 1000 m | 1000 m | 1000 m | 1000 m | 1000 m |
| Max. getijstroom inkomend | < 2 knoop (> 170 m) | < 1,5 knoop | < 1,5 knoop | < 1,5 knoop | < 1,5 knoop | < 1,5 knoop |
| Max. getijstroom uitgaand | nihil | < 2 knoop | < 2 knoop | < 2 knoop | < 1,5 knoop | < 2 knoop |

1 Een kleine LNG-tanker, waarvan de grootste tank minder dan 3000 m³ bedraagt en met een lading minder dan 15000 m³ valt niet onder de LNG-beheersmaatregelen.

BIJLAGE IV - Blusboot 1 watersproeier

Vereiste karakteristieken (Fifi-1)

- minimaal aantal watermonitors: 2
- minimaal sproeidebiet per monitor (m³/u): 1200
- minimaal aantal bluspompen: 1
- minimale totale pompcapaciteit (m³/u): 2400
- werplengte van elke monitor (m): 120
- werphoogte van elke monitor (m): 45
- aantal hydranten: 4 aan elke zijde
- aantal brandweerpakken: 4

Watersproeier

- De capaciteit van het watersproeisysteem voor zelfbescherming mag niet minder dan 10 l/min bedragen per vierkante meter beschermde oppervlakte.
- Voor aan de binnenzijde geïsoleerde oppervlakken, zoals schotten van klasse A-60, kan een lagere capaciteit aanvaard worden op voorwaarde dat het verschil minder dan 5 l/min per vierkante meter beschermde oppervlakte bedraagt.

BIJLAGE V – VHF-sectoren

www.vts-scheldt.net/nautisch/marifoon



BIJLAGE VI – Swath operabiliteit

www.agentschapmdk.be/nl/required-boarding-arrangements-at-wandelaar-pilot-station



BIJLAGE VII - Operationele instructie: Qmax schepen aan jetty 2 (Kaai 616)

Het aanmeren van Q-Max schepen aan Jetty 2 (Kaai 616) gebeurt enkel volgens een head-in configuratie. Hiervoor zijn volgende additionele operationele instructies in voege:

1. Bij voorkeur wordt een Q-Max type schip op jetty 1 aangemeerd, jetty 2 enkel wanneer jetty 1 bezet is. Bij aanmeren aan jetty 1, zijn geen extra maatregelen nodig.
2. Gebruik van Full SNMS steeds verplicht voor dit manoeuvre.
3. De terminal operator aanwezig aan de manifold geeft per communicatie met de scheepsofficier (min. level vereist) de afstanden tot de manifold door aan de loodsen.
4. Het digitaal paneel (op de kaai) voor het weergeven van de laterale snelheid van de boeg en de achtersteven naar de Jetty moet beschikbaar en uitleesbaar zijn voor zowel head-out als head-in configuraties.

BIJLAGE VIII - Operationele instructie: Qmax schepen aan jetty 2 (Kaai 616)

Onder de Qatari Moss 5 spheres vallen volgende exhaustieve lijst van schepen:

- Zekreet
- Al Wakrah
- Al Khor
- Al Waybah
- Doha
- Al Zubarah
- Broog
- Al Rayyan
- Al Bidda
- Al Jasra

Volgende additionele maatregelen zijn van toepassing voor het aanmeren van de 'Qatari Moss 5 spheres' type schepen aan kaai 616 (Jetty 2):

- Bij voorkeur wordt een Qatari Moss 5 spheres type op Jetty 1 gelegd, Jetty 2 enkel wanneer Jetty 1 bezet is. Bij aanmeren aan Jetty 1, zijn geen extra maatregelen nodig.
- Bij aanwezigheid van een technische oplossing ter indicatie van afstand en snelheid tot de 13 m LAT lijn: De terminal operator aanwezig aan de manifold geeft per communicatie met de scheepsofficier (min. level vereis) de afstanden tot de manifold door aan de loods.
- In afwezigheid van een technische oplossing ter indicatie van afstand en snelheid tot de 13 m LAT lijn: PAO (Port Authority Officer) aan de 13 m LAT lijn, hij geeft de afstanden tussen het achterschip en de 13 m LAT lijn via direct contact door aan de loods. De terminal operator geeft per communicatie met een scheepsofficier (min. level vereist) de afstanden tot de manifold door aan de loods.
- Borden die de benaderingssnelheid aangeven zijn duidelijk zichtbaar voor dit type schip
- Ten allen tijde wordt voor dit type schepen een full SNMS voorzien door de loodsen
- Er worden standaard 5 sleepers voorzien eens in het LNG-dok
- Het schip wordt 15 m voor de finale positie tegen de fenders geduwd met 2 tugs (push-pull) en 1 tug centerlead forward. Dan wordt het schip 15 m naar achter bewogen, waarbij gebruik kan gemaakt worden van de trossen om het schip zacht naar achter te trekken.
- Een peiling voor kaai 616 van maximaal 1 maand oud is beschikbaar.
- Het schip wordt op schaal uitgezet op de peilkaart rekening houdend met de reële situatie.
- Mooring plans worden opgesteld op schaal en werkelijke contouren van het schip. De afstanden van de manifold tot het achterschip en het voorschip worden duidelijk vermeld.
- Beloodsing en aanmeren bij rijzend water (beloodsing bij LW of 5u voor HW)
- Ten allen tijde 1.5% breedte van het schip als kielspeling eens volledig afgemeerd.
- Voor elke aanloop geeft de kapitein en de reder te kennen dat zij de geldende voorwaarden en risico's aanvaarden. Dit door middel van een statement gericht aan het loodswezen.
- Minstens drie sleepboten moeten tijdig kunnen uitvaren om de grote LNG-tanker te assisteren vóór de "SZ"-boei. 1 bijkomende sleepboot vanaf de passage van de strekdammen Zeebrugge. Nog 1 extra sleepboot ter assistentie als het schip zich in het LNG-dok bevindt.

Bron: MDK – afdeling Scheepvaartbegeleiding

2025-01/050 HAVEN ZEEBRUGGE: NAUTISCHE BEHEERSMAATREGELEN

BaZ 2024-01/052 vervalt.

1. Nautische beheersmaatregelen voor containerschepen met een loa ≥ 300 m en/of een boa ≥ 48 m

1.1 Algemene opmerkingen

- Alle containerschepen naar en van de haven van Zeebrugge met een loa gelijk aan of langer dan 300 m en/of een boa gelijk aan of breder dan 48 m, vallen onder deze nautische beheersmaatregelen.
- Alle diepgangen hebben betrekking op de grootste/maximale reële diepgang in zout water en zijn uitgedrukt in dm.
- Alle scheepslengtes en scheepsbreedten zijn uitgedrukt in m en hebben betrekking op de lengte over alles en breedte over alles.
- Windsnelheden zijn gebaseerd op de gemiddelde windsnelheid gemeten gedurende 10 minuten, volgens de meteogegevens zoals opgemeten aan de Januskop op de westelijke strekdam Zeebrugge.
- De bevoegde autoriteiten waarnaar verwezen wordt in deze tekst zijn:
 - VCZB (Verkeerscentrale Zeebrugge)
 - PoAB locatie Zeebrugge (Port of Antwerp-Bruges locatie Zeebrugge)
 - DAB Loodswezen (Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen)
 - GNA (Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit)
- Gelet op het vrijwaren van de veiligheid en een optimale coördinatie van het scheepsverkeer in de haven, behoort de sleepdienst toe aan de concessiehouder.
- Het ZCC (Zeebrugge Coördinatiecentrum) is de gemeenschappelijke werkvloer waar alle operationele diensten van de havenkapiteinsdienst PoAB locatie Zeebrugge en DAB Loodswezen gecentraliseerd zijn.
- Alle eerdere nautische adviezen over containerschepen met een loa ≥ 300 m naar en van de haven van Zeebrugge, uitgegeven door de afdeling scheepvaartbegeleiding, komen hierbij te vervallen.

1.2 Bindende voorschriften

Deze voorschriften zijn van toepassing op alle containerschepen met een loa ≥ 300 m en/of een boa ≥ 48 m.

1.2.1. Kielspeling

Volgende minimum kielspeling dient steeds gerespecteerd te worden tijdens het varen en manoeuvreren:

- 15% voor het zeetraject
- 12,5% in het Pas van het Zand
- 10% in de haven

1.2.2. Zicht

- Het zicht moet voor het volledige zeetraject minimum 1000 m bedragen.
- VCZB is de verantwoordelijke autoriteit voor het monitoren van de zichtbaarheid.

1.2.3. Beschikbaarheid ligplaats

- De in te nemen ligplaats van het inkomende schip dient vrij te zijn voor het passeren van de boeien "VG5/VG6-S2".
- Dit geldt niet voor wat betreft de estuaire vaart en binnenschepen. Deze dienen ten laatste de ligplaats te verlaten wanneer het betreffende containerschip de "Nieuwe Stredammen Zeebrugge" passeert. Dit dient gecoördineerd en opgevolgd te worden door Port Control Zeebrugge.

1.2.4. Aantal kustloodsen

1.2.4.1. Containerschepen met een loa ≥ 300 m en < 360 m en/of boa < 48 m
1 kustloods van de hoogste categorie

1.2.4.2. Containerschepen met een loa ≥ 360 m

Er worden 2 kustloodsen voorgeschreven op het volledige traject, zowel inkomend als uitgaand, waarvan één van de hoogste categorie. Waarbij een door de vaarwegbeheerder goedgekeurd navigatiesysteem aanwezig is.

1.2.5. Voordeur – achterdeur verbinding

- De finale beschikbaarheid en ongestoorde planning van de keten dient bij inkomende vaart uiterlijk voor het passeren van de boeien "VG5/VG6-S2" bevestigd te worden door Port Control Zeebrugge.
- Wanneer hier niet aan voldaan kan worden, zal de opvaart naar Zeebrugge afgebroken worden in afwachting van bijvoorbeeld voldoende sleepbootcapaciteit en/of beschikbaarheid van de ligplaats.
- Na passage van de boeien "VG5/VG6-S2", moet de reis ondanks afwijkende bindende voorschriften voortgezet worden zonder de veiligheid in het gedrang te brengen.

1.3. Adviserende voorschriften

1.3.1. Kielspeling

Tijdens het verblijf in de haven wordt een kielspeling van 50 cm geadviseerd.

1.3.2. Wind

- Albert II-dok – Zuidkaai:
 - Sector NO – Z - W: maximum 18 m/s
 - Sector W – N - NO: maximum 14 m/s
- Westerhoofd
 - Alle sectoren: maximum 18 m/s

1.3.3. Containerkranen

In samenspraak met HKD PoAB locatie Zeebrugge, DAB Loodswezen en terminal CSP werd een aparte werkinstructie opgemaakt.

1.3.4. Voorkeursligwijze

- Albert II-dok – Zuidkaai: Stuurboord
- Westerhoofd: Bakboord

1.3.5. Mogelijkheid tot bemannen in functie van de stroom- en tijvensters

De besteltijd:

1. Inkomend

- Inkomend bij dood en middeltij (HW Zeebrugge \leq 45 dm t.o.v. LAT)

| Diepgang | Voor HW | | Na HW | |
|-----------|----------|----------|--------|-------|
| | Van | Tot | Van | Tot |
| 129 | LW | -04:00 | -00:20 | LW |
| 130 - 134 | LW | -04:00 | -00:20 | LW |
| 135 - 139 | LW | -04:00 | -00:20 | 03:20 |
| 140 - 144 | -05:20 | -04:00 | -00:20 | 02:40 |
| 145 - 149 | -05:00 | -04:00 | 00:20 | 01:40 |
| 150 - 152 | -04:20 * | -04:00 * | -00:20 | 01:00 |
| 153 - 159 | * | * | -00:20 | 00:40 |
| 160 -162 | * | * | -00:20 | 00:20 |

- Inkomend bij springtij (HW Zeebrugge $>$ 45 dm t.o.v. LAT)

| Diepgang | Voor HW | | Na HW | |
|-----------|----------|----------|-------|-------|
| | Van | Tot | Van | Tot |
| 129 | LW | -04:00 | HW | LW |
| 130 - 134 | -05:20 | -04:00 | HW | 03:00 |
| 135 - 139 | -05:20 | -04:00 | HW | 03:00 |
| 140 - 144 | -05:20 | -04:00 | HW | 01:40 |
| 145 - 149 | -05:00 | -04:00 | HW | 01:40 |
| 150 - 152 | -04:20 * | -04:00 * | HW | 01:00 |
| 153 - 159 | * | * | HW | 00:40 |
| 160 -162 | * | * | HW | 00:20 |

2. Uitgaand**

- Uitgaand bij dood en middeltij (HW Zeebrugge \leq 45dm t.o.v. LAT)

| Diepgang | Voor HW | | Na HW | |
|-----------|----------|----------|-------|-------|
| | Van | Tot | Van | Tot |
| 129 | LW | -03:00 | 00:00 | LW |
| 130 - 134 | LW | -03:00 | 00:00 | LW |
| 135 - 139 | LW | -03:00 | 00:00 | 04:00 |
| 140 - 144 | -04:20 | -03:00 | 00:00 | 03:00 |
| 145 - 149 | -03:20 | -03:00 | 00:00 | 02:20 |
| 150 - 152 | -03:00 * | -03:00 * | 00:00 | 02:00 |
| 153 - 159 | * | * | 00:00 | 01:00 |
| 160 -162 | * | * | 00:00 | 00:40 |

- Uitgaand bij springtij (HW Zeebrugge > 45 dm t.o.v. LAT)

| Diepgang | Voor HW | | Na HW | |
|-----------|----------|----------|-------|-------|
| | Van | Tot | Van | Tot |
| 129 | LW | -03:00 | 00:20 | LW |
| 130 - 134 | LW | -03:00 | 00:20 | 04:40 |
| 135 - 139 | -05:00 | -03:00 | 00:20 | 03:40 |
| 140 - 144 | -04:00 | -03:00 | 00:20 | 03:00 |
| 145 - 149 | -03:00 | -03:00 | 00:20 | 02:20 |
| 150 - 152 | -03:00 * | -03:00 * | 00:20 | 01:40 |
| 153 - 159 | * | * | 00:20 | 01:00 |
| 160 -162 | * | * | 00:20 | 00:40 |

* Nautisch advies vereist

** Bij de besteltijd uitgaand, dient de gangway weg te zijn, de laadoperaties gestopt en de sleepboten aanwezig.

1.3.6. Sleepboten

1.3.6.1. Containerschepen met een loa \geq 300 m en < 360 m en/of boa \geq 48 m

- Minimum 2 sleepboten waarvan één sleepboot minimum 80T trekkraft en de overige minimum 65T trekkraft
- Albert II-dok – Zuidkaai Inkomend:
Windsector NO-Z-W

| Diepgang/ Windsnelheid | t.e.m. 8m/s | 8-14 m/s | 14-18 m/s |
|---------------------------|-------------|----------|-----------|
| | | | |
| Dpg \leq 140 dm | 2 | 2 | 3 |
| Dpg \leq 140 dm | 2 | 3 | 3 |

Windsector W-NW-N-NO

| Diepgang/ Windsnelheid | t.e.m. 8m/s | 8-14 m/s | 14-18 m/s |
|---------------------------|-------------|----------|-----------------|
| | | | |
| Dpg \leq 140 dm | 2 | 3 | niet aangewezen |
| Dpg \leq 140 dm | 2 | 3 | niet aangewezen |

- Albert II-dok - Zuidkaai Uitgaand:
Het aantal sleepers wordt besteld door de kapitein van het schip via de agent.

1.3.6.2. Containerschepen met een loa ≥ 360 m

- Minimum 2 sleepboten waarvan één sleepboot minimum 80T trekkraft en de overige minimum 65T trekkraft

- Albert II-dok – Zuidkaai Inkomend:

Windsector NO-Z-W

| | Diepgang / windsnelheid | t.em. 8 m/s | 8-14 m/s | 14-18 m/s |
|-----------------------------|-------------------------|--------------|--------------|--------------|
| loa ≥ 360 m en < 399 m | | | | |
| | Dpg ≤ 140 dm | 2 sleepboten | 3 sleepboten | 3 sleepboten |
| | Dpg > 140 dm | 2 sleepboten | 3 sleepboten | 3 sleepboten |
| loa ≥ 399 m | | | | |
| | Dpg ≤ 140 dm | 2 sleepboten | 3 sleepboten | 3 sleepboten |
| | Dpg > 140 dm | 3 sleepboten | 3 sleepboten | 4 sleepboten |

Windsector W-NW-N-NO

| | Diepgang / windsnelheid | t.em. 8 m/s | 8-14 m/s | 14-18 m/s |
|-----------------------------|-------------------------|--------------|--------------|-----------------|
| loa ≥ 360 m en < 399 m | | | | |
| | Dpg ≤ 140 dm | 2 sleepboten | 3 sleepboten | niet aangewezen |
| | Dpg > 140 dm | 3 sleepboten | 3 sleepboten | niet aangewezen |
| loa ≥ 399 m | | | | |
| | Dpg ≤ 140 dm | 2 sleepboten | 3 sleepboten | niet aangewezen |
| | Dpg > 140 dm | 3 sleepboten | 3 sleepboten | niet aangewezen |

- Albert II-dok -Zuidkaai Uitgaand:
Het aantal sleepers wordt besteld door de kapitein van het schip via de agent.

Bron: MDK – afdeling Scheepvaartbegeleiding

2025-01/051 OP- EN AFVAARTREGELING EN WERKAFSPAKEN VOOR ZEEBRUGGE

Volgende prioriteiten worden vastgelegd voor wat betreft de trafiekafhandeling in de haven van Zeebrugge in functie van het aanbod aan beschikbare/bevoegde loodsen, sleepboten, sluisplanning en beschikbaarheid der ligplaats:

1. Prioriteit wegens Nautische Redenen, namelijk schepen waarvoor een stroom- en tijvenster geldt.
2. Prioriteit voor passagiersschepen, exclusief begeleid vrachtwagenvervoer.
3. Prioriteit wegens Nautische Redenen, namelijk
 - schepen waarvoor een stroomvenster geldt, of
 - schepen waarvoor een tijvenster geldtPrioriteit a: containerschepen
Prioriteit b: car carriers
Prioriteit c: LNG-schepen
Indien verschillende schepen terzelfder tijd beloodst zal een schip bestemd voor de sluis eerst de haven invaren teneinde stremming in de voorhaven zoveel mogelijk te vermijden en zo snel mogelijk terug sleepboten en loods beschikbaar te hebben.
4. Prioriteit volgens werken/niet werken (dokploegen),
5. Prioriteit in- op afvaart, tenzij afvaart nodig voor het vrijmaken der ligplaats.
6. Prioriteit lijnvaart op trampvaart.

Schepen die geen loods en/of sleepboten nodig hebben zullen in de mate van het mogelijke vrijgesteld worden van deze verkeersregels.

Schepen die niet klaar voor afvaart zijn op het vastgestelde uur verliezen hun prioriteit wat betreft loods, sleepboten en sluisplanning.

Op uitdrukkelijk verzoek van een terminal kan het "first come-first serve" principe voor één bepaalde ligplaats omgewisseld worden.

Bron: MDK – afdeling Scheepvaartbegeleiding

2025-01/052 BELGIAN DGNSS STATION

BaZ 2024-01/053 vervalt.

Uit "IALA World DGNSS station list":

| Table of DGNSS Stations | | | Country: BELGIUM | | | Date of issue: January 2002 Date of last update: September 2018 | | | | | |
|-------------------------|------------------------|----------------------|--|---------------|-----------|--|----------------------|---------------------------|-------------|----------------|---------|
| Station name | Identification Numbers | | Geographical Position Latitude Longitude (WGS84) | Nominal range | | Station in operation | Integrity Monitoring | Transmitted message types | Freq. (kHz) | Bit Rate (bps) | Remarks |
| | Reference Stations | Transmitting Station | | km | at (µV/m) | | | | | | |
| Oostende | 640 | 420 | 51° 14' 19" N 002° 55' 52" E | 220 | 50 | Yes | Yes | 1 3 7 9 16 27 | 312 | 200 | |

Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding

2025-01/053 SPECIALE BESCHERMINGSZONES EN SPECIALE ZONES VOOR NATUURBEHOUD

BaZ 2024-01/054 vervalt.

Het KB van 22 mei 2019 tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan voor de periode 2020 tot 2026 in de Belgische zeegebieden bevestigt de instelling van 3 speciale beschermingszones voor vogels en 2 speciale zones voor natuurbehoud:

1. De speciale beschermingszones

1. een zone voor Koksijde, genaamd **SBZ 1** (Europese code BEMNZ0002), afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal, en een lijn die de volgende coördinaten verbindt:

| | | |
|----|-------------|--------------|
| 1. | 51°06,725'N | 002°35,829'E |
| 2. | 51°07,761'N | 002°32,323'E |
| 3. | 51°12,560'N | 002°30,843'E |
| 4. | 51°13,531'N | 002°39,062'E |
| 5. | 51°08,973'N | 002°41,900'E |

Wanneer een van de uiterste lijnstukken van de hierboven gedefinieerde lijn geen intersectie met de basislijn aantoonst, dan zal dit lijnstuk, volgens artikel 5 van het Zeerechtverdrag en in zijn richting, tot aan de basislijn verlengd worden.

2. een zone voor Oostende, genaamd **SBZ 2** (Europese code BEMNZ0003), afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal, en een lijn die de volgende coördinaten verbindt:

| | | |
|----|-------------|--------------|
| 1. | 51°12,610'N | 002°51,430'E |
| 2. | 51°14,280'N | 002°51,310'E |
| 3. | 51°14,800'N | 002°45,280'E |
| 4. | 51°21,300'N | 002°49,440'E |
| 5. | 51°20,030'N | 002°57,400'E |
| 6. | 51°17,740'N | 002°59,390'E |
| 7. | 51°16,180'N | 002°55,120'E |
| 8. | 51°14,760'N | 002°56,480'E |

Wanneer een van de uiterste lijnstukken van de hierboven gedefinieerde lijn geen intersectie met de basislijn aantoonst, dan zal dit lijnstuk, volgens artikel 5 van het Zeerechtverdrag en in zijn richting, tot aan de basislijn verlengd worden.

3. een zone voor Zeebrugge, genaamd **SBZ 3** (Europese code BEMNZ0004), afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal, en een lijn die punten 1 tot 6 verbindt, waarvan de coördinaten zijn:

| | | |
|----|-------------|--------------|
| 1. | 51°19,472'N | 003°08,623'E |
| 2. | 51°21,107'N | 003°16,399'E |
| 3. | 51°22,700'N | 003°15,080'E |
| 4. | 51°23,850'N | 003°10,380'E |
| 5. | 51°21,730'N | 003°04,000'E |
| 6. | 51°20,688'N | 003°04,790'E |

Wanneer een van de uiterste lijnstukken van de hierboven gedefinieerde lijn geen intersectie met de basislijn aantoonst, dan zal dit lijnstuk, volgens artikel 5 van het Zeerechtverdrag en in zijn richting, tot aan de basislijn verlengd worden.

In de speciale beschermingszones zijn de volgende activiteiten slechts toegelaten mits het bekomen van een Natura 2000-toelating:

1. activiteiten van burgerlijke bouwkunde
2. industriële en commerciële activiteiten

In "SBZ 1" en "SBZ 2" zijn de volgende activiteiten verboden in de periode van 1 december tot en met 15 maart, overeenkomstig artikel 7 § 7, van het KB van 22 mei 2019 tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan voor de periode van 2020 tot 2026 in de Belgische zeegebieden:

1. het oefenen met helikopters op een hoogte minder dan 500 voet, met uitzondering van helikopters in eigendom, beheer, of opdracht van een Staat, Gewest of Gemeenschap en die op dat ogenblik uitsluitend worden ingezet voor niet-commerciële overheidsdienst;
2. de doorvaart van hogesnelheidsvaartuigen, behoudens in uitzonderlijke omstandigheden;
3. watersportwedstrijden, tenzij deze een Natura 2000-toelating bekomen hebben, voor zover ze aan deze procedure zijn onderworpen.

De scheepvaart is toegelaten.

2. De speciale zones voor natuurbehoud

In de zeegebieden worden twee speciale zones voor natuurbehoud ingesteld, zijnde:

1. de zone "**Vlaamse Banken**" (Europese code BEMNZ0001) afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal, en een lijn die de volgende coördinaten verbindt:

1. 51°05,567'N 002°32,538'E
2. 51°16,100'N 002°23,337'E
3. 51°27,131'N 002°17,544'E
4. 51°31,620'N 002°27,120'E
5. 51°28,860'N 002°34,680'E
6. 51°20,697'N 002°47,010'E
7. 51°14,433'N 002°55,561'E

Wanneer een van de uiterste lijnstukken van de hierboven gedefinieerde lijn, geen intersectie met de basislijn aantoonst, dan zal dit lijnstuk, volgens artikel 5 van het Zeerechtverdrag en in zijn richting, tot aan de basislijn verlengd worden.

2. de zone "**Vlakte van de Raan**" (Europese code BEMNZ0005) afgebakend de volgende coördinaten:

1. 51°26,165'N 003°18,346'E
2. 51°25,474'N 003°11,856'E
3. 51°30,115'N 003°06,266'E
4. 51°31,340'N 003°08,228'E
5. 51°29,034'N 003°12,655'E
6. 51°26,951'N 003°17,705'E

In deze gebieden kunnen activiteiten plaatsvinden die:

1. een Natura 2000-toelating hebben bekomen, voor zover ze aan deze procedure onderworpen zijn;
2. niet op enigerlei andere wijze verboden of beperkt worden.

De scheepvaart is toegelaten in de speciale zones voor natuurbehoud.

Bron: FOD Volksgezondheid - Dienst Marien Milieu

2025-01/054 ONDERZEESE KABELS EN PIJPLEIDINGEN

BaZ 2024-01/055 vervalt.

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

In verband met de ernstige stoornissen in verbinding of aanvoer die kunnen ontstaan bij beschadiging, de zeer hoge reparatiekosten, en in sommige gevallen mogelijk levensgevaar, moeten alle voorzorgen worden genomen om ankeren en korren te vermijden op of in de nabijheid van onderzeese pijpleidingen, zelfs indien er géén speciaal verbod op de kaart voorkomt.

Om het risico op beschadiging van onderzeese elektriciteitskabels zoveel mogelijk te beperken, wordt een beschermde zone van 500 m gecreëerd, 250 m 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 KB van 12 maart 2002, zoals het korren, mogen enkel plaatsvinden indien deze geen risico's voor de elektriciteitskabel kan opleveren.

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

Sommige kabels staan onder hoogspanning en kunnen ernstig levensgevaar opleveren, of op zijn minst gevaar voor ernstige brandwonden, indien dergelijke kabels worden doorgetrokken.

Wanneer een vaartuig onklaar geraakt van een onderzeese kabel, moet het anker of het vistuig geslipt worden en opgeofferd zonder hierbij de minste poging te doen de onderzeese kabel te hakken en hierbij alle voorzorgen nemend en risico's vermijdend de kabel te beschadigen.

Alle overdreven kracht uitgeoefend op een pijpleiding kan een breuk of scheur tot gevolg hebben. In geval van een gasleiding kan het plotseling onder hoge druk ontsnappend gas gelijken op een explosie en kan niet alleen zware averij, maar ook onmiddellijk en ernstig brandgevaar of zelfs verlies van het vaartuig en mensenlevens als gevolg hebben.

Wanneer een vaartuig onklaar komt van een pijpleiding, moet het anker of het vistuig onmiddellijk geslipt en opgeofferd worden, zonder een enkele poging te doen het anker of vistuig te klaren.

Met het doel een grotere bescherming na te streven van onderzeese kabels en pijpleidingen, en ten einde zeer kostelijke herstellingswerken, onderbreking van verbindingen of van aanvoer te vermijden, wordt de bijzondere aandacht van zeevarenden, en vooral van vissers, getrokken op artikel 7 van de Wet van 18 april 1885 tot goedkeuring van de Internationale Overeenkomst tot bescherming van onderzeese telegrafiekabels, en op de erin voorziene procedure tot het bekomen van schadeloosstelling voor verlies of opoffering van ankers of vistuig. Artikel 29 van de in 1958 te Genève tot stand gekomen internationale overeenkomst over de Volle Zee, heeft de draagwijdte van artikel VII van de Overeenkomst van 1884 (telegrafiekabels) uitgebreid tot alle onderzeese kabels en pijpleidingen. Het Zeerechtverdrag van 1982, zoals goedgekeurd door de Wet van 18 juni 1998, heeft deze bepalingen overgenomen en bepaalt dat:

Artikel 115 - Schadeloosstelling voor verlies, geleden bij het voorkomen van schade aan een onderzeese kabel of pijpleiding

Iedere Staat neemt de wetten en voorschriften aan nodig om te verzekeren, dat eigenaars van schepen die kunnen bewijzen dat zij een anker, net of ander vistuig hebben opgeofferd ten einde beschadiging van een onderzeese kabel of pijpleiding te voorkomen, schadeloos zullen worden gesteld door de eigenaar van de kabel of pijpleiding, onder voorwaarde dat de eigenaar van het schip van te voren alle redelijke voorzorgsmaatregelen heeft genomen.

Bron: FOD Economie

2025-01/055 OCEANOGRAFISCHE EN VERGELIJKBARE STATIONS

BaZ 2024-01/056 vervalt.

Meer en meer worden, ten behoeve van wetenschappelijke of experimentele waarnemingen (oceanografische en meteorologische), ook voor utilitaire doeleinden (v.b. olieboorplaatsen), in zee drijvende, geankerde of vaste stations uitgelegd. Dit kunnen zowel boeien, masten en palen als bemande of onbemande torens of platforms zijn.

Dergelijke stations liggen dikwijls dicht onder een kust ofwel in de nabijheid van scheepvaartroutes. Zij kunnen ofwel veel schade ondervinden door het stoten van een schip, ofwel zelf heel wat averij veroorzaken wanneer zij aangevaren worden. Teneinde hun identificatie te vergemakkelijken zijn zij steeds op een goed zichtbare en speciale wijze geschilderd en voorzien van zowel visuele als geluidseinen welke zoveel mogelijk verschillend zullen zijn met deze van de gewone in de omgeving mogelijk te verwachten navigatiemerken. Deze bijzondere kenmerken en onderscheidingstekens zullen op de gebruikelijke wijze voorafgaandelijk en tijdig bekend gemaakt worden.

Zeevarenden worden ten zeerste aangeraden, wanneer hun reisroute hen in de omgeving zou brengen waar dergelijke stations of installaties kunnen voorkomen steeds de laatste berichten daaromtrent te consulteren, hun zeekaarten nauwkeurig bij te werken en landingskaarten op grote schaal te gebruiken. Ook dient rekening gehouden te worden met het feit dat drijvende of geankerde stations soms voorzien kunnen zijn van een lange kabel verbonden aan waardevolle instrumenten. Zoals voor andere navigatiekenmerken eveneens het geval is, worden zeevarenden aangeraden deze stations op voldoende veilige afstand te passeren.

Bron: MDK, FOD Economie

2025-01/056 VEILIGHEIDSZONES TER BESCHERMING VAN OFFSHORE-INSTALLATIES

BaZ 2024-01/057 vervalt.

1. Krachtens het internationaal recht is een kuststaat gemachtigd op het continentaal plat installaties en tuigen te bouwen en te onderhouden, natuurlijke rijkdommen te exploreren en te exploiteren, veiligheidszones in te stellen rondom dergelijke installaties en in deze zones de nodige maatregelen te treffen voor de bescherming ervan. Installaties waarrond veiligheidszones mogen worden ingesteld zijn onder meer vaste productieplatformen, beweeglijke boortorens, windmolens, laadplaatsen voor tankschepen en zeebodem- installaties met inbegrip van onderwaterboorkoppen.
2. Het KB tot instelling van veiligheidszones in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid van 04 februari 2020, publicatie 27 februari 2020, bepaalt dat een veiligheidszone wordt ingesteld:
 - van 500 m vanaf de buitengrenzen rondom elke energieconstructie, van zodra met de bouw wordt begonnen tot de energieconstructie volledig is afgebroken. Zodra alle energieconstructies in een energiepark zijn gebouwd, wordt een veiligheidszone van 500 m ingesteld rond het energiepark vanaf de buitengrenzen. Zodra alle energieparken in een energiezone zijn gebouwd, wordt een veiligheidszone van 500 m rond de energiezone ingesteld vanaf de buitengrenzen.
 - van 75 m vanaf de buitengrenzen rond elke mast, meetpaal of radar, van zodra met de bouw wordt begonnen tot de mast, meetpaal of radar volledig is afgebroken.
 - rond de kunstmatige eilanden, installaties of inrichtingen voor wetenschappelijk onderzoek, commerciële en industriële activiteiten, gemeten vanaf elk punt van de buitengrens ervan, van zodra met de bouw wordt begonnen tot het kunstmatig eiland, installatie of inrichting is afgebroken. De grootte van de veiligheidszone zal bepaald worden door de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit na advies van de werkgroep maatregelen.

De toegang tot deze veiligheidszones is verboden uitgezonderd in de volgende gevallen zoals vermeld in het bovenstaande KB:

- voor oorlogsschepen, schepen in gebruik als marine hulpschepen, andere schepen of luchtvaartuigen in eigendom, beheer of opdracht van een Staat, Gewest of Gemeenschap en die op dat ogenblik uitsluitend worden ingezet voor niet-commerciële overheidsdienst
 - voor de middelen van de concessiehouders en van vergunningshouders van kabellegvergunningen binnen hun eigen windmolenparkzone of voor middelen ingezet in opdracht van de concessiehouder of van vergunninghouders
 - voor de middelen voor het wetenschappelijk onderzoek mits voorafgaand overleg met de domeinconcessiehouder en onverminderd de betrokken vergunningsvoorschriften
 - voor de middelen die ingezet worden voor het onderhoud van kabels en pijpleidingen
 - voor de middelen die ingezet worden op basis van de artikelen 14 en 19, § 2 van het KB MRP
 - voor de middelen die ingezet worden door de titularis van een gebruiksvergunning op basis van artikel 23 van het KB MRP binnen hun eigen zone
 - voor schepen in nood
 - voor het redden van mensenlevens en eigendommen of pogingen daartoe in geval van overmacht
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 artikelen 56, 57 en 58 van de Wet van 22 april 1999 betreffende de EEZ van België in de Noordzee.

4. De Belgische territoriale zee en de EEZ van België omvat onder andere volgende veiligheidszones:

- De veiligheidszone van de windmolenzone 1 Oostelijke zone (die de windmolenparken Belwind, C-Power A, C-Power B, Northwind, Rentel, Norther, Northwester 2, Mermaid en Seastar omvat) is begrensd door de volgende coördinaten:
51°32,66'N 003°05,56'E
51°33,05'N 003°04,81'E
51°44,69'N 002°45,36'E
51°44,11'N 002°42,44'E
51°42,30'N 002°41,84'E
51°39,13'N 002°44,78'E
51°38,01'N 002°47,14'E
51°36,97'N 002°47,74'E
51°35,77'N 002°50,36'E
51°35,19'N 002°53,01'E
51°34,05'N 002°55,01'E
51°32,84'N 002°52,36'E
51°29,04'N 002°58,32'E
51°30,51'N 003°02,68'E
- De veiligheidszone van het energieplatform OSY-OS1ST is begrensd door:
een cirkel met middelpunt 51°34,94'N 002°52,12'E en straal 515 m
- De veiligheidszone van het wetenschappelijk onderzoeksplatform RT1 is begrensd door:
een cirkel met middelpunt 51°14,78'N 002°55,16'E en straal 220 m
- De veiligheidszone van de zeeboerderij Westdiep is begrensd door de volgende coördinaten:
51°10,74'N 002°38,01'E
51°09,87'N 002°38,60'E
51°09,61'N 002°37,72'E
51°10,50'N 002°37,12'E
- De veiligheidszone van de DZOND zone (zonnepanelen) is begrensd door de volgende coördinaten:
51°15,03'N 002°55,35'E
51°14,84'N 002°55,58'E
51°14,69'N 002°55,27'E
51°14,88'N 002°55,04'E

Bron: MDK – afdeling Kust – Vlaamse Hydrografie, FOD Mobiliteit en Vervoer

2025-01/057 MINIMUMEISEN WAARAAN BEPAALDE TANKERS MOETEN VOLDOEN DIE EEN BELGISCHE HAVEN WILLEN AANLOPEN

BaZ 2024-01/058 vervalt.

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

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer

2025-01/058 GEVAARLIJKE STOFFEN MELDING AAN DE GNA

BaZ 2024-01/059 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 GNA.
2. De kapitein van een zeeschip dat een LNG systeem aan boord heeft meldt de aanwezigheid van dit systeem aan de GNA.
3. De meldingen genoemd in lid 1 en lid 2 dienen te geschieden:
 - a. Ten minste vierentwintig uur voor aankomst in het beheersgebied van de GNA, of
 - b. Indien de bestemming bij afvaart uit de vorige haven bekend was en de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat, of
 - c. Indien de bestemming bij afvaart uit de vorige haven nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is, maar uiterlijk bij het binnenvaren van de Nederlandse territoriale zee.

Artikel 2

De in artikel 1 bedoelde melding dient te geschieden door middel van het meldingsformulier zoals opgenomen als bijlage bij deze bekendmaking en dient gestuurd te worden naar de GNA per fax, naar faxnummer +31 (0)118 47 25 03 of per e-mail aan: IMOlading@VTS-Scheldt.net

Artikel 3

De GNA zal een gevaarlijke stoffen melding die ontvangen wordt van de havenautoriteiten via het Central Broker Systeem beschouwen als een melding die voldoet aan artikel 1.

Artikel 4

De schipper van een binnenschip, samenstel of tankschip dat voor de eerste maal tijdens een reis het beheersgebied van de GNA binnen vaart, meldt zijn gevaarlijke stoffen op elektronische wijze. De melding dient te geschieden overeenkomstig hetgeen in de Rijnvaart geldt en door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is vastgesteld.

Meldingsformulier

Melding van ladinggegevens van schepen welke geladen zijn met of leeg zijn van gevaarlijke stoffen aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit:

De in de aanhef genoemde schepen dienen voordat deze het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit binnenvaren het volgende te melden:

Scheepsgegevens:

| | | | |
|---|-------|--------------|------|
| Scheepsnaam: | - | Roepletters: | - |
| Lengte: | - m. | Breedte: | - m. |
| Diepgang: | - dm. | | |
| Aanwezigheid van een LNG systeem aan boord: | | | |

Route:

| | | |
|---------------|---------------------|-------------------|
| Vertrekhaven: | loodsstation: SB/WN | Bestemmingshaven: |
| - | - | - |

Ladinggegevens:

Gegevens van de lading of waar het schip leeg van is.

Namen van de gevaarlijke stoffen* Un.nrs. dan wel MARPOL categorie.

| Stofnaam: | Unnr.: | MARPOL: |
|-----------|--------|---------|
| - | - | - |
| - | - | - |
| - | - | - |
| - | - | - |
| - | - | - |
| - | - | - |
| - | - | - |

Schip is Gasvrij:

Indien een tankschip een gasvrijcertificaat heeft van de Nederlandse of Belgische gasdeskundige, dan opgeven dat het schip gasvrij is verklaard door gasdeskundige en het bijbehorende certificaat doorsturen.

*Gevaarlijke stoffen

Zijn stoffen die vallen onder de voorschriften van:

- De GC-Code;
- De IGC-Code;
- De EGC-Code;
- De BCH-Code;
- De IBC-Code;
- De IMDG-Code;
- Groep B van de BC-Code;
- Annex I van de MARPOL;
- Annex II van de MARPOL;
- Annex III van de MARPOL.

Meldingsformulier versturen per e-mail aan: IMOlading@VTS-Scheldt.net

Bron: GNA Bass 106-2018, GB 06-2018

2025-01/059 VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN IN GASTANKERS BINNEN HET GNB-WERKINGSGBIED

BaZ 2024-01/060 vervalt

De volgende voorschriften worden vastgesteld:

Artikel 1 Begripsbepalingen

a. Clearance

Het positief resultaat (toestemming) van de beslissing van de GNA.

b. Gasdeskundige

Een persoon die in het bezit is van het certificaat van bekwaamheid gasdeskundige dat is afgegeven door een Nederlands- of Belgisch erkende gecertificeerde instelling.

c. GNB

Het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer, het door Nederland en Vlaanderen gezamenlijk gevoerde nautisch beheer in het Scheldegebied (Art. 1 lid j van het GNB Verdrag: Tractatenblad jaargang 2005 nr. 312).

d. GNA

De Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit (Art. 1 lid e van het GNB Verdrag: Tractatenblad jaargang 2005 nr. 312).

e. RVGZ

Regeling Vervoer Gevaarlijke stoffen met Zeeschepen (Staatscourant 258 van het jaar 2008).

f. Vaarplan IMO2 Gastanker

Een Gastankschip welke voldoet aan de in tabel 1 "Indeling Zeegaande Gastankers" gestelde voorwaarden. De GNA bepaalt na schriftelijke verstrekking van bepaalde gegevens van de Gastanker, opgegeven door de kapitein van het Gastankschip of diens plaatsvervanger, of het Gastankschip daadwerkelijk een Vaarplan IMO 2 Gastanker is.

| Tabel 1: Indeling Zeegaande Gastankers. | | | |
|--|--|--|--|
| Stofnaam | Proper Shipping name (UNnr.). | Vaarplan IMO 2 Gastanker | Geen Vaarplan IMO 2 Gastanker |
| Butaan | Butane (1011) | Capaciteit grootste ladingtank 3000 m ³ of meer en of Ladingcapaciteit alle tanks tezamen 15000 m ³ of meer. | Capaciteit grootste ladingtank minder dan 3000 m ³ en Ladingcapaciteit alle tanks tezamen minder dan 15000 m ³ . |
| Mengsel van Koolwaterstofgassen, vloeibaar gemaakt N.E.G. [Butaan/ Propaan-mengsels] | Hydrocarbon Gas Mixture, Liquefied N.O.S. [Butane-propane mixture] (1965) | | |
| Butadien | Butadienes Stabilized (Or butadienes and hydrocarbon mixture, stabilized with more than 40% Butadienes;) (1010) | | |
| Butylenen | Butylene (1012) | | |
| Ethaan | Ethane (1035/ 1961) | | |
| Ethyleen / Etheen | Ethylene (1962 / 1038) | | |
| Methaan | Methane (1972) | | |
| Methylacetyleen / Propadienmengsels | Methyl Acetylene and Propadiene mixtures, stabilized (1060) | | |
| Propaan | Propane (1978) | | |
| Propyleen / Propeen | Propylene (1077) | | |

| Tabel 1: Indeling Zeegaande Gastankers. | | | |
|---|---|---|---|
| Stofnaam | Proper Shipping name (UNnr.). | Vaarplan IMO 2 Gastanker | Geen Vaarplan IMO 2 Gastanker |
| *Chloor | Chlorine (1017) | Capaciteit grootste ladingtank maximaal 600 m ³ en Ladingcapaciteit alle tanks tezamen kleiner dan 1200 m ³ . | Mag pas na uitdrukkelijke toestemming van de GNA worden vervoerd. (zie artikel 2lid c). |
| *Zwefeldioxide | Sulpher Dioxide (1079) | | |
| Ethyleenoxide | Ethylene Oxide (1040) | Capaciteit grootste ladingtank 1000 m ³ of meer, en of Ladingcapaciteit alle tanks tezamen 5000 m ³ of meer. | Capaciteit grootste ladingtank minder dan 1000 m ³ en Ladingcapaciteit alle tanks tezamen minder dan 5000 m ³ . |
| Methyl Bromide | Methyl Bromide (1062) | | |
| Acetaldehyde | Acetaldehyde (1089) | Capaciteit grootste ladingtank 1500 m ³ of meer, en of Ladingcapaciteit alle tanks tezamen 7500 m ³ of meer. | Capaciteit grootste ladingtank minder dan 1500 m ³ en Ladingcapaciteit alle tanks tezamen minder dan 7500 m ³ . |
| Ammoniak, watervrij | Ammonia, anhydrous (1005) | | |
| Ethylchloride | Ethyl Chloride (1037) | | |
| Methylchloride | Methyl Chloride (1063) | | |
| Dimethylether | Dimethyl Ether (1033) | | |
| *Dimethylamine, watervrij | Dimethylamine, anhydrous (1032) | | Mag pas na uitdrukkelijke toestemming van de GNA worden vervoerd. (zie artikel 2lid c). |

Artikel 2 Algemeen

a. Toepassing

De hier genoemde voorschriften zijn van toepassing op Gastankschepen beladen met of leeg van gevaarlijke stoffen in vloeibare vorm zoals omschreven in de:

- GC-code (Gas Carrier Code, zie RVGZ artikel 1 lid f).
- IGC-code (International Gas Carrier code, zie RVGZ artikel 1 lid h).

b. Reikwijdte

Het GNB beheersgebied. Voor LNG-schepen komende van of met bestemming Zeebrugge gelden eveneens de voorschriften zoals bepaald in de "Nautische Beheersmaatregelen 001-2018 LNG procedures Op- en afvaart Zeebrugge".

c. Vloeibaar gemaakte gassen die niet in tankschepen mogen worden vervoerd

Het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals genoemd in Artikel 15 lid 2 van het RVGZ in tankers is verboden (zie Tabel 2, "vloeibaar gemaakte gassen die niet in tankschepen mogen worden vervoerd". Bron: RVGZ: bijlage 2 bij artikel 15 lid 2).

Tabel 2:

| Tabel 2: Vloeibaar gemaakte gassen die niet in tankschepen mogen worden vervoerd. | |
|---|--|
| Stofnaam | Proper shipping name (Unnr.) : |
| Chloor | Chlorine (1017) |
| Dicyaan | Cyanogen (1026) |
| Dimethylamine, watervrij | Dimethylamine, anhydrous (1032) |
| Waterstofbromide, watervrij | Hydrogen Bromide, anhydrous (1048) |
| Waterstofchloride, watervrij | Hydrogen Chloride, anhydrous (1050) |
| Waterstofsulphide (zwavelwaterstof) | Hydrogen Sulphide (1053) |
| Methylamine, watervrij | Methylamine, anhydrous (1061) |
| Distikstoftetroxide | Dinitrogen Tetroxide / Nitrogen Dioxide (1067) |
| Nitrosylchloride | Nitrosyl Chloride (1069) |
| Fosgeen | Phosgene (1076) |
| Zwaveldioxide | Sulphur Oxide (1079) |
| Chloortrifluoretheleen | Trifluorochloroethylene, stabilized (1082) |
| Trimethylamine, watervrij | Trimethylamine, anhydrous (1083) |
| Cyaanchloride | Cyanogen Chloride, stabilized (1589) |
| Arsenwaterstof | Arsine (2188) |
| Dichloorsilaan | Dichlorosilane (2189) |
| Germaanwaterstof | Germane (2192) |
| Wolframhexafluoride | Tungstun Hexafluoride (2196) |
| Waterstofjodide | Hydrogen Iodide, anhydrous (2197) |
| Fosforwaterstof (fosfine) | Phosphine (2199) |
| Waterstofselenide, watervrij | Hydrogen Selenide, anhydrous (2202) |
| Carbonylsulfide | Carbonyl Sulphide (2204) |
| Zwaveltetrafluoride | Sulphur Tetrafluoride (2418) |
| Methylchloorsilaan | Methylchlorosilane (2534) |
| Antimoonwaterstof (stibine) | Stibine (2676) |

d. Afwijkingen op Artikel 2 lid c. Vloeibaar gemaakte gassen die niet in tankschepen mogen worden vervoerd

De in de tabel 2 (in geel gemarkeerde) gevaarlijke stoffen Chloor, Dymethylamine (watervrij) en Zwaveldioxide (voor indeling gevaren klassificatie zie tabel 1 stofnaam met *), kunnen pas na uitdrukkelijke toestemming van de GNA worden vervoerd. De GNA kan aan een dergelijk vervoer van de in dit artikel genoemde stoffen operationele voorschriften verbinden (RVGZ Artikel 15 lid 3).

e. Gasvrijverklaring

Een Gastanker valt niet meer onder deze regeling indien de Gastanker een verklaring heeft van een gasdeskundige.

Artikel 3 Voorschriften voor alle Gastankers

- Er dient zekerheid te bestaan dat er in de tanks geen gevaarlijke overdruk aanwezig is en er geen gassen vrijkomen in de open lucht (de kapitein van de gastanker dient dit op te geven).

- b. Zonder toestemming van de GNA mogen tankschepen geen (ladings)operaties uitvoeren waarbij ladingsdampen vrijkomen in de open lucht gedurende de reis door het GNB-beheersgebied dan wel ten anker liggend binnen het GNB-beheersgebied.
- c. Vanuit zee dienen bij het aanlopen van het loodsstation, ten laatste bij binnenkomst in het loodsgebied, de werkzaamheden hierboven genoemd onder artikel 3 lid b te zijn beëindigd.
- d. Bijzonderheden en afwijkingen van de toestand van het schip of de lading die de veiligheid kunnen beïnvloeden, dienen onverwijld gemeld te worden aan de GNA.
- e. Er dient een bevoegde loods aan boord zijn tenzij de gastanker, bij of krachtens wettelijke regeling ontheffing is verleend op het aan boord zijn van een bevoegde loods i.v.m. "Loodsen op afstand (LOA) bij Stormbeloedsing" (zie betreffende Gezamenlijke Bekendmaking).
- f. Indien het schip ten anker ligt in het GNB beheersgebied, moet er een persoon aan boord aanwezig zijn die op het door, of vanwege de bevoegde autoriteit aangewezen marifoonkanaal, een onafgebroken luisterwacht houdt en die bij aanroepen daarop door of vanwege de bevoegde autoriteit antwoord geeft.
- i. Verlading van Gastankers op het Kanaal van Gent naar Terneuzen.
 - **Meldingen scheepvaart:**
Alle Gastankers zowel zeeschepen als binnenvaart moeten bij verlading van ammoniak op een ligplaats aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen de starttijd en beëindigingstijd van de verlading, melden op VHF 11 aan de Verkeerscentrale Terneuzen.
 - **Informatie van Verkeerscentrale Terneuzen:**
De verkeerscentrale Terneuzen houdt op VHF 11 de scheepvaart op de hoogte van de ammoniak verlading(en).
 - **Vaarsnelheid:**
Aangezien de ligplaats zeer dicht langs het Kanaal van Gent naar Terneuzen is gesitueerd, dient de scheepvaart bij het passeren van een hier genoemd schip, in verband met de veiligheid, zijn vaarsnelheid aan te passen

Artikel 4 Voorschriften voor "Vaarplan IMO 2 Gastankers"

Voor een "Vaarplan IMO 2 Gastanker" moeten naast de genoemde voorschriften onder Artikel 3 tevens de volgende voorschriften in acht te worden genomen:

A. LOA bij stormbeloedsing

Een Vaarplan IMO 2 Gastanker komt niet voor LOA in aanmerking.

B. Clearance

- b1. Een Vaarplan IMO 2 schip dient vóór de aanvang van een reis door het GNB gebied en gedurende de gehele duur van deze reis, Clearance te hebben.
- b2. Deze Clearance kan te allen tijde worden ingetrokken.
- b3. Alleen de GNA is bevoegd tot geven van Clearance of het intrekken ervan.

C. Vaart verboden/onderbreken reis

- c1. Zichtbeperking:
De vaart van een Vaarplan IMO 2 Gastanker is verboden indien:
 - c1a. Op het van zee komend traject, tot aan de lijn De Nolle – Nieuwe Sluis (buitengaatslijn, Schepenwet Art. 1 lid a) het zicht minder dan 1000 m bedraagt, of.
 - c1b. Op het bovenwaartse traject, vanaf de lijn De Nolle – Nieuwe Sluis (buitengaatslijn, Schepenwet Art. 1 lid a) tot en met Antwerpen of Gent het zicht minder dan 2000 m bedraagt.
- c2. Indien een Vaarplan IMO 2 Gastanker clearance heeft en tijdens de reis het zicht minder dan de onder c1 genoemde zichtbeperkingswaarden komt, dan bepaalt de GNA na overleg met de kapitein/loods van de Gastanker of de reis moet worden onderbroken, door te ankeren, dan wel dat de reis kan worden voortgezet.
- c3. Indien de vaart van een Vaarplan IMO 2 Gastanker om enigerlei reden zou moeten worden onderbroken, moet het schip ten anker komen op een door de GNA aangewezen (nood)ankerplaats.

D. Route Vaarplan IMO 2 Gastanker

- d1. Voor het Zeetraject via de Wandelaar:
Bij zowel inkomende dan wel uitgaande vaart moet de route langs Vaargeul-1 of A1 en het Scheur en de hoofdvaargeul te worden gevolgd. Voorkeur wordt gegeven aan de route via A1 inkomend en via Vaargeul 1 uitgaand, maar in functie van het (te verwachten) verkeersbeeld kan hiervan afgeweken worden. Het schip meldt welke route het zal gebruiken of indien het zal afwijken van de vermelde route.

- d2. Voor het Zeetraject, via de Steenbank, de zgn. "West-rond route":
Bij zowel inkomende dan wel uitgaande vaart moet de route Steenbank langs Westpit, Rabsbank, de NEA, het Scheur (via de boei S4) en de hoofdvaargeul te worden gevolgd.
- d3. Voorzorgsgebied:
Aangezien het manoeuvreren met Vaarplan IMO 2 Gastankers in het voorzorgsgebied tot een minimum dient te worden beperkt,
- zijn kompascompenseren en aanverwante manoeuvres waarbij het voorzorgsgebied meerdere malen zou moeten worden doorkruist, verboden.
 - is het verboden dat er twee (2) of meer Vaarplan IMO 2 Gastankers tegelijk gaan loodswisselen op Vlissingen rede.
- d4. Het riviertraject:
Bovenwaarts Vlissingen dient de hoofdvaargeul te worden gevolgd en in de Pas van Borssele en de Bocht van Bath zijn ontmoetingen en oploopmanoeuvres van "Vaarplan IMO 2 Gastankers" met de volgende vaartuigen verboden:
- Bijzonder en buitennormale transporten.
 - Bovenmaatse schepen.
 - Vaarplan IMO 2 Gastankers.

E. Meld- en Communicatieprocedure Vaarplan IMO 2 Gastanker

- e1. Ter onderscheiding van een Vaarplan IMO 2 Gastanker met een gewoon gasschip, zal achter de scheepsnaam de term "IMO2" worden gebruikt bij de communicatie op de VHF kanalen.
- e2. Bij binnenkomende vaart dient naast het melden van de gebruikelijke info op de onderscheiden meldpunten tevens de passagetijd van boei "S3" (Scheur 3 boei) te worden gemeld.
- e3. Bij afvarende vaart dient naast het melden van de gebruikelijke info op de onderscheiden meldpunten na passage Vlissingen eveneens de passagetijd van boei "S4" (Scheur 4 boei) te worden gemeld indien bestemd voor de Wandelaar.

F. Vaarplan

- f1. Er dient een vaarplan te worden opgesteld en te worden gevolgd.
- f2. Een afschrift van het vaarplan dient op verzoek ter inzage te worden gegeven aan de GNA.

Artikel 5 Slotbepalingen

De GNA kan, in verband met de veiligheid, indien de redelijkheid en billijkheid dit betaamt, rekening houdend met alle relevante belangen, afwijken van deze voorschriften en richtlijnen.

Bron: GNA Bass 050-2018, GB 01-2018, Bass 043-2023

2025-01/060 GNB-GEBIED: VOORSCHRIFTEN VOOR TANKSCHEPEN DIE EEN LOODS WENSEN DAN WEL BELOODST ZIJN

BaZ 2024-01/061 vervalt

1. Voorschriften

- 1.1 Zonder toestemming van de GNA mogen tankschepen geen ladingsoperaties uitvoeren waarbij gassen vrijkomen in de open lucht gedurende de reis door het GNB-beheersgebied, alsook niet ten anker liggend binnen het GNB-beheersgebied.
Het ventileren, drogen of inerteren van ladingsvrije tanks in het kader van bijvoorbeeld ladingsklaar maken/houden van tanks is evenwel toegestaan binnen het werkingsgebied, behalve tijdens het beloodsingsproces. Het is aan het schip/kapitein om op voorhand schriftelijk te verklaren aan de GNA (gna-scc@vts-scheldt.net) dat het hier alleen om ladingsvrije tanks gaat.
Indien dergelijke werkzaamheden uitgevoerd worden dient, tijdig voor het beloodsingsproces aanvangt, gestopt te worden met deze werkzaamheden. Bovendien moet in dat geval het schip aan de loods bij het aan boord komen aantonen dat de situatie veilig is door middel van bijvoorbeeld een personal gas detector.
- 1.2 De lekbakken (driptrays) dienen leeg te zijn van ladingsresten (om gasvorming van de resten van de lading te vermijden).
- 1.3 Vanuit zee dienen bij het aanlopen van het loodsstation, ten laatste bij binnenkomst in het loodsgebied, de werkzaamheden hierboven genoemd onder art. 1.1 te zijn beëindigd. Tevens dienen de lekbakken ter voorkoming van gasvorming leeg te zijn (art. 1.2).
- 1.4 De havenautoriteiten zijn verantwoordelijk voor de handhaving van de vigerende wetgeving binnen hun gebied.

2. Procedure voor inkomende tankschepen bij aanlopen loodsstation buitengaats loodsgebied

- 2.1 Indien een tankschip de werkzaamheden genoemd in art. 1.1 uitvoert dient deze dit bij de eerste melding aan het VTS-kopstation te melden.
- 2.2 Bij de eerste melding aan het VTS-kopstation zal indien het schip bezig is met werkzaamheden genoemd onder art. 1.1 aan het tankschip gevraagd worden om deze werkzaamheden te beëindigen.
- 2.3 Bij de tweede melding aan het VTS-kopstation zal bevestiging gevraagd worden aan het tankschip of de werkzaamheden onder art. 1.1 zijn beëindigd en dat de lekbakken leeg zijn van ladingsresten.
- 2.4 Indien het schip hierop een positief (bevestigend) antwoord geeft dan wordt het tankschip doorverwezen naar de loodsdienst om te worden beloodst.
- 2.5 Indien het schip hierop een negatief antwoord geeft dan wordt het schip niet beloodst maar verwezen naar een ankergebied nabij de loodskruispost of dient het schip varend buiten het beloodsingsgebied te blijven om zijn werkzaamheden alsnog af te maken/te beëindigen. Er dient een nieuwe loodsbestelling te worden gedaan.
- 2.6 Indien (na art. 2.5) bij het beloodsen van het tankschip in het beloodsingsgebied door het loodsvaartuig wordt geconstateerd dat er gassen van het tankschip afkomen, wordt het tankschip niet beloodst maar wordt het schip terug verwezen naar het VTS-kopstation en wordt de procedure onder art. 2.5 uitgevoerd.
- 2.7 De maatregelen blijven van kracht totdat de problemen zijn verholpen en het tankschip in de hierboven onder "1. Voorschriften" genoemde situatie verkeert en toestemming heeft om zijn reis te mogen vervolgen.

3. Procedure voor geloodste tankschepen varend door het GNB-beheersgebied:

- 3.1 Gedurende de reis die het geloodste tankschip aflegt door het GNB-beheersgebied mogen de werkzaamheden genoemd onder art. 1.1 niet worden uitgevoerd tenzij met toestemming van de GNA.
- 3.2 Indien er door de scheepsleiding of de loods aan boord van een tankschip wordt geconstateerd dat er gassen uit de lading ontsnappen dan dient de GNA hiervan onmiddellijk op de hoogte te worden gesteld door middel van een melding op het voorgeschreven marifoonkanaal van de MFBI aan de verkeerscentrale van het VTS-gebied waar het tankschip zich bevindt.
- 3.3 De GNA zal in overleg met het respectieve loodswezen maatregelen nemen.
- 3.4 De maatregelen blijven van kracht totdat de problemen zijn verholpen en het tankschip in de hierboven onder "1. Voorschriften" genoemde situatie verkeert en toestemming heeft om zijn reis te mogen vervolgen.

4. Consequenties voor de tankschepen die niet voldoen aan de onder art.1 genoemde voorschriften:

- 4.1 De tankschepen worden bij de loodskruisposten/loodswissel niet beloodst en worden opgehouden. De tankschepen kunnen hierdoor tijd verliezen (delay).
- 4.2 Gedurende de reis in het GNB-beheersgebied kunnen tankschepen naar een ankerplaats worden verwezen of terug buitengaats gestuurd worden (dit kan ook een ankergebied bij een van de loodskruisposten zijn).
- 4.3 Conform de reglementen voor Loodsgeldtarieven worden eerder gemaakte loodsbestellingen doorberekend.

Bron: GNA Bass 015-2019

2025-01/061 PROCEDURE MELDINGEN AAN HET MRCC BIJ SCHEEPVAARTINCIDENTEN

BaZ 2024-01/062 vervalt

Op basis van artikel 43 van het Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum en de artikelen 4, 5 en 6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum is de procedure vastgesteld voor meldingen aan het MRCC bij scheepvaartincidenten.

De gezagvoerder die vaart binnen het opsporings- en reddingsgebied dient aan het MRCC, dat als permanent meldpunt fungeert, onmiddellijk melding te maken van:

1° iedere drenkeling en personen in nood op zee;

2° ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van het vaartuig of zijn bemanning;
Dit impliceert iedere aanvaring of stranding van zijn vaartuig, averij, defect of storing aan zijn vaartuig, binnenstromend water of schuivende lading, alle gebreken aan de romp of verzwakking van de constructie, verlies van lading, verlies van reddingsmateriaal.

3° ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van de scheepvaart;
Hieronder zijn begrepen ieder incident zoals gebreken die de manoeuvreerbaarheid of zeewaardigheid van het vaartuig kunnen aantasten, gebreken aan het voortstuwingsysteem 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 16,
- b) ofwel op VHF 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

2025-01/062 SAR COÖPERATIEPLANNEN - MSC/CIRC. 1079 - BELGIË

BaZ 2024-01/063 vervalt

Passagiersvaartuigen die zich in regel moeten stellen met MSC/Circ. 1079 "Guidelines for preparing plans for co-operation between search and rescue services and passenger ships" dienen hun SAR Coöperatieplan, kleine correcties en aanvullingen in te dienen bij:

Directie MRCC Oostende
Maritiemplein 3
8400 Oostende
Belgium
administration.mrcc@mow.vlaanderen.be

Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding - MRCC

2025-01/063 ANKEREN VAN SCHEPEN MET SCHADE NA EEN INCIDENT

BaZ 2024-01/064 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 GNA, in casu de hoofdverkeersleider van het Waterdistrict Westerschelde en de nautisch dienstchef van de afdeling Scheepvaartbegeleiding MDK. Deze schepen dienen in principe eerst ten anker te komen op een door de GNA, in casu de in de vorige volzin genoemde personen, aangewezen plaats waar een eerste onderzoek naar de aard van de schade wordt uitgevoerd.

Bron: GNA Bass 074-2005, GB 03-2005

2025-01/064 SCHIETOEFENINGEN IN DE SCHIETSECTOR LOMBARDSIJDE: ALGEMENE BEPALINGEN

BaZ 2024-01/065 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 zeemijl straal en als middelpunt de vuurtoren van Nieuwpoort, begrensd door de peilingen 114° van de vuurtoren van Nieuwpoort en 191° van de vroegere watertoren van Westende (positie 51°10,14'N - 002°46,62'E).

2. Middensector

De gevaarlijke zone is begrepen in een sector met 7,5 zeemijl straal en als middelpunt de positie 51°08,62'N 002°46,15'E begrensd door dezelfde peilingen als in 1.

3. Grote sector

De gevaarlijke zone is begrepen in een sector met 12 zeemijl 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 002°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 middensector

Een vierkante rode vlag met twee rode bolvormige signalen er boven.

3. In de grote sector

Een vierkante rode vlag met drie rode bolvormige signalen er boven.

De signalen zullen gedurende de onderbrekingen en na beëindiging van het schieten neergehaald worden. Daarenboven zal bij iedere schietoefening een signalisatiepaneel, dat zich rechts van de uitgang van de havengeul NIEUWPOORT bevindt, zichtbaar gemaakt worden.

Op het paneel staan volgende vermeldingen:

GEVAAR-DANGER
ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN
INFO VHF 67 C/S:SN

SN (Sierra November) is de roepnaam van de schietsector NIEUWPOORT en de werkfrequentie is VHF 67. De radio is bemand tijdens de schietoefeningen van 0800 h tot 1600 h. Bij het einde van iedere schietoefening wordt de tekst van het paneel onzichtbaar gemaakt.

Bron: Ministerie van Defensie - Nieuwpoort

2025-01/065 NIEUWPOORT: ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN KLEINE, MIDDEN- EN GROTE SECTOR

BaZ 2024-01/066 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 01 maart tot en met 09 maart 2025
- van 05 april tot en met 21 april 2025
- 01 mei 2025
- 29 mei 2025
- van 07 tot en met 09 Juni 2025
- van 15 juni tot en met 15 september 2025
- van 25 oktober tot en met 02 november 2025
- 11 november 2025
- van 20 december 2025 tot en met 04 januari 2026

Voor de dagelijkse details van de planning van de schietoefeningen buiten de hierboven vermelde periodes, zijn de MSI van het MRCC te raadplegen. Alle scheepvaart is verboden in de geactiveerde zone tijdens de schietoefeningen.

Om de informatie naar de verschillende gebruikers (pleziervaart, zeilclubs, visserij, e.d.) te verbeteren, gaat het Ministerie van Defensie meer gedetailleerde informatie omtrent het effectieve gebruik van de sectoren en de daaruit voortvloeiende beperkingen voor de scheepvaart toegankelijk stellen via de website: www.mil.be - doorklikken naar "operaties en oefeningen" - "oefeningen" - "zeewaartse schietoefeningen" (<http://www.mil.be/nl/zeewaartse-schietoefeningen>)

Deze informatie zal op een dagelijkse basis worden geactualiseerd. U kunt ook telefonisch contact opnemen met de schietsector te Nieuwpoort op het telefoonnummer: +32 (0)58 23 64 60.

Bron: Ministerie van Defensie - Nieuwpoort

2025-01/066 NOORDZEE: BELGISCH NATIONAAL OEFENGEBIED VOOR MILITAIR GEBRUIK (BNOM)

BaZ 2024-01/067 vervalt.

Van 1 januari tot 31 december kunnen schietoefeningen uitgevoerd worden door de marine binnen de zone bepaald door de volgende punten:

1. 51°26,77'N 002°33,90'E
2. 51°35,36'N 002°35,88'E
3. 51°42,00'N 002°37,41'E
4. 51°42,00'N 002°39,20'E
5. 51°26,75'N 003°00,50'E
6. 51°26,77'N 002°49,86'E
7. 51°24,40'N 002°44,83'E
8. 51°24,40'N 002°40,30'E
9. 51°26,78'N 002°40,29'E

Deze zone kan door de marine gebruikt worden voor schietoefeningen op zee naar drijvende doelen. De oefeningen worden aangekondigd d.m.v. MSI opgesteld door het MRCC. Tijdens schietoefeningen wordt er in principe géén scheepvaartverbod geëist. Het vurende schip kiest een sector welke vrij is van scheepvaart.

Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent

2025-01/067 ZONE VOOR HET Vernietigen VAN SPRINGSTOFFEN

BaZ 2024-01/068 vervalt.

a. Gebruik

Dit gebied wordt gebruikt door schepen van de Marine voor het vernietigen van springstoffen (munitie, mijnen, ...) die op zee werden gevonden.

Indien noodzakelijk kunnen ook vernietigingen worden uitgevoerd op andere locaties.

De betrokken Marine schepen zijn mijnenbestrijdingseenheden of patrouilleschepen eventueel bijgestaan door Rhibs.

Bovendien wordt de vernietigingszone door DOVO gebruikt, als ze een munitie moeten vernietigen of voor oefeningen. Indien de mijnen verplaatst moeten worden, zullen ze de verplaatsing van de munitie zo kort mogelijk houden (meestal met hefballon op sleep). De verplaatsing wordt beperkt tot wanneer de veiligheidsafstanden zijn bereikt.

b. Beschrijving

Gebied met als middelpunt 51°29,07'N 002°49,92'E en een straal van 3,2 NM.

Bron: Ministerie van Defensie - Marinecomponent

2025-01/068 BELGISCHE KUST: ZONES VOOR MIJNLEG-, MIJNJAAG- EN MIJNVEEG-OEFENINGEN

BaZ 2024-01/069 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 002°44,92'E
- 51°26,75'N 002°44,92'E
- 51°26,75'N 002°35,52'E
- 51°28,85'N 002°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 BaZ 2025-01/067.

2. Zone NBH-10 (Wenduine)

- 51°18,53'N 002°53,00'E
- 51°21,00'N 002°53,00'E
- 51°21,00'N 002°59,49'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 002°27,61'E
- 51°17,21'N 002°29,23'E
- 51°18,51'N 002°31,83'E
- 51°19,60'N 002°33,60'E
- 51°19,60'N 002°36,09'E
- 51°19,34'N 002°34,72'E
- 51°18,13'N 002°32,43'E
- 51°16,79'N 002°29,77'E
- 51°14,89'N 002°28,39'E

Dit gebied wordt gebruikt als permanente oefenzone voor NMCM-training.

4. Zone Buiten Ratel

- 51°16,20'N 002°30,40'E
- 51°17,00'N 002°29,50'E
- 51°18,30'N 002°32,10'E
- 51°17,50'N 002°33,10'E

Dit gebied wordt gebruikt als permanente oefenzone voor NMCM-training.

5. Shallow water oefengebied

Het is het gebied tussen de basislijn en de lijn die de volgende punten verbindt:

- 51°21,28'N 003°10,37'E
- 51°19,59'N 003°08,99'E
- 51°21,33'N 003°08,33'E
- 51°21,33'N 003°10,33'E

Dit gebied wordt gebruikt als zone voor mijnenbestrijdingsoefeningen in ondiepe wateren.

Bron: [Ministerie van Defensie - Marinecomponent](#)

2025-01/069 DUIKEN OP ZEE: PROCEDURES

BaZ 2024-01/070 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 67,
 - ofwel telefonisch, op het telefoonnummer +32 (0)59 34 10 20.
3. Het vaartuig dient vóór het vertrek uit de haven of, desgevallend, vóór het binnenvaren van de wateren die vallen onder Belgische soevereiniteit, te melden:
 - 1° de naam van het vaartuig;
 - 2° dat het vaartuig uitvaart of vaart met duikers aan boord;
 - 3° het aantal duikers dat zich aan boord bevindt;
 - 4° de duikplaats.
4. Bij de duikplaats aangekomen, dient het vaartuig te melden:
 - 1° dat het schip ter plaatse is;
 - 2° hoeveel duikers in het water gaan;
 - 3° de voorziene tijdsduur dat elke duiker in het water zal blijven.
5. Bij het beëindigen van de duikactiviteiten meldt het schip dat alle duikers terug aan boord zijn.
6. Bij successieve duiken dienen telkens de bovenvermelde instructies te worden gevolgd.
7. Het vaartuig meldt wanneer de duikactiviteit volledig is afgelopen.
8. Het vaartuig beschikt tijdens de hele tocht en activiteit over de geschikte communicatiemiddelen om te voldoen aan deze reguliere meldingsplicht en indien nodig ook duikongevallen te kunnen melden.
9. Voor duikactiviteiten gepland in de afgebakende vaarwegroutes of aanlopen dient minimum drie weken op voorhand een toelating te worden gevraagd aan de directeur van het MRCC. Indien een toelating wordt verleend voor duikactiviteiten in de afgebakende vaarwegroutes of aanlopen, kunnen hieraan voorwaarden worden verbonden.
10. Volgens artikel 4 van het KB van 21 september 2016 betreffende de reglementaire maatregelen ter bescherming van het culturele erfgoed onder water, moet elke duik naar een historisch wrak minstens 4 uur voorafgaandelijk gemeld worden aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het elektronische aanmeldingsformulier kan gevonden worden op <https://sea-registration.mobilit.fgov.be/index.html>
Deze melding is bijkomend aan de voorafgaandelijke bepalingen voor duiken op zee.

Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding, FOD Mobiliteit en Vervoer

2025-01/070 VONDSTEN IN ZEE - HISTORISCHE WRAKKEN

BaZ 2024-01/071 vervalt.

Ontdekking van cultureel erfgoed onder water of van wrakken die nog niet bekend zijn, dienen verplicht gemeld te worden aan de gouverneur van West-Vlaanderen via gouverneur@west-vlaanderen.be of via de website www.vondsteninzee.be.

Cultureel erfgoed onder water zijn alle sporen van menselijke aanwezigheid evenals gefossiliseerde, dierlijke of plantaardige overblijfselen die zich meer dan 100 jaar onder water bevinden. Wrakken zijn dan schepen, luchtvaartuigen of andere vervoermiddelen in de Belgische maritieme zones die zich minder dan 100 jaar onder water bevinden.

In totaal zijn 69 wrakken erkend als cultureel erfgoed onder water. Voor 41 van de 69 sites gelden bijkomende beschermingsmaatregelen.

| Cultureel erfgoed onder water | Positie | Beschermingsmaatregelen |
|--------------------------------------|------------------------|--|
| West-Hinder | 51°22,88'N 002°27,13'E | - 15 m rondom het wrak verboden te lijnvissen, ankeren en dreggen - 40 m rondom het wrak verboden te vissen met sleepnetten |
| Resten houten vaartuig | 51°14,78'N 002°55,38'E | 20 m rondom het wrak verboden te ankeren en dreggen |
| Wraksite op de Buiten Ratel Zandbank | 51°14,43'N 002°30,19'E | 12,5 m rondom het wrak verboden te ankeren en dreggen |
| HMS Brilliant | 51°15,20'N 002°56,72'E | 35 m rondom het wrak verboden te lijnvissen, ankeren en dreggen |
| SS Kilmore | 51°23,73'N 002°29,79'E | 45 m rondom het wrak verboden te lijnvissen, ankeren en dreggen |
| U-11 | 51°20,55'N 002°52,08'E | 30 m rondom het wrak verboden te lijnvissen, te vissen met sleepnetten, ankeren en dreggen |
| 't Vliegent Hart | 51°29,52'N 003°06,87'E | 15 m rondom het wrak verboden te ankeren en te dreggen |
| Torpilleur Branlebas | 51°13,01'N 002°37,71'E | 15 m rondom het wrak verboden te vissen met sleepnetten |
| H.M. Motor Launch 561 | 51°13,82'N 002°52,87'E | 10 m rondom het wrak verboden te vissen met sleepnetten |

Rondom onderstaande sites is het binnen de 150 m verboden te lijnvissen, te vissen met sleepnetten, ankeren en dreggen:

| Cultureel erfgoed onder water | Positie |
|-------------------------------|------------------------|
| A-19 - Achterschip | 51°13,88'N 002°38,03'E |
| A-19 - Voorschip | 51°13,84'N 002°38,05'E |
| BOURRASQUE | 51°14,97'N 002°33,05'E |
| FAIRPLAY VII | 51°10,12'N 002°37,00'E |
| GRACIE FIELDS | 51°12,56'N 002°39,40'E |
| G-88 - Achterschip | 51°27,39'N 003°04,32'E |
| G-88 - Voorschip | 51°27,36'N 003°03,98'E |

| | |
|------------------------------------|------------------------|
| G-96 | 51°17,41'N 002°36,39'E |
| HM LST 80 | 51°27,61'N 003°06,52'E |
| HMS GRAFTON (H89) | 51°24,43'N 002°49,10'E |
| HMS GRAFTON (H89) - rompstuk | 51°19,88'N 002°45,76'E |
| HMS GRAFTON (H89) - schroefas | 51°20,71'N 002°45,58'E |
| HMS GRIPER | 51°13,30'N 002°49,46'E |
| HMS WAVERLEY | 51°17,01'N 002°41,27'E |
| HMS WAVERLEY - boordfragment | 51°16,43'N 002°41,45'E |
| LOODSSCHIP NR. 5 | 51°11,21'N 002°31,99'E |
| MINENSUCHBOOT M-3600 | 51°19,00'N 003°01,78'E |
| MINENSUCHBOOT M-3604 | 51°19,10'N 003°01,79'E |
| MINENSUCHBOOT M-3606 | 51°19,10'N 003°01,79'E |
| PARAGON | 51°15,96'N 002°56,18'E |
| SPERRBRECHER 141 | 51°17,69'N 002°49,62'E |
| TORPILLEUR | 51°12,52'N 002°38,63'E |
| UB III-KLASSE FAIRY BANK WRAK | 51°26,79'N 002°20,00'E |
| UB-13 | 51°33,14'N 002°51,65'E |
| UB-20 | 51°21,19'N 002°38,33'E |
| UB-57 | 51°25,23'N 003°06,26'E |
| U-BOOT 124/306 | 51°24,74'N 003°06,58'E |
| UC-4 | 51°25,44'N 003°06,16'E |
| VORPOSTENBOOT FRIGG | 51°25,93'N 003°09,70'E |
| VORPOSTENBOOT SENATOR HOLTHUSEN | 51°19,71'N 002°49,30'E |
| VORPOSTENBOOT STHAMER | 51°18,79'N 002°56,75'E |
| VORPOSTENBOOT V-1302 | 51°28,94'N 002°41,34'E |

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer

2025-01/071 GRENSCONTROLE VAN DE EXTRA-SCHENGEN PLEZIERVAART

BaZ 2024-01/072 vervalt.

Bericht aan de pleziervaart komend van of vertrekkend naar een derde land (extra-Schengen)

1. Ingevolge de artikelen 5,19,20 in samenhang met de paragrafen 3.2.5 en 3.2.6 van bijlage VI van de Verordening (EU)2016/399 van het Europees Parlement en de Raad van 09 maart 2016 betreffende een Unie code voor de overschrijding van de grenzen door personen (Schengengrenscore), dient de pleziervaart komend van een derde land (extra-Schengen):
 - a. een Belgische haven binnen te lopen die als grensdoorlaatpost is aangemerkt: Antwerpen, Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort, Gent, Blankenberge en dit tijdens de openingstijden van de grensdoorlaatpost;
 - b. zich uiterlijk **bij** aankomst onverwijld te melden bij de grensdoorlaatpost van de met maritiem grenstoezicht belaste overheid, met name de Scheepvaartpolitie (coördinaten en openingstijden zie bijlage 1).
 - c. met het oog op verder digitalisering en een vlotte afhandeling van de grensformaliteiten, de onmiddellijke beschikbaarheid van het exacte aantal en de gegevens van alle opvarenden alsook andere relevante informatie met een zo kort mogelijk oponthoud en dient ruim voor de eigenlijke aankomst van het pleziervaarttuig, via de website van de Federale Politie elektronisch aan te melden door middel van het online Pleziervaart meldingsformulier. Aldus wordt automatisch en op een digitaal beveiligde manier de melding aangemaakt en aan de bevoegde grenscontrole overheid (Scheepvaartpolitie) doorgestuurd.

De pleziervaarder bereikt dit platform via:

EN: www.police.be/bordercontrol/en/pleasure-craft-declaration

NL: www.politie.be/grenscontrole/nl/aangifte-pleziervaart

FR: www.police.be/controlefrontalier/fr/declaration-de-navigation-de-plaisance

DE: www.polizei.be/grenzkontrolle/de/erklaerung-vergnuegungsschiffahrt



Opgelet: Vanaf 1 juli 2024 is het nieuw pleziervaart meldingsformulier beschikbaar via:

<https://digital.belgium.be/iaf/hil/police/pcdec/>

Dit vervangt op termijn de bovenstaande webadressen.

Hetzelfde **online platform** biedt de pleziervaarder eveneens toegang tot de officiële Belgische maritieme grensdoorlaatposten:

EN: www.police.be/bordercontrol/en/contact/harbours

NL: www.politie.be/grenscontrole/nl/contact/havens

FR: www.police.be/controlefrontalier/fr/contact/ports

DE: www.polizei.be/grenzkontrolle/de/kontakt/haefen



- d. zo de online aanmelding wordt verhinderd omwille van technische problemen met de website van de Federale Politie, zal het pleziervaarttuig, geruime tijd voor aankomst, alle gegevens elektronisch melden via email (zie bijlage 1) met het document (bijlage 2) als attachment.
- e. bij volledige panne van zowel het online platform als elektronische mail van de Federale Politie, zal het pleziervaarttuig, uiterlijk bij aankomst, het document (bijlage 2) in hard copy fysiek overhandigen aan de dichtsbijzijnde grensdoorlaatpost van de met maritiem grenstoezicht belaste overheid (de Scheepvaartpolitie) (coördinaten en openingstijden zie bijlage 1).

Alle verdere communicatie omtrent en afhandeling van het meldingsformulier verloopt dienvolgens enkel nog via elektronische weg!

- f. bij aankomst buiten de vastgestelde openingsuren (zie bijlage 1: Nieuwpoort en Blankenberge) gelieve contact op te nemen met respectievelijk de Scheepvaartpolitie Oostende of de Scheepvaartpolitie Zeebrugge.
- g. zolang het vaarttuig in de territoriale wateren van de Schengen-lidstaten blijft, dient declarant de elektronische ontvangstbevestiging van de aanmelding alsmede een elektronische verkeersklaring IN of/ en -UIT voor inzage ter beschikking te houden.

- h. zo aanmelding middels hard copy gebeurde dient de pleziervaarder, zolang het vaartuig in de territoriale wateren van de Schengen-lidstaten blijft, één gewaarmerkt exemplaar van het onder (e) genoemde document bij de scheepspapieren te bewaren.
2. Bij vertrek van een pleziervaartuig uit een Belgische haven **naar** een derde land (extra-Schengen) dient melding te gebeuren bij de grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie van de vertrekhaven. Ook bij vertrek dient via de website van de Federale Politie elektronische melding door middel van het online Pleziervaart meldingsformulier te geschieden.
Het bepaalde onder 1 (d en e) blijft geldig maar dan bij vertrek van het pleziervaartuig.
 3. De uit een derde land komende pleziervaart kan buiten de gestelde openingstijden een als grensdoorlaatpost aangemerkte haven binnenlopen doch enkel met de uitdrukkelijke toestemming van de Scheepvaartpolitie.
De bepalingen uit 1 (b-h) en 2 zijn onverminderd van toepassing.
 4. In afwijking van artikel 1 mag een pleziervaartuig dat uit een derde land komt, wanneer bijzondere omstandigheden ertoe nopen, een haven binnenlopen die niet als grensdoorlaatpost is aangemerkt. In dat geval stellen de personen aan boord van dat vaartuig de havenautoriteiten daarvan in kennis opdat hun de toestemming kan worden gegeven de bedoelde haven binnen te varen.
Met havenautoriteiten worden in casu de havenkapitein diensten (coördinaten: zie BaZ 2025-01/017 bijlage 2) en bij wijze van sub delegatie de verantwoordelijken van de jachtclubs (www.visuris.be/aanmeren?KL=nl) bedoeld. De havenautoriteiten melden de aankomst van het vaartuig aan de dichtstbijzijnde grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie.
Aanmelding dient, geruime tijd voor aankomst, elektronisch via de website van de Federale Politie te geschieden door middel van het online Pleziervaart meldingsformulier.
Zo de bijzondere omstandigheden enige elektronische aanmelding hebben verhinderd zal het pleziervaartuig de gegevens betreffende de opvarenden aan de havenautoriteiten meedelen door overlegging van het in bijlage 2 opgenomen document. Dit document wordt door de havenautoriteiten onverwijld ter beschikking gesteld van de grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie.
Alle verdere communicatie omtrent en afhandeling van het meldingsformulier verloopt dienvolgens enkel nog via elektronische weg!
 5. Wanneer een pleziervaartuig dat uit een derde land komt in geval van overmacht verplicht is aan te meren in een haven die niet als grensdoorlaatpost is aangemerkt, melden de havenautoriteiten de aanwezigheid van het vaartuig onverwijld aan de dichtstbijzijnde grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie.
Aanmelding dient elektronisch via de website van de Federale Politie te geschieden door middel van het online Pleziervaart meldingsformulier.
Zo de omstandigheden van overmacht enige elektronische aanmelding hebben verhinderd zal het pleziervaartuig de gegevens betreffende de opvarenden aan de havenautoriteiten meedelen door overlegging van het in bijlage 2 opgenomen document. Dit document wordt door de havenautoriteiten onverwijld ter beschikking gesteld van de grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie.
Alle verdere communicatie omtrent en afhandeling van het meldingsformulier verloopt dienvolgens enkel nog via elektronische weg!
 6. Ingevolge art. 8 van Verordening (EU)2016/399 van het Europees Parlement en de Raad van 09 maart 2016 betreffende een Uniecode voor de overschrijding van de grenzen door personen (Schengengrenscore) moeten alle personen, ook zij die onder het Unierecht inzake vrij verkeer vallen, die wensen in te schepen aan boord van, of te ontschepen van aan boord een pleziervaartuig gaande naar (uitreis) of komende van een derde staat (inreis), zich uit eigen beweging melden bij de dichtstbijzijnde grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie. Zij dienen aldaar, tijdens de in bijlage 1 vermelde openingstijden, de nodige formaliteiten te vervullen alvorens hetzij verder door te kunnen reizen in Schengengebied, hetzij zich aan boord te kunnen begeven van het betreffende pleziervaartuig.
 7. Overeenkomstig artikel 2,1ste van Verordening (EU) 2017/2226 van het EP en de Raad van 30 november 2017 (instelling van een inreis-uitreissysteem (Entry Exit System, EES) voor de registratie van inreis- en uitreisgegevens en van gegevens over weigering van toegang ten aanzien van onderdanen van derde landen die de buitengrenzen overschrijden ...(sic.)), zal voor betreffende onderdanen van derde landen tevens een inreis-uitreisnotitie of een notitie van weigering van toegang worden aangemaakt.
 8. Wanneer de onderdaan van een derde land voldoet aan de voorzieningen van artikel 2,1ste van Verordening (EU) 2018/1240 van het EP en de Raad van 12 September 2018 (instelling van een Europees reisInformatie en -autorisatiesysteem (European Travel Information and Authorisation System - ETIAS) ...(sic.)) dan moet hij of

zij tevens voorzien zijn van een reisautorisatie.

9. Alle wijzigingen met betrekking tot de opvarenden of de technische kenmerken van het pleziervaartuig dienen onverwijld gemeld te worden aan de dichtsbijzijnde grensdoorlaatpost van de Scheepvaartpolitie.
10. Met het oog op de beveiliging van het Belgische deel van de Noordzee en de Belgische maritieme toegangswegen werd door de Federale Politie te Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge een camerabewakingsstelsel gerealiseerd. Finaliteit van deze camera's is grensbewaking. Gegevensverwerking gebeurt conform de bepalingen van de Wet op het Politieambt en onder verwerkingsverantwoordelijkheid van de Directeur van de Scheepvaartpolitie, Federale politie, Ruiterijlaan 2 te 1040 Brussel, +32 (0)2 642 62 96, dga.spn@police.belgium.eu.
11. Blijft u met bepaalde vragen zitten, aarzel niet en contacteer de Scheepvaartpolitie. U kan gebruik maken van het online contactformulier: zie onder 1.c. online platform

BIJLAGE 1

| Grensdorlaatpost | Open | Adres | Tel: | E-mail |
|--|---------|---|--------------------|--|
| Antwerpen | 24/7 | SPN Antwerpen Blauwhoefstraat 11 2040 Berendrecht | +32 (0)3 546 07 30 | DGASPN.ANT:BCP@police.belgium.eu |
| Gent | 24/7 | SPN Gent Langerbruggestraat 116 Havennr 1110A 9000 Gent | +32 (0)9 255 51 40 | DGASPN.GENT:BCP@police.belgium.eu |
| Oostende (bedient Nieuwpoort buiten de openingsuren) | 24/7 | SPN Oostende Natiënkaai 5 8400 Oostende | +32 (0)59 56 15 30 | DGASPN.Kust.BCPNO@police.belgium.eu |
| Zeebrugge (bedient Blankenberge buiten de openingsuren) | 24/7 | SPN Zeebrugge Veerbootstraat 1 8380 Zeebrugge | +32 (0)50 55 60 40 | DGASPN.Kust.BCPZB@police.belgium.eu |
| Nieuwpoort (via Oostende buiten de openingsuren) | 07-19 | Watersportlaan 13 8620 Nieuwpoort | +32 (0)58 22 40 30 | DGASPN.Kust.BCPNO@police.belgium.eu |
| Blankenberge (via Zeebrugge buiten de openingsuren) | Contact | tijdelijke behuizing ter hoogte van Bevrijdingsplein 7 8370 Blankenberge | +32 (0)50 28 90 14 | DGASPN.Kust.BCPZB@police.belgium.eu |
| Indien bovenstaand contactpunt niet bereikbaar is, contacteer: | | | | |
| Maritiem Informatiekruispunt (MIK) | 24/7 | Marinebasis Zeebrugge Graaf Jansdijk 1 8380 Zeebrugge | +32 (0)50 36 81 03 | dga.spn.mike@police.belgium.eu |

BIJLAGE 2

1 gewaarmerkt exemplaar dient zich aan boord te bevinden
1 certified copy must be retained on board (3.2.7 Annex VI SBC)

CONTROLEFORMULIER SCHENGEN PLEZIERHAVENS BELGIË

| | | | |
|-----------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| AANKOMST ARRIVAL | <input type="checkbox"/> | VERTREK DEPARTURE | <input type="checkbox"/> |
| Datum/date: | | Datum/date: | |

| | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| Naam vaartuig: Name of ship: | Thuishaven: Port of registry: | Nationaliteit: Nationality: |
| Vlaggebrief Nr: Registration Nr: | Komende van: Port arrived from: | Bestemming: Port of destination: |
| *CIN: HIN: | Merk vaartuig: Make of ship: | Type: Type: |
| Diepgang: Draught: | Lengte: Lenght: | Breedte: Width: |

| |
|---|
| Naam en adres van de eigenaar(s): Full name and address of owner(s): |
| Kleur boven/ onder: Color above/ below: / |

OPVARENDEN / PERSONS ON BOARD

| | Familiennaam Family name | Voornaam Given name | Geboorteplaats Place of birth | Datum Date of birth | Nationaliteit Nationality | Aard en Nr. ID document Nature and Nr. ID document | Crew Passenger |
|----|-----------------------------|------------------------|----------------------------------|------------------------|------------------------------|---|-------------------|
| 1 | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | |
| 7 | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | |

**Casco Identificatie Nummer - Hull Identification Number*

| | | |
|---|---|---|
| Naam en handtekening schipper Name and signature skipper | Datum / Tijd / plaats controle Date / time / place control | Stempel sectie SPN Stamp section Ma RP |
|---|---|---|

2025-01/072 STORENDE APPARATUUR EN VERBODEN FREQUENTIES

BaZ 2024-01/073 vervalt

Het is verboden schadelijke storing in het radiofrequentiespectrum te veroorzaken.

Om storingen te voorkomen met de bestaande maritieme, aeronautische, meteorologische en andere systemen is het in Belgische territoriale wateren en in de Belgische EEZ verboden om gebruik te maken van o.a.:

- Relative position reference systemen die gebruik maken van de 5.51-5.61 GHz band
- Drone-killers en andere stoorzenders ("jammers")
- Radioapparatuur niet bestemd voor gebruik in de EU, zoals DECT 6.0, Family Radio Service (FRS), ...
- Maritieme frequenties (VHF) voorzien voor gebruik in specifieke landen, zoals deze bij het activeren van de USA of CANADA mode i.p.v. de internationale mode
- Private (maritieme) frequenties waarvoor geen vergunning werd verleend door het Belgische Instituut voor Post en Telecommunicatie (BIPT)
- GSM repeaters waarvoor de betrokken Belgische operatoren geen toestemming hebben gegeven
- Mobiele communicatiediensten aan boord van vaartuigen die niet voldoen aan de technische en operationele voorwaarden opgelegd door het Besluit van de Raad van de BIPT van 03 oktober 2017
- Radioapparatuur waarvoor niet de nodige vergunningen voorhanden zijn of waarbij de vergunningsvoorwaarden niet worden gerespecteerd
- Andere radioapparatuur die niet voldoen aan de toepasselijke Belgische radio-interface, zoals WLAN apparatuur die gebruik maken van een hoger dan toegelaten vermogen

Deze toestellen moeten afgezet worden voor men de Belgische territoriale wateren binnenkomt. Ze dienen gedeactiveerd te blijven bij verblijf in een Belgische haven en mogen pas terug aangezet worden na het verlaten van de Belgische territoriale wateren.

Het BIPT kan steeds passende maatregelen treffen teneinde de schadelijke storingen te doen ophouden. De kosten hiervan kunnen ten laste worden gelegd van de verantwoordelijke gebruiker. Beslagname van apparatuur is mogelijk indien deze instructies niet gevolgd werden.

Meer informatie:

- Wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie (WEC)
- KB van 18 december 2009 betreffende de private radiocommunicatie en de gebruiksrechten voor vaste netten en netten met gedeelde middelen
- Besluit van de Raad van het BIPT van 03 oktober 2017 betreffende de technische en operationele voorwaarden voor mobiele-communicatiediensten aan boord van vaartuigen

Bron: MDK – afdeling Scheepvaartbegeleiding – MRCC

2025-01/073 MELDING VAN VERSTORING AAN AIS- OF GNSS-SIGNALLEN IN BELGISCHE WATEREN

BaZ 2024-01/074 vervalt

Wanneer bij gebruik van AIS of GNSS (GPS, Galileo, Glonass,...) anomalieën worden vastgesteld die het resultaat kunnen zijn van jamming (moedwillig verstoren) of spoofing (moedwillig versturen valse info), dan dient dit onmiddellijk gemeld te worden aan het MRCC.

Dit kan gaan over (niet beperkend):

- Slechte of géén ontvangst van GNSS of AIS signalen die niet kunnen verklaard worden door defecten aan eigen apparatuur.
- Waarnemen van abnormale verschillen tussen AIS positie en reële positie.
- Waarnemen van scheepsnamen welke niet overeenkomen met scheepsnamen via AIS.

Bron: MDK – afdeling Scheepvaartbegeleiding – MRCC

2025-01/074 ESTUAIRE VAART

Hieronder vindt u een korte samenvatting uit het Benelux Publicatieblad Jaargang 2023 - nummer 2.
Voor meer informatie zie: www.benelux.int/nl/info-professionals/benelux-publicatieblad/



Artikel 1. Definities

- a. Estuair vaartuig: een naar Belgisch recht gecertificeerd binnenschip dat een gedeelte van het traject op zee vaart tijdens een reis tussen een haven of sluis gelegen aan de Westerschelde en een haven gelegen aan de territoriale zee van het Koninkrijk België en dat voldoet aan de in het Koninkrijk België van toepassing zijnde voorwaarden zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 08 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt;
- b. Zone voor estuaire vaart: de zone afgebakend overeenkomstig artikel 3;
- c. BUNKER-Verdrag: het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, gedaan te Londen op 23 maart 2001, met inbegrip van latere amendementen;
- d. CLC-Verdrag 1992: het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade, met Bijlage, gedaan te Brussel op 29 november 1969 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 27 november 1992, met inbegrip van latere amendementen,
- e. COLREG-Verdrag: het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, het bij dat Verdrag gevoegde Reglement, met Bijlagen, gedaan te Londen op 20 oktober 1972, met inbegrip van latere amendementen;
- f. HNS-Verdrag 2010: het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, met Bijlagen, gedaan te Londen op 03 mei 1996 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 2010;
- g. LL-Verdrag: het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, gedaan te Londen op 05 april 1966, met inbegrip van latere amendementen;
- h. MARPOL-Verdrag: het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, gedaan te Londen op 02 november 1973, en de bijhorende protocollen van 17 februari 1978 en 26 september 1997, met inbegrip van latere amendementen;
- i. SOLAS-Verdrag: het internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, gedaan te Londen op 1 november 1974, met inbegrip van de protocollen van 17 februari 1978 en 11 november 1988, en latere amendementen;
- j. STCW-Verdrag: het Internationaal Verdrag betreffende normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, gedaan te Londen op 7 juli 1978, met inbegrip van latere amendementen;
- k. VN-Zeerechtverdrag: het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, gedaan te Montego Bay op 10 december 1982;
- l. WRC-Verdrag: het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van wrakken, gedaan te Nairobi op 18 mei 2007, met inbegrip van latere amendementen;
- m. Bevoegde autoriteit: een autoriteit uit het Koninkrijk België of het Koninkrijk der Nederlanden

Artikel 2. Toepassingsgebied

1. Onderhavige beschikking is van toepassing op estuaire vaartuigen die gebruik maken van de zone voor estuaire vaart.
2. Naar Nederlands recht gecertificeerde binnenschepen vallen niet onder het toepassingsgebied van onderhavige beschikking.
3. Voor de toepassing worden op het traject tussen de havens gelegen aan de territoriale zee van het Koninkrijk België en een haven of sluis gelegen in het gedeelte van de Westerschelde in het Koninkrijk der Nederlanden estuaire vaartuigen die voldoen aan de bepalingen van artikel 4 geacht in overeenstemming te zijn met het SOLAS-Verdrag, onverminderd het bepaalde in artikel 4, onder i).

Artikel 3. Zone voor estuaire vaart

De zone voor estuaire vaart wordt afgebakend door de volgende punten:

- a. Het uiteinde van de westelijke strekdam van de haven van Oostende
- b. Coördinaten:

| | | | |
|----|------------|-------------|---|
| 1 | 51°14,32'N | 002°54,71'E | 0m-lijn/basislijn |
| 2 | 51°16,07'N | 002°50,84'E | 3mijls zone |
| 3 | 51°16,29'N | 002°51,10'E | 3mijls zone |
| 4 | 51°16,51'N | 002°51,45'E | 3mijls zone |
| 5 | 51°16,78'N | 002°51,93'E | 3mijls zone |
| 6 | 51°16,97'N | 002°52,35'E | 3mijls zone |
| 7 | 51°17,18'N | 002°52,93'E | 3mijls zone |
| 8 | 51°17,32'N | 002°53,38'E | 3mijls zone |
| 9 | 51°17,42'N | 002°53,85'E | 3mijls zone |
| 10 | 51°17,50'N | 002°54,43'E | 3mijls zone |
| 11 | 51°17,67'N | 002°54,89'E | 3mijls zone |
| 12 | 51°18,04'N | 002°55,79'E | 3mijls zone |
| 13 | 51°19,23'N | 002°58,58'E | 3mijls zone |
| 14 | 51°20,19'N | 003°00,70'E | 3mijls zone |
| 15 | 51°20,62'N | 003°01,60'E | 3mijls zone |
| 16 | 51°20,81'N | 003°02,04'E | 3mijls zone |
| 17 | 51°20,98'N | 003°02,49'E | 3mijls zone |
| 18 | 51°21,21'N | 003°03,14'E | 3mijls zone |
| 19 | 51°21,58'N | 003°04,27'E | 3mijls zone |
| 20 | 51°21,91'N | 003°05,55'E | 3mijls zone |
| 21 | 51°22,48'N | 003°09,95'E | boei "Z" |
| 22 | 51°23,13'N | 003°12,04'E | boei "BVH" |
| 23 | 51°23,48'N | 003°18,22'E | boei "W1" |
| 24 | 51°24,72'N | 003°21,56'E | boei "W2" |
| 25 | 51°24,91'N | 003°24,40'E | boei "W4" |
| 26 | 51°25,10'N | 003°27,18'E | boei "W6" |
| 27 | 51°25,48'N | 003°30,27'E | boei "W8" |
| 28 | 51°25,85'N | 003°33,28'E | boei "W10" |
| 29 | 51°26,28'N | 003°34,55'E | 0m-lijn/basislijn (kop Vlissingen) |
| 30 | 51°24,18'N | 003°34,56'E | 0m-lijn/basislijn Plaatrand 'Hoge Platen' |
- c. De basislijn op de monding van de Westerschelde, zoals bepaald overeenkomstig het VN-Zeerechtverdrag;
- d. De basislijn langs de kust van Nederland via de Belgische grens en de zeehavens aan de Belgische kust, zoals weergegeven op de kaart opgenomen als bijlage.

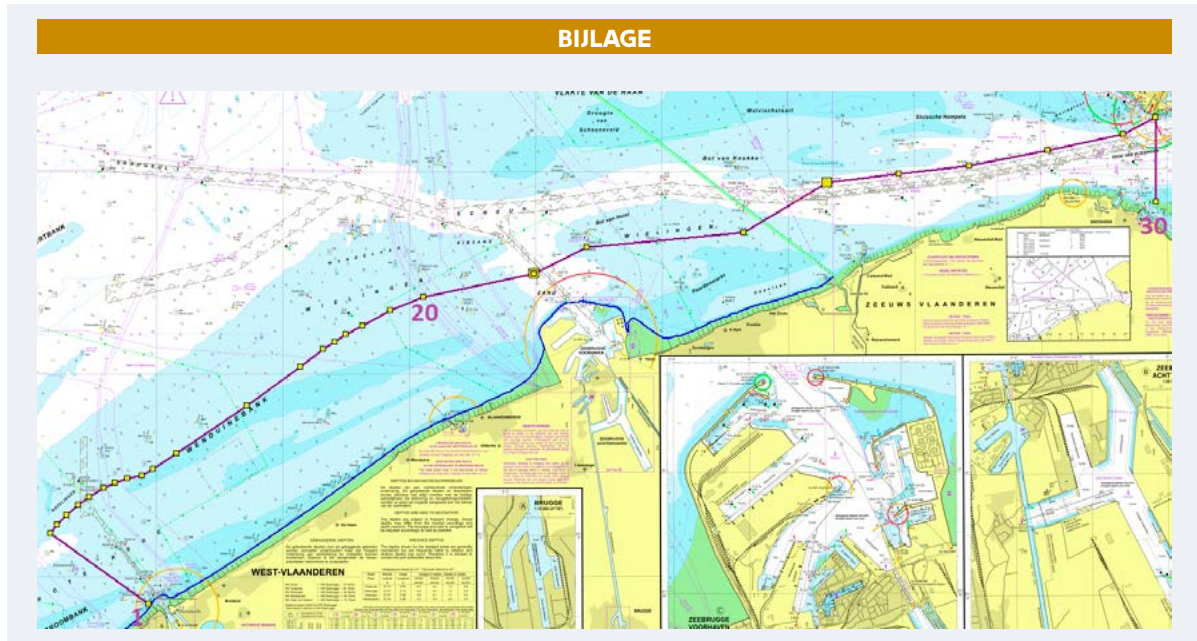
Artikel 4. Voorwaarden

De bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk België zorgen ervoor dat:

- a. De estuaire vaartuigen te allen tijde voldoen aan de in het Koninkrijk België van toepassing zijnde voorwaarden zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 08 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt;
- b. De toepasselijke bepalingen van het MARPOL- en COLREG-Verdrag onverminderd van kracht blijven;
- c. De gezagvoerder van het estuaire vaartuig beschikt over een geldig certificaat vastgesteld overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van het STCW-Verdrag;
- d. De estuaire vaartuigen, ongeacht het tonnage, een verzekering hebben die voldoet aan de voorwaarden van het BUNKER-Verdrag;
- e. De estuaire vaartuigen, ongeacht het tonnage, een verzekering hebben die voldoet aan de voorwaarden van het WRC-Verdrag, waarbij de aansprakelijkheid niet gelimiteerd kan worden voor ongevallen in de zone voor estuaire vaart;
- f. De estuaire vaartuigen, ongeacht het tonnage, een verzekering hebben die voldoet aan de voorwaarden van het CLC-Verdrag 1992 of van het HNS-Verdrag 2010 zodra dit verdrag in werking is getreden, indien goederen vallend onder één van deze twee verdragen worden vervoerd;
- g. De estuaire vaartuigen geen betalende passagiers mogen vervoeren;
- h. De estuaire vaartuigen de noodzakelijke afwijking op het LL-Verdrag verkrijgen;
- i. De estuaire vaartuigen voldoen aan Voorschrift 5 van Hoofdstuk VI in de Bijlage van het SOLAS-Verdrag.

Artikel 5. Lijst van estuaire vaartuigen

1. Het Benelux Secretariaat-Generaal houdt een lijst bij van estuaire vaartuigen die onder dit toepassingsbeleid vallen. Een naar Belgisch recht gecertificeerd vaartuig kan door de bevoegde autoriteit van het Koninkrijk België aan deze lijst worden toegevoegd nadat gecontroleerd werd dat aan alle voorwaarden in artikel 4 is voldaan. De bevoegde autoriteit van het Koninkrijk België deelt elke wijziging van de lijst met vaartuigen mede aan de bevoegde autoriteit van het Koninkrijk der Nederlanden.
2. Het Benelux Secretariaat-Generaal draagt er zorg voor dat de in lid 1 bedoelde lijst ter beschikking staat van de bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk België en van het Koninkrijk der Nederlanden.
3. De bevoegde autoriteit van het Koninkrijk België draagt er zorg voor dat exploitanten waarvan een estuaire vaartuig is opgenomen in de in lid 1 bedoelde lijst, daarvan op de hoogte zijn.



Bron: MDK - afdeling Kust

2025-01/075 RIVER INFORMATION SERVICES

BaZ 2024-01/009 vervalt.

Bij het River Information Services-centrum in Evergem kan men 24/24 en 7/7 terecht voor verschillende scheepvaart- en waterweggebonden vragen. Inlichtingen over bedieningstijden, informatie over waterwegen en hun karakteristieken, brughogtes, waterstanden, debieten, mogelijke trajecten, scheepvaartrechten, recreatievaart, werkzaamheden op de waterwegen, melden van calamiteiten,... kunnen te allen tijde bekomen worden via het nummer 0800 30 440 (alleen vanaf nationale nummers) of +32 78 055 440 (vanuit buitenland), via mail op ris@vlaamsewaterweg.be of via VisuRIS.be.

Bron: De Vlaamse Waterweg nv

2025-01/076 ALLEENVAART OP DE BENEDEN ZEESCHELDE

BaZ 2024-01/040 vervalt.

De Gezamenlijke Bekendmaking 02-2019 vermeldt:

Alleenvaart is niet toegelaten op de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde benedenwaarts de Kallosluis voor binnenschepen van en naar Antwerpen linkeroever en benedenwaarts het Kruisschans sluizencomplex (Van Cauwelaert/Boudewijn) voor binnenschepen van en naar Antwerpen rechteroever. Bovenwaarts de hierboven vermelde sluizen is alleenvaart toegelaten mits voldaan is aan de eisen zoals vastgelegd in het KB van 09 maart 2007 betreffende de bemanningsvoorschriften op scheepvaartwegen van het Koninkrijk België.

Bron: GNA Bass 043-2019, GB 02-2019, Bass 047-2021

2025-01/077 THE WEST EUROPEAN TANKER REPORTING SYSTEM (WETREP)

BaZ 2024-01/075 vervalt

Uitvaardiging van een verplicht scheepsrapporteringsstelsel voor West-Europees PSSA (Particularly Sensitive Sea Area = Bijzonder gevoelig zeegebied).

Sommige West-Europese wateren zijn door de IMO aangewezen als PSSA-gebied, dit na een voorstel van België, Frankrijk, Spanje, Ierland, Portugal en het Verenigd Koninkrijk.

Dit PSSA-gebied grenst aan de 15de graad west-meridiaan, de Porcupine Bank, met inbegrip van delen van het speciaal gebied van Noord-West-Europa (uitgevaardigd onder wetbepaling 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 rapporteringssysteem 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/m³ bij 15 °C **of**
- zware stookolie, dit is stookolie met een dichtheid hoger dan 900 kg/m³ bij 15°C, of een kinematische viscositeit hoger dan 180 mm²/s bij 50°C **of**
- asfalt, pek en hun emulsies.

Schepen varende van en naar West-Europese rapporteringgebieden moeten zich melden:

- bij binnenvaren van het rapporteringgebied **of**
- onmiddellijk bij afvaart uit een haven, terminal of ankerplaats binnen het rapporteringgebied **of**
- wanneer zij afwijken van de route naar hun oorspronkelijk opgegeven bestemming haven/terminal/ ankerplaats of positie "voor orders" doorgegeven bij het binnenvaren van het rapporteringgebied **of**
- wanneer een afwijking van de geplande route noodzakelijk is wegens slechte weersomstandigheden of slecht werkende uitrusting of een verandering in navigatietoestand **of**
- wanneer het rapporteringgebied definitief wordt verlaten.

Nota:

Schepen hoeven zich niet te melden indien, bij passage door het rapporteringgebied de grens van het rapporteringgebied sporadisch wordt gepasseerd, bij andere gelegenheden dan het eerst binnenvaren en het definitief verlaten.

Bij het binnenvaren van het WETREP-rapporteringgebied dient de scheepvaart de dichtstbijzijnde verantwoordelijke autoriteiten in te lichten. Het VTS, RCC en radiokuststation of andere deelnemers aan wie het rapport dient te worden verzonden, zijn vermeld in bijlage 4.

Indien het schip in de onmogelijkheid verkeert het dichtst bijzijnde radiokuststation of andere deelnemer in te lichten, moet het aan het volgende dichtstbijzijnde radiokuststation of andere in bijlage 4 vermelde deelnemer rapporteren.

De rapporteringen dienen in het formaat zoals beschreven in bijlage 3 te zijn.

Rapporteringen mogen met gelijk welk modern communicatiemiddel tot stand worden gebracht, met inbegrip van Inmarsat C, telefax en e-mail zoals beschikbaar volgens bijlage 4.

Rapporten mogen kosteloos via GMDSS verzonden worden via een RCC van één van de deelnemende landen uit bijlage 4. Mondelinge meldingen moeten de verplichte velden bevatten met inbegrip van de identificatieletters. Om het aantal, aan scheepvaart opgelegde rapporten te verminderen die te wijten zijn aan andere 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 Access Code (SAC)45 enkel via MRCC Falmouth LES Atlantische Oceaan-gebied - Oost (102); Atlantische Oceaan-gebied -West (002) of Indische Oceaan (302). (Noot: Indien verzonden via een andere LES is het mogelijk dat het bericht niet door WETREP zal worden ontvangen.)

BIJLAGEN

1. Beschrijving van rapporteringgebied met coördinaten
2. Kaart van het rapporteringgebied
3. Rapporteringformulier
4. Identificatie van stations aan wie de rapporten dienen te worden verzonden

BIJLAGE 1. BESCHRIJVING VAN HET VERPLICHT SCHEEPSRAPPORTINGSYSTEEM VOOR HET WEST-EUROPEES PSSA-GEBIED MET COÖRDINATEN

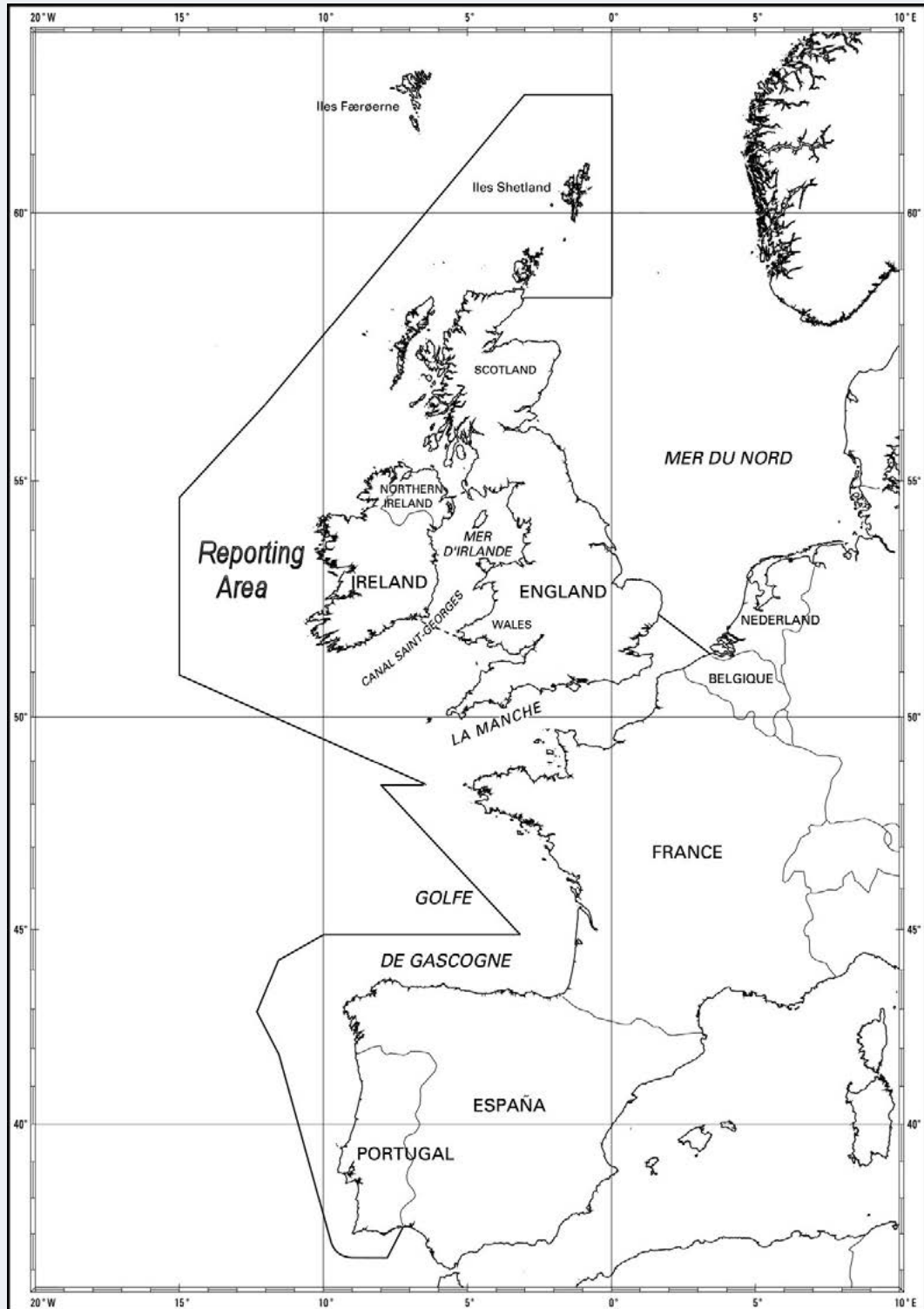
Beschrijving van het gebied

- Het gebied beslaat de westkust van het Verenigd Koninkrijk, Ierland, België, Frankrijk, Spanje en Portugal, van de Shetlandeilanden in het noorden tot Kaap St-Vincent in het zuiden, en het Engels kanaal en zijn naderingen zoals aangegeven in de kaartuitgave van bijlage 2.
- Het WETREP-gebied is een gebied begrensd door een lijn die de volgende geografische coördinaten verbindt (alle coördinaten zijn uitgedrukt in WGS 84 als referentiesysteem).

| NUMMER | BREEDTEGRAAD | LENGTEGRAAD |
|--------------|---------------|--|
| 1 (UK) | 58°30'N | UK coast |
| 2 (UK) | 58°30'N | 000° |
| 3 (UK) | 62°N | 000° |
| 4 (UK) | 62°N | 003°W |
| 5 (UK+ Irl) | 56°30'N | 012°W |
| 6 (Irl) | 54°40'40".91N | 015°W |
| 7 (Irl) | 50°56'45".36N | 015°W |
| 8 (Irl+UK+F) | 48°27'N | 006°25'W |
| 9 (F) | 48°27'N | 008°W |
| 10 (F+S) | 44°52'N | 003°10'W |
| 11 (S) | 44°52'N | 010°W |
| 12 (S) | 44°14'N | 011°34'W |
| 13 (S) | 42°55'N | 012°18'W |
| 14 (S+P) | 41°50'N | 011°34'W |
| 15 (P) | 37°N | 009°49'W |
| 16 (P) | 36°20'N | 009°00'W |
| 17 (P) | 36°20'N | 007°47' W |
| 18 (P) | 37°10'N | 007°25'W |
| 19 (B) | 51°22'25"N | 003°21'52".5E (grens tss. B and NL) |
| 20 (UK) | 52°12'N | UK east coast |
| 21 (IRL) | 52°10'.3N | 006°21'.8W |
| 22 (UK) | 52°01'.52N | 005°04'.18W |
| 23 (UK) | 54°51'.43N | 005°08'.47W |
| 24 (UK) | 54°40'.39N | 005°34'.34W |

De geografische coördinaten als identificatie van een PSSA zijn enkel voor dit doel te gebruiken en mogen niet anders geïnterpreteerd worden met betrekking tot maritieme limieten en grenzen.

**BIJLAGE 2. PSSA CHART - WESTERN EUROPEAN WATERS
PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREA (UKHO CHART 4011)**



BIJLAGE 3. RAPPORTERINGSFORMULIER (OVEREENSTEMMEND MET IMO-RESOLUTIE A.851(20))

Identificatiesysteem: WETREP

Gevolgd door een tweeletterafkorting voor de identificatie van de rapportering: SP (sailing plan), FR (final report) of DR (deviation report).

Informatie die 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 Oostende: 51°14'N 002°55'E

Tel: +32 (0)59 70 10 00

Tel: +32 (0)59 70 11 00

Fax: +32 (0)59 70 36 05

VHF: 16, 67

MF: 2182 kHz

MMSI: 00 205 99 81

e-mail: mrcc@mrcc.be

FRANCE

MRCC Gris-Nez: 50°52'N 001°35'E

Tel: +33 (0)3 21 87 21 87

Fax: +33 (0)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 (0)2 98 89 31 31

Fax: +33 (0)2 98 89 65 75

Telex: 940086

Inmarsat-C: Nil

VHF: 16, 70

MMSI: 002275300

IRELAND

MRCC Dublin

Tel: +353 (0)1 6620922/23

Fax: +353 (0)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 (0)21 4401950, or

+351 (0)21 4401919 (for emergency only)

Fax: +351 (0)21 4401954

Telex: 60747 P

e-mail: mrcclisboa@netc.pt

SPAIN

MRCC Madrid 40°24'N 003°43'W

Tel: +34 (0)91 7559133

Fax: +34 (0)91 5261440

Telex: +5241210, +5241224

e-mail: cncs@sasemar.es

MRCC Finisterre: 42°42'N 008°59'W

Tel: +34 (0)981 767500

Fax: +34 (0)981 767740

Telex: +5282268, +5286207

e-mail: finister@sasemar.es

VHF: 16 & 11

MF: 2182 kHz

MMSI: 002240993

MRCC Bilbao 43°20'.8N 003°01'W

Tel: +34 (0)944 839286

Fax: +34 (0)944 839161

e-mail: bilbao@sasemar.es

VHF: 16 & 10

MMSI: 002240996

UNITED KINGDOM

Sea Areas A1 and A3 (See the relevant international radio publications)

MRCC Falmouth (Coordinating Station for the United Kingdom)

Telephone: +44 (0)1326 317575

Facsimile: +44 (0)1326 318342

Inmarsat-C on 423200158

e-mail: falmouthcoastguard@mcga.gov.uk

Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding

2025-01/078 UNITED KINGDOM EN FRANCE: DOVER STRAIT/PAS-DE-CALAIS REPORTING SYSTEM (CALDOVREP)

BaZ 2024-01/076 vervalt

1. Gebied

Het meldsysteem bestrijkt een 65 zeemijlen lang stuk van het Dover Strait/Pas de Calais en wordt begrensd door een lijn die wordt getrokken van North Foreland tot de grens tussen Frankrijk en België en door een lijn die wordt getrokken van de Royal Sovereign Tower via de Bassurelle-lichtboei (50°32,80'N 00°57,80'E) naar de kust van Frankrijk.

2. Beschrijving

1. CALDOVREP is een systeem van verplichte melding overeenkomstig SOLAS-voorschrift V/11.
2. Faciliteiten aan wal bij Gris-Nez Trafic (Frankrijk) en Channel VTS (VK) zijn in staat om scheepsbewegingen te volgen en verbeterde adviezen en informatie te geven over gevaren voor de scheepvaart en weersomstandigheden.

3. Contactgegevens

voor schepen in noordoostelijke richting

Roepnaam: Gris-Nez Trafic

VHF 13

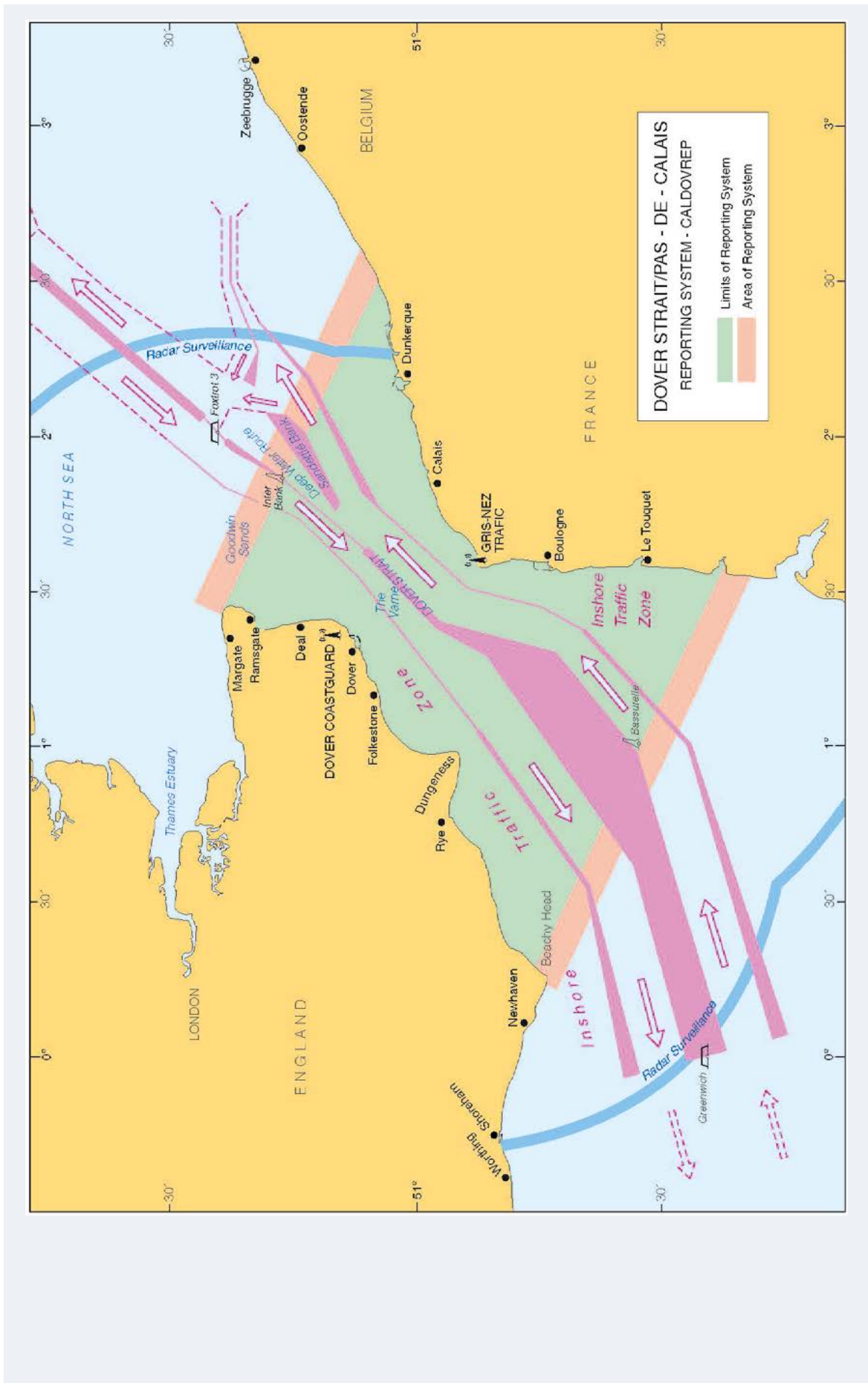
Voor schepen in zuidwestelijke richting

Roepnaam: Channel VTS

VHF 11

4. Uren

24 uur op 24



5. Procedure

1. Alle vaartuigen van 300 gt of meer zijn verplicht om deel te nemen aan het meldsysteem.
2. Vaartuigen van minder dan 300 gt moeten hun meldingen naar het CALDOVREP-systeem blijven sturen indien:
 - a. ze niet onder bevel zijn of voor anker liggen in het TSS (scheidingstelsel) of zijn ITZ's
 - b. hun manoeuvreerbaarheid beperkt is
 - c. ze defecte navigatiehulpmiddelen hebben
3. **Het verkeer in noordoostelijke richting moet rapporteren aan Gris-Nez Traffic 2** zeemijlen voor het overschrijden van de zuidelijke meldlijn.
4. **Het verkeer in zuidwestelijke richting moet rapporteren aan Channel VTS** wanneer het binnen het VHF-bereik van North Foreland is en uiterlijk bij het overschrijden van de noordelijke meldlijn.
5. Meldingen aan de dichtstbijzijnde van de twee kuststations moeten worden gedaan bij vertrek uit een haven binnen de ITZ's van het TSS.
6. Speciale meldafspraken kunnen schip per schip worden gemaakt, op voorwaarde dat zowel Gris-Nez Traffic als Channel VTS hiermee instemt.
7. Meldingen moeten worden gedaan via VHF spraakcommunicaties. Bij een melding aan Channel VTS mogen vaartuigen echter voldoen aan de meldvereisten van CALDOVREP via het gebruik van AIS.
8. Meldingen van een vaartuig aan het meldsysteem mogen alleen informatie bevatten die essentieel is om de doelstellingen van het systeem te realiseren, namelijk:

| ID | Vereiste informatie |
|--------|--|
| A | Naam van het vaartuig, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer voor meldingen via transponders |
| B | Datum en tijd |
| C of D | Positie in breedtegraad en lengtegraad of ware peiling en afstand ten opzichte van een duidelijk vastgesteld herkenningspunt |
| E | Ware koers |
| F | Snelheid |
| G | Haven van vertrek |
| I | Haven van bestemming en verwachte aankomsttijd (ETA) |
| O | Diepgang |
| P | Lading en, indien gevaarlijke stoffen aan boord, de hoeveelheid en IMO-klasse |
| Q of R | Defecten, beschadigingen en/of gebreken die van invloed zijn op de structuur, lading of uitrusting van het schip of enige andere omstandigheid die van invloed is op de normale navigatie in overeenstemming met de SOLAS- en MARPOL-verdragen |
| T | Adres voor het verstrekken van informatie over een lading gevaarlijke goederen |
| W | Aantal opvarenden |
| X | Diversen: (1) De geschatte hoeveelheid bunkerbrandstof en kenmerken voor vaartuigen die meer dan 5.000 ton bunkerbrandstof meevoeren (2) Navigatieomstandigheden |

9. Vaartuigen met gebreken die de operationele veiligheid aantasten, moeten die gebreken melden via het CALDOVREP-systeem en moeten daarnaast de nodige maatregelen nemen om deze gebreken te verhelpen voordat ze het Nauw van Calais binnenvaren.

6. Informatie

1. Zowel Gris-Nez als Dover monitoren de scheepvaart in het TSS in het Nauw van Calais met behulp van radarsystemen en beide verstrekken regelmatig informatie over het weer en over gevaren voor de scheepvaart in het kader van de gezamenlijke Channel Navigation Information Service (CNIS). De informatie wordt uitgezonden op de volgende tijden en op de volgende frequenties:

| Station | VHF | Tijden | Extra uitzendingen bij slechte zichtbaarheid |
|------------------|-----|--------|--|
| Gris-Nez Traffic | 79 | H+10 | H+25 |
| Channel VTS | 11 | H+40 | H+55 |

2. Aan het eind van de informatie-uitzendingen door beide stations wordt herinnerd aan het tijdstip van de volgende uitzending en aan de VHF-frequentie waarop deze plaatsvindt.
3. Alle vaartuigen die in het Kanaal en de Dover Strait varen, wordt aangeraden om gebruik te maken van de informatie-uitzendingen door de informatiediensten van de Britse en Franse overheid, en om indien nodig VHF te volgen, zoals uiteengezet in het CALDOVREP-systeem

Opmerking:

Vaartuigen die gebruikmaken van CALDOVREP worden gevolgd via radar en AIS, net als vaartuigen die zich niet houden aan de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 (zoals gewijzigd), en hun uitgezonden koers en snelheid. Overtreders worden gerapporteerd aan de vlaggenstaten, die dan maatregelen dienen te nemen in overeenstemming met IMO-resolutie A432(XI).

Bron: UKHO: "List of Radio Signals: NP 286(1) 5th Edition 2024" - © British Crown Copyright. All rights reserved

2025-01/079 FRANCE - HAVEN DUNKERQUE: VESSEL TRAFFIC SERVICE (VTS)

BaZ 2024-01/077 vervalt.

1. Gebied

Het Dunkerque VTS-gebied wordt begrensd door de volgende posities:

- 51°00,60'N 002°07,10'E
- 51°01,90'N 002°07,10'E
- 51°01,90'N 001°57,20'E
- 51°01,64'N 001°50,44'E
- 51°01,00'N 001°48,53'E (RCA-lichtboei)
- 51°01,00'N 001°45,84'E (RCW-lichtboei)
- 50°59,95'N 001°44,10'E
- 51°00,95'N 001°42,32'E
- 51°04,90'N 001°48,10'E
- 51°05,40'N 001°50,40'E
- 51°09,90'N 002°09,90'E
- 51°04,70'N 002°22,30'E
- 51°04,50'N 002°23,40'E
- 51°05,30'N 002°28,10'E
- 51°07,90'N 002°30,50'E
- 51°07,10'N 002°31,20'E
- 51°06,40'N 002°31,20'E
- 51°04,80'N 002°28,70'E
- 51°03,60'N 002°21,20'E (einde van de oostelijke steiger van de oostelijke haven)

2. Beschrijving

1. De Dunkerque VTS biedt een informatiedienst en een navigatie assistentiedienst en zorgt voor de verkeersregeling en planning in het havengebied.
2. De Dunkerque VTS bestaat uit een hoofdcentrum, de Dunkerque VTS en een secundair centrum, Dunkerque Ouest, dat zich meer in het bijzonder bezighoudt met vaartuigen die op weg zijn naar of afkomstig zijn van Port Ouest.

3. Contactgegevens

Dunkerque

Roepnaam: Dunkerque VTS
VHF: 16 73
Telefoon: +33 (0)3 282 876 03
+33 (0)3 282 875 89 (zeeverkeersleider)
Fax: +33 (0)3 282 875 97
E-mail: harbourmaster@portdedunkerque.fr

Dunkerque Ouest

Telefoon: +33 (0)3 282 876 04

4. Uren

24 uur op 24

5. Procedure

1. Wanneer ze onderweg zijn tussen het Dover Strait TSS en de gereguleerde zones van het Dunkerque VTS-gebied, moeten vaartuigen die onderworpen zijn aan het SURNAV-systeem continu luisteren naar Gris-Nez Traffic op VHF 13 en naar de Dunkerque VTS op VHF 73.
2. Alle schepen in de gereguleerde scheepvaartzone, toegangskanalen, het lozingsgebied en de plaats voor het storten van bagger moeten continu naar VHF 73 luisteren.

3. **Melding van de verwachte aankomsttijd (ETA):** vaartuigen moeten hun verwachte aankomsttijd minstens 48 uur van tevoren doorgeven via hun agent. Het 12 uur van tevoren naar het loodsstation verstuurd bericht met de verwachte aankomsttijd moet ook worden verzonden naar de Harbour Master.
4. Vaartuigen moeten ten minste 2 uur voordat ze het VTS-gebied binnenvaren contact opnemen met de Dunkerque VTS op VHF 73 en moeten op verzoek de volgende informatie verstrekken:
 - a. De ETA bij de Dyck-lichtboei, bij de E12-lichtboei, bij Rede van Dunkerque Est, of op een voorgestelde plaats van binnenkomst in het kanaal
 - b. De diepgang
 - c. Beschadigingen of gebreken die van invloed zijn op het vaartuig of de lading
 - d. Indien nodig, ISPS-melding
5. Na overleg met de loodsen zal de Dunkerque VTS de volgende informatie verstrekken:
 - a. Instructies met betrekking tot de richting voor binnenkomst, transit en verankering
 - b. Windcondities
 - c. Alle gebreken met betrekking tot boeien en hulpmiddelen voor de navigatie, in voorkomend geval
 - d. Alle abnormale situaties
6. Niet-geloodste schepen moeten contact opnemen met de Dunkerque VTS voor het binnenvaren van Port Est en met Dunkerque Ouest voor het binnenvaren van Port Ouest, en dit 1 uur vóór het binnenvaren van het VTS-gebied, om de volgende informatie door te geven:
 - a. Eventuele gebreken
 - b. Maximale diepgang
 - c. Verwachte aankomsttijd bij de steigers
 - d. Verzoek om bootmannen
7. Vaartuigen die vanuit het westen naderen, moeten bij het passeren van de DW10-lichtboei contact opnemen met Dunkerque Ouest.
8. Vaartuigen die vanuit het oosten naderen en op weg zijn naar Port Ouest moeten bij het passeren van de DW24-lichtboei hun positie doorgeven aan de Dunkerque VTS en aan Dunkerque Ouest. Deze laatste neemt het dan over van de Dunkerque VTS.
9. Vaartuigen van 300 gt en meer die het gebied van de VTS binnenvaren moeten contact opnemen met de Dunkerque VTS op VHF 73 en met het Dunkerque-loodsstation op VHF 72.
10. Vaartuigen die zich in het gebied van de VTS bevinden, moeten:
 - a. continu naar VHF 73 luisteren
 - b. communiceren in het Frans of Engels
 - c. elk noodgeval, elke aanvaring, stranding of brand, elke situatie die de manoeuvreerbaarheid van een vaartuig beperkt en elke milieubedreigende situatie melden
11. LNG-schepen:
 - a. Naast de bovenstaande procedures moeten LNG-schepen hun verwachte aankomsttijd bij de Dyck-lichtboei via hun agenten doorgeven aan de Harbour Master:
 - (i) bij vertrek uit de laadhaven, en
 - (ii) gedetailleerde informatie over eventueel gewijzigde plannen verstrekken ten minste 4 uur vóór aankomst en vervolgens om de daaropvolgende 24 uur via de agenten
 - b. Vaartuigen moeten hun verwachte aankomsttijd bij de Dyck-lichtboei 48 uur vooraf direct via e-mail of telefonisch doorgeven aan het Harbour Master's Office en de loodsen, en moeten hun verwachte aankomsttijd 12 uur op voorhand bevestigen aan de agent, de Harbour Master, de loodsen en de terminal.
 - c. Vaartuigen moeten 2 uur vóór aankomst op de plaats waar de loods aan boord komt contact opnemen met de Dunkerque VTS op VHF 73 en met de loodsen in Dunkerque op VHF 72.

Opmerking:

De Dunkerque VTS zorgt voor de radardekking van een gebied dat zich 45 zeemijlen uitstrekt van plaatsen bij Gris-Nez, Calais, Dunkerque Ouest, Dunes en Dunkerque Est.

Bron: UKHO: "List of Radio Signals: NP 286(1) 5th Edition 2024" - © British Crown Copyright. All rights reserved

2025-01/080 FRANCE (ATLANTISCHE- EN ENGELSE KANAALKUSTEN): SYSTEME DE COMPTES RENDUS DE MOUVEMENTS DES NAVIRES (SURNAV REPORTING SYSTEM)

BaZ 2024-01/078 vervalt.

1. Gebied

De SURNAV gebied van de Engelse Kanaal en Atlantische Kusten is verdeeld in 4 zones, elk gecontroleerd door een 'Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage' (CROSS) onder andere:

(1) **CROSS Gris-Nez:** voor schepen op doorvaart in de Franse Economische Zone naar E van een verbindinglijn tussen Cap d'Antifer en de Greenwich Lt F (die de ingang van de Dover Straits TSS aanduidt).

2. Beschrijving

Het doel van het systeem is het volgen van de bewegingen en toestand van vaartuigen die koolwaterstoffen of gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren, die navigeren bij de nadering van de Franse kusten van de Noordzee, het Engelse Kanaal en de Atlantische Oceaan. De regelgeving is van toepassing op het volgende:

(1) Alle schepen die vervoeren:

- (a) Koolwaterstoffen of gasvormig koolwaterstofafval zoals vermeld in Bijlage van de Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL 73)
- (b) Ongezonde vloeibare stoffen zoals gedefinieerd in MARPOL Bijlage 2
- (c) Schadelijke vloeibare stoffen zoals gedefinieerd in MARPOL Bijlage 3
- (d) Gevaarlijke goederen zoals gedefinieerd in:
 - (i) De International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, inclusief radioactieve producten vermeld in de INF-regels
 - (ii) Hoofdstuk 17 van de IMO International Bulk Carriers (IBC) Code
 - (iii) Hoofdstuk 19 van de IMO International Gas Carriers (IGC) Code

(2) Niet-ingekapselde tankers en schepen die vervoeren:

- (a) Ongezonde vloeibare stoffen zoals gedefinieerd in MARPOL Bijlage 2 en ingedeeld in categorieën A en B in hoofdstuk 17 van de IMO International Bulk Carriers (IBC) Code
- (b) Bulk vloeibaar gas
- (c) Plutonium 239, Uranium 233, 235 of 238, Thorium, of stoffen die deze bevatten, met uitzondering van mineralen die een of meer van deze stoffen bevatten
- (d) Acetaldehyde (UN 1089), ethylether (UN 1155), ethylvinyl ether (UN 1302), monoethylamine (UN 1036), ammoniumnitraat (UN 0222) of propyleenoxide (UN 1280)
- (e) Organochloorverbindingen (bv. organochloorpesticiden UN 2761, 2762, 2995 en 2996)

3. Contactgegevens

CROSS Gris-Nez

Roepnaam: Gris-Nez Traffic

VHF: 16, 13, 79

Telefoon: +33 (0)3 218 721 87

Fax: +33 (0)3 218 778 55

Telex: +42 130680 (CROSSGN 130680F)

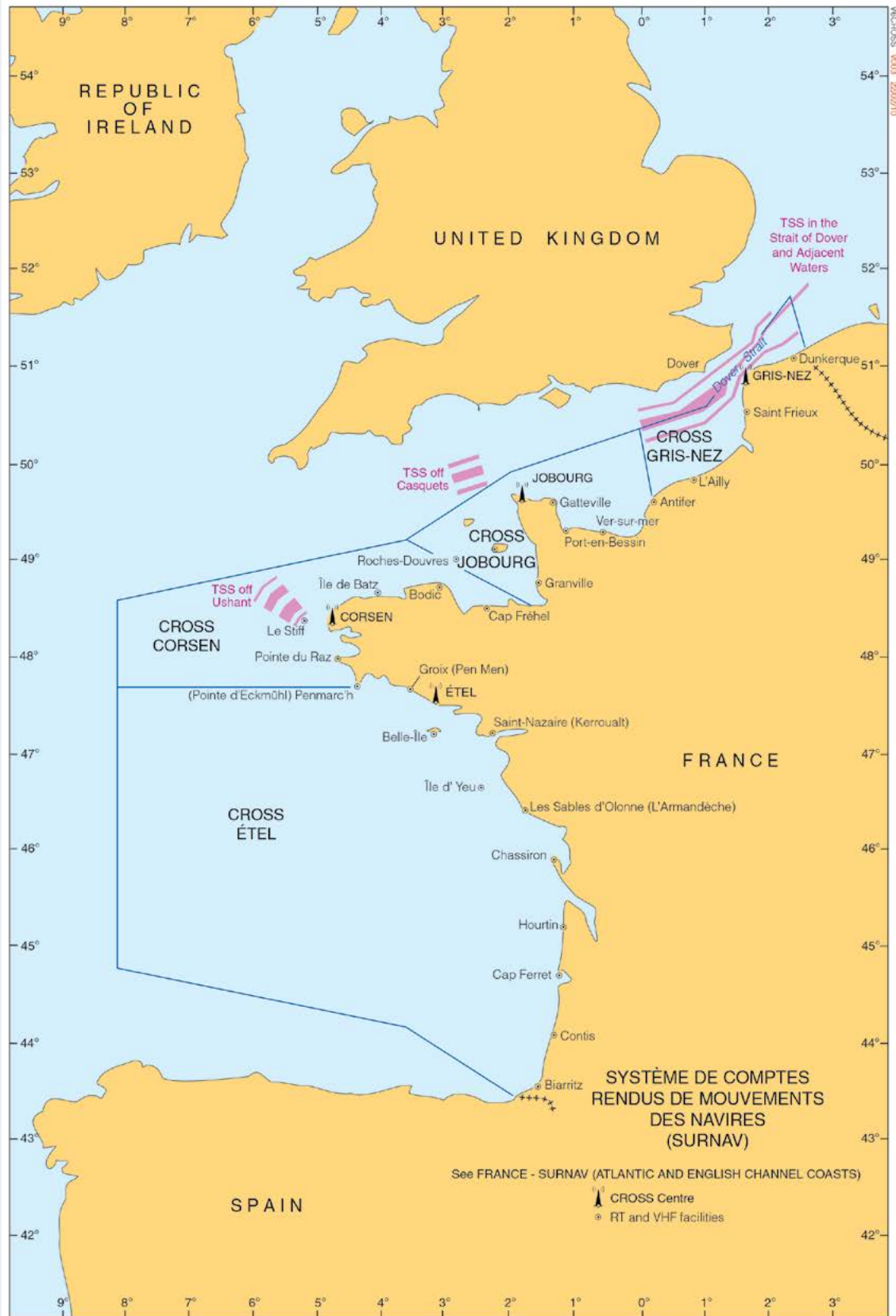
E-mail: grisnez.mrcc@developpement-durable.gouv.fr

gris-nez@mrccfr.eu

MMSI: 002275100

4. Uren

H24



5. Procedure

(1) **Schepen vermeld in BESCHRIJVING met de intentie de Franse territoriale wateren binnen te varen of er doorheen te varen** zijn verplicht een bericht met het voorvoegsel SURNAV-FRANCE te sturen naar het relevante CROSS-centrum 6 uur op voorhand of 6 uur voor het verlaten van een haven of ankerplaats aan de Franse kust, met het volgende:

| ID | Vereiste informatie |
|----|--|
| A | Naam van het vaartuig, roepnaam en vlag |
| B | Datum en tijd in UT (GMT) (in 6 cijfers DD HH MM), achtervoegsel Z |
| C | Positie (breedtegraad en lengtegraad) |
| E | Koers |
| F | Snelheid |
| G | Laatste aanloophaven |
| H | Datum en tijd in UT (GMT) van het punt van binnenkomst in de Franse territoriale wateren of de datum, tijd en positie bij vertrek |
| I | Bestemming |
| K | Datum en tijd in UT (GMT) en punt van verlaten van de Franse territoriale wateren of de datum en tijd van aankomst in the haven, ankerplaats, wachtende of ontballastende zone van de bestemming in Franse wateren |
| M | RT-wacht lopen |
| O | Diepgang |
| P | Lading: hoeveelheid en categorie (zoals gedefinieerd in MARPOL 73) |
| Q | Gebreken, schade, storingen of beperkingen |
| U | Type vaartuig |
| X | Andere opmerkingen |
| Z | Einde bericht |

(2) **Schepen vermeld in BESCHRIJVING die aankomen uit een haven of ankerplaats buiten de Europese Unie (EU) en van plan zijn voor anker te gaan in de Franse territoriale wateren** zijn verplicht een bericht te sturen naar het relevante CROSS-centrum bij het verlaten van de laadhaven (of zo snel mogelijk in geval van wijziging van bestemming) met de volgende informatie (tenzij wordt aangegeven welke autoriteit binnen de Europese Unie over die informatie beschikt):

- (a) Naam van het vaartuig, roepnaam en MMSI
- (b) Nationaliteit van vaartuig
- (c) Loa en diepgang
- (d) Haven van bestemming
- (e) ETA in de haven van bestemming, aan het loodsstation of in het voorziene ankergebied zoals gevraagd door de bevoegde autoriteit
- (f) ETD
- (g) Passage plan
- (h) Nauwkeurig technische beschrijving van gevaarlijke of vervuilende goederen, UN-nummers indien van toepassing, IMO-risicocategorie bepaald in overeenstemming met de IMDG en met de IBC- en IGC-regels, en indien van toepassing, de INF-categorie van het vaartuig
- (i) Bevestiging van het aanwezig zijn aan boord van een geschikte lijst, een manifest of een vrachtplan met precieze details van de gevaarlijke of vervuilende goederen en hun locatie
- (j) Aantal bemanningsleden van het vaartuig

(3) **vaartuigen binnen het gebied:** gedurende de hele periode van hun doortocht of verblijf in de Franse territoriale wateren of binnenwateren (behalve wanneer aangemeerd aan een kade in een haven), alle vaartuigen vermeld in BESCHRIJVING moeten continu luisteren naar het volgende:

- (a) DSC: 2187.5 kHz en VHF 70
- (b) VHF 16
- (c) Op elk specifiek kanaal

(4) **Meldingen van ongevallen en incidenten op zee:** alle vaartuigen van 300 gt en meer op commerciële doorvaart binnen de grenzen van de Franse Economische Zone zijn verplicht het volgende onmiddellijk te melden aan het verantwoordelijke CROSS-centrum voor het gebied:

- (a) Elk incident of ongeval dat de veiligheid van het vaartuig beïnvloedt (bv. aanvaring, aan de grond lopen, schade, storing of uitval, beschadiging of verplaatsen van lading, alle rompdefecten of structurele defecten)
- (b) Elk incident of ongeval dat de veiligheid van het vaartuig beïnvloedt (bv. storingen die de manoeuvreerbaarheid van het vaartuig kunnen beïnvloeden, of defecten aan de voortstuwings- of stuurinrichting, de elektrische installatie en de navigatie- en communicatieapparatuur).
- (c) Elke situatie die het water of de kustlijn kan vervuilen (bv. elke lozing of risico van lozing van verontreinigende stoffen in zee)
- (d) Alle waarnemingen op zee van verontreinigende stoffen en containers of pakketten die op drift in de zee zijn

(5) Het **bericht** moet het volgende vermelden:

| ID | Vereiste informatie |
|----|--|
| A | Naam van het vaartuig, roepnaam en vlag |
| B | Datum en tijd in UT (GMT) (in 6 cijfers DD HH MM), achtervoegsel Z |
| C | Positie (breedtegraad en lengtegraad) |
| E | Koers |
| F | Snelheid |
| G | Laatste aanloophaven |
| I | Bestemming |
| M | RT-wacht lopen |
| O | Diepgang |
| P | Lading en details waarmee informatie kan worden verkregen over gevaarlijke goederen of verontreinigende stoffen aan boord |
| Q | Aard van het incident of de opgetreden situatie |
| R | Beschrijving van eventuele vervuiling of gevaarlijke goederen die overboord zijn geslagen |
| T | Naam en gegevens van de eigenaar, het chartermaatschappij en van een eventuele agent van het assisterende vaartuig in Frankrijk |
| U | Type vaartuig |
| W | Aantal personen aan boord |
| X | Datum en tijd in UT (GMT) van een noodoproep of verzoek tot slepen, aanwezigheid en naam van elk assisterend vaartuig of UT (GMT) tijd of aankomst van een assisterend vaartuig; andere informatie |
| Y | Verzoek tot verzending van het rapport naar een ander systeem (AMVER, AUSREP, JASREP, MAREP enz.) |
| Z | Einde rapport |

NOTA: Schepen dienen IMO-resolutie A.851(20) te raadplegen om ervoor te zorgen dat de bij PAPA, QUEBEC, ROMEO en X-RAY vereiste informatie correct wordt gegeven.

(6) Elk vaartuig dat wordt opgeroepen om een hierboven genoemd beschadigd of defect vaartuig te assisteren of te slepen, is verplicht om onmiddellijk een bericht te sturen naar het relevante CROSS-centrum met het voorvoegsel SURNAV-AVARIES specifiek voor het vaartuig dat de hulp verleent, met de volgende vermelding:

| ID | Vereiste informatie |
|----|--|
| A | Naam assisterende vaartuig, roepnaam en vlag |
| B | Datum en tijd in UT (GMT) (in 6 cijfers DD HH MM), achtervoegsel Z |
| C | Positie assisterende vaartuig (breedtegraad en lengtegraad) |
| E | Koers assisterende vaartuig |
| F | Snelheid assisterende vaartuig |
| I | Bestemming |
| P | Lading van het beschadigde vaartuig |
| Q | Aard van de schade aan het beschadigde vaartuig (indien gekend) |
| T | Naam en gegevens van de eigenaar, het chartermaatschappij en van een eventuele agent van het assisterende vaartuig in Frankrijk |
| U | Type assisterende vaartuig |
| X | Datum en tijd in UT (GMT) en positie van het incident; naam, roepnaam en nationaliteit van het beschadigde vaartuig; koers en snelheid van het beschadigde vaartuig; andere informatie |

(7) Schepen die door de bovenstaande secties worden getroffen:

- (a) Brengen CROSS op de hoogte van de zich ontwikkelende situatie
- (b) Blijven voortdurend luisteren op de hierboven aangegeven frequenties
- (c) Nemen alle voorzorgsmaatregelen die zijn voorgeschreven door de maritieme autoriteiten om gevaren voor de navigatie en risico's van vervuiling

Bron: UKHO: "List of Radio Signals: NP 286(1) 5th Edition 2024" - © British Crown Copyright. All rights reserved

INDEX AFKORTINGEN

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

| | |
|-----------|--|
| ACC | Antwerp Coordination Centre |
| ADNR | Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par voie de Navigation du Rhin |
| AIS | Automatic Identification System |
| art | artikel |
| AWNIS | Allied Worldwide Navigation Information System |
| <hr/> | |
| BaZ | Berichten aan Zeevarenden |
| BIPT | Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie |
| boa | breedte over alles |
| bps | baud per seconde |
| BS | Belgisch Staatsblad |
| BTV | Bezwaar Tot Vervolg |
| <hr/> | |
| CALDOVREP | Calais Dover Reporting system |
| CHW | Centrale Hansweert |
| CROSS | Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage |
| CTN | Centrale Terneuzen |
| CVL | Centrale Vlissingen |
| CZB | Centrale Zeebrugge |
| CZV | Centrale Zandvliet |
| <hr/> | |
| DAB | Dienst Afzonderlijk Beheer |
| DGNSS | Differential Global Navigation Satellite System |
| dm | decimeter |
| Dpg | diepgang |
| DSC | Digital Selective Calling (digitaal selectief oproepsysteem) |
| <hr/> | |
| E | oost(en) |
| ECDIS | Electronic Chart Display and Information System |
| EEZ | Exclusief Economische Zone |
| ENC | Electronic Navigational Chart (elektronische zeekaart) |
| EOD | Explosieven Opruimingsdienst Defensie |
| ETA | Estimated time of arrival |
| ETD | Estimated time of departure |
| EU | Europese Unie |
| <hr/> | |
| GB | Gemeenschappelijke Bekendmaking |
| GMDSS | Global Maritime Distress Safety System |
| GNA | Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit |

| | |
|--------|--|
| GNB | Gemeenschappelijk Nautisch Beheer |
| GPS | Global Positioning System |
| GTA | het gewenste tijdstip van aankomst in de haven opgegeven door de agent |
| GTO | het gewenste tijdstip van opvaart opgegeven door de agent |
| <hr/> | |
| h | hour (uur) |
| H | Gemiddeld Laag Laag Waterspring |
| HDGE | Havendienst Gent |
| HDTN | Havendienst Terneuzen |
| HW | hoogwater |
| <hr/> | |
| IALA | International Association of Lighthouse Authorities |
| IHO | International Hydrographic Organisation |
| IMO | International Maritime Organisation |
| INS | Information Service |
| ISPS | International Ship and Port Facility Security |
| <hr/> | |
| K | kanaal |
| KB | Koninklijk Besluit |
| kHz | kilohertz |
| km | kilometer |
| <hr/> | |
| LAT | Lowest Astronomical Tide |
| LES | Land Earth Station |
| LIS | Loodsen Informatie Systeem |
| LNG | Liquefied Natural Gas |
| LOA | loodsen op afstand |
| loa | lengte over alles |
| LT | Lokale tijd |
| <hr/> | |
| m | meter |
| MARPOL | International Convention for the Prevention of Pollution from Ships |
| MBZ | Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen |
| MDK | Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust |
| MFBI | MariFoon Blok Indeling |
| MHz | Megahertz |
| MIK | Maritiem Informatie Kruispunt |
| MMSI | Maritime Mobile Service Identity |
| MRCC | Maritime Rescue and Coordination Centre |
| MSC | Maritime Safety Committee |
| MSI | Maritime Safety Information |
| <hr/> | |
| N | noord(en) |
| NAS | Navigational Assistance Service |
| NAVTEX | Navigational Telex |

| | |
|--------|--|
| NCAGS | Naval Cooperation And Guidance for Shipping |
| NM | Nautical Mile (zeemijl) |
| NMCM | Naval Mine CounterMeasures |
| ODY | Boei Oostdyck |
| OMS | Oceanografisch Meteorologisch Station |
| OSU | Oostende Radio |
| (P) | voorlopig BaZ |
| PoAB | Port of Antwerp-Bruges |
| PRA | Pollution Response Area; Bevoegd voor Verontreinigde gebieden |
| PSSA | Particularly Sensitive Sea Area; Bijzonder gevoelig zeegebied |
| RCC | Rescue Coordination Centre |
| RTA | Requested Time of Arriva; tijdstip waarop een vaartuig gepland is om aan te komen op een gegeven punt |
| RTD | Requested Time of Departure; tijdstip waarop een vaartuig gepland is om te vertrekken van een gegeven punt |
| RVGZ | Regeling Vervoer Gevaarlijke Stoffen met Zeeschepen |
| SAR | Search and Rescue |
| SB | stuurboord |
| SBZ | Speciale Beschermingszone |
| SCC | Schelde Coördinatie Centrum |
| SID | Schelde Informatie Dienst |
| SMCP | Standard Marine Communication Phrases |
| SNMS | Schelde Navigator Marginale Schepen |
| SOLAS | Safety of Life at Sea |
| SSB | Schelde Scheepvaartbericht |
| Stb | Nederlands Staatsblad |
| SURNAV | Système de Comptes Rendus de Mouvements des Navires |
| SWATH | Small Waterplane Area Twin Hull |
| (T) | Tijdelijk BaZ |
| TCS | Traffic Centre Steenbank |
| TCW | Traffic Centre Wandelaar |
| TCZ | Traffic Centre Zeebrugge |
| tel | telefoonbericht |
| t.e.m. | tot en met |
| TOS | Traffic Organization Service |
| TSS | Traffic Separation Scheme |
| UKHO | United Kingdom Hydrographic Office |
| UKZ | Uitkijk Zelzate |
| UTC | Universal Time Coordinated |

| | |
|--------|---|
| VBS | verkeersbegeleidend systeem |
| VHF | Very High Frequency |
| VTS | Vessel Traffic Services |
| VTS-SG | Vessel Traffic Services - Scheldegebied |

| | |
|--------|---------------------------------------|
| W | west(en) |
| WA | Wandelaar Approach |
| WESP | WEstern Scheldt Planner |
| WETREP | West European Tanker Reporting System |
| WGS84 | World Geodetic System 1984 |
| WNA | Wandelaar Approach |
| WWNWS | World Wide Navigation Warning Service |

| | |
|-----|-----------|
| zgn | zogenaamd |
|-----|-----------|

