



# Berichten aan Zeevarenden



BaZ nr. 08 | 2016

14 april 2016



VLAAMSE HYDROGRAFIE



## ALGEMENE BERICHTEN

### 2016-08/132 LOODSEN OP AFSTAND (LOA) BIJ STORMBELOODSING

BaZ 2016-01/13B vervalt.

#### **HOOFDSTUK 1** **ALGEMENE VERPLICHTINGEN EN ALTERNATIEVEN TIJDENS LOA** **OMSTANDIGHEDEN**

##### **Artikel 1 Algemeen**

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

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

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

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

1. Die schepen die niet voldoen aan de criteria zoals gesteld in art. 6, lid 2 en voor het Oostgat art. 9, lid 2 van deze gezamenlijke bekendmaking.
2. Schepen beladen met stoffen zoals omschreven in bijlage 1 lid 1, 2 en 3 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (SRW).
3. Gastankers die zijn aangemerkt als een "Gezamenlijke Bekendmaking 02-2009 Artikel 3"- schip (Vaarplan IMO2 schip).
4. Schepen die door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) als zodanig worden aangemerkt.

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

1. Schepen beladen of leeg van stoffen zoals bedoeld in bijlage 1, lid 4 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 met uitzondering van tankers leeg van CO<sub>2</sub>.
2. Schepen beladen met - dus niet leeg van (gaat dus enkel om beladen schepen) - andere stoffen dan bedoeld in lid 1 in bulk vallend onder MARPOL annex 1, 2 of 3.
3. Ontheffing van de in lid 1 en 2 bedoelde schepen kan worden verleend indien er voldaan wordt aan de criteria van de bijlage bij deze Gezamenlijke Bekendmaking.

## **Artikel 5    Vaarwaters uitgesloten van loodsen op afstand**

1. Bovenwaarts Vlissingen rede, incl. het kanaal Gent-Terneuzen, wordt geen LOA verstrekt.  
Er wordt ook niet "voorgestoomd - voorgeloodst" vanaf een geloodst schip.
2. De route Westrond.
3. Inkomende schepen die Westrond komen en aan de criteria voor het vaarwater Scheur/Wielingen voldoen kunnen na aanvaarding door Radar Pilot Zeebrugge LOA krijgen vanaf de omgeving van de NE-Akkaert boei.

## **HOOFDSTUK 2**

### **HET VAARWATER SCHEUR/WIELINGEN, CRITERIA EN DE VERKEERSCENTRALES VAN WAARUIT LOA GEGEVEN WORDT**

#### **Artikel 6    Inkomend**

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

#### **Artikel 7    Uitgaand**

1. 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. 6. Lid 1 vanaf de boei W6/W7.
2. De GNA bepaalt per geval de voorwaarden voor de situatie genoemd in lid 1.

#### **Artikel 8    Verkeerscentrales**

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

##### Wandelaar

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

##### Zeebrugge

Roepnaam:	Radar Pilot Zeebrugge
Begrenzing:	Het gebied omsloten door de boeien A1-bis / NE Akkaart / Westpit / W4 - W5
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 9    Inkomend**

1. LOA wordt voor de daarvoor in aanmerking komende scheepvaart gegeven op het traject boei Schouwenbank - Westkapelle. Het loodsvaartuig zal zich in de directe nabijheid van het te loodsen schip bevinden voordat het te loodsen schip de boei OG9 passeert.
2. De criteria voor het LOA-schip zijn:
  - Lengte over alles niet groter dan 125 meter.
  - Maximale diepgang niet meer dan 64 dm.
3. Er wordt LOA gegeven op het traject boei Schouwenbank tot aan de positie waar het loodsvaartuig de loods veilig aan boord kan zetten en deze de navigatie advisering overneemt.
4. "Voorstomen - voorloodsen": indien het loodsvaartuig de loods niet veilig aan boord van het schip (met de criteria zoals genoemd onder lid 2) kan zetten, kan het schip loodsadvies krijgen van een loods op een ander schip, tot op Vlissingen-rede. Het geven van adviezen door een loods op een ander schip, is alleen toegestaan als het te loodsen schip in de directe nabijheid vaart, goede communicatie mogelijk is en er visueel contact is. Bij voorkeur zal dit een loodsvaartuig zijn.
5. In afwijking tot hetgeen gesteld is in art. 11 vindt communicatie door de LOA loods ten behoeve van de beloodsingsprocedure SWATH-operabele schepen plaats op het marifoonkanaal 79 om het verkeerskanaal te ontlasten. Traffic Center Steenbank licht het schip in wanneer kanaal 79 stand-by moet staan.

#### **Artikel 10    Uitgaand**

Voor het Oostgat wordt geen LOA uitgaand gegeven.

#### **Artikel 11    Verkeerscentrale**

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

##### Steenbank

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

**Artikel 12 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 13 Bijzondere omstandigheden en uitzonderingen**

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

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

**Artikel 14 Evaluatie**

De Permanente Commissie zal deze bekendmaking regelmatig evalueren.

**Artikel 15 Inwerkingtreding**

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van 1 mei 2016.

De Gezamenlijke Bekendmaking nr. 05/2012 komt bij inwerkingtreding van deze voorschriften te vervallen.



## BIJLAGE BIJ GEZAMENLIJKE BEKENDMAKING 02-2016

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

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

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

#### VOORWAARDEN:

##### 1. LOA-IMO-schepenlijst

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

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

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

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

De navolgende gegevens dienen te worden voorgelegd:

- Naam agentschap
- Naam schip met IMO-nummer (Lloydsnummer)
- Naam van de gezagvoerder(s) / verkeersdeelnemer(s) met voldoende plaatselijke ervaring
- Lengte over alles
- Gross Tonnage (GT)
- Tankinhoud van de grootste tank in m<sup>3</sup>, de maximum ladingcapaciteit in m<sup>3</sup>, en het aantal tanks van de Gas-tanker welke niet volgens een vaarplan moet varen (geen Vaarplan IMO 2 schip 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 steekproef gewijs bewijzen vragen van aangeleverde gegevens zoals de frequentie van de aanlopen met betreffende kapitein / verkeersdeelnemer.



### 3. Er moet een positieve beoordeling zijn

Bij de beoordeling worden de volgende criteria gehanteerd:

- Gas-tanker welke niet volgens een vaarplan moet varen (geen Vaarplan Gas-tanker is).
- Lengte over alles niet groter dan voor:

Scheur / Wielingen:	140
Steenbank / aanloop Oostgat:	110

- Maximale diepgang niet meer dan voor:

Scheur / Wielingen:	60 dm.
Steenbank / aanloop Oostgat:	50

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

**OF :**

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

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

### 4. Administratieve procedures.

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

Bron: GNA Bass 025-2016 - GB 02-2016



## 2016-08/133 OP- EN AFVAARTREGELING VOOR SCHEPEN MET EEN MARGINALE DIEPGANG OF EEN LENGTE VANAF 300 METER NAAR EN VAN ANTWERPEN

BaZ 2016-01/17D vervalt.

### Algemene opmerkingen:

- De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt afgekort met GNA.
- Requested Time of Arrival wordt afgekort met RTA, Coördinatiepunt Antwerpen wordt afgekort met CP.
- Het bevaren van het Scheldegebied door vermelde vaartuigen is onderworpen aan een Toelating tot Op- of Afvaart, uitgegeven door de GNA. De aanvraag dient gericht te worden naar: [GNA-SCC@vts-scheldt.net](mailto:GNA-SCC@vts-scheldt.net).
- Alle diepgangen hebben betrekking op de grootste/maximale diepgang en zijn uitgedrukt in decimeter en gelden in zoetwater op het riviertraject. Op het zeetraject wordt gerekend met een densiteit van 1020 kg/m<sup>3</sup> indien het schip zijn maximale actuele diepgang in dit soortelijk gewicht schriftelijk opgeeft bij de aanvraag tot toelating.
- Alle scheepslengten en scheepsbreedten zijn uitgedrukt in meters en hebben betrekking op de lengte over alles en breedte op de mal.
- Door de GNA kunnen uit veiligheidsoverwegingen en/of in functie van de capaciteit van de vaargeul, en/of op basis van de door HA aangeleverde informatie met betrekking tot problemen met de beschikbare capaciteit van een sluis en/of de beschikbaarheid van de ligplaats voorwaarden opgelegd worden met betrekking tot het aantal tegelijk op- of afvarende marginale/bovenmaatse schepen per getij.
- Zowel in opvaart als in afvaart zijn de tijvensters berekend ten opzichte van de meetpunten op het rivier- en zeetraject, via de route Vaargeul 1, d.m.v. WESP.
- Vanuit het Zandvliet-Berendrechtcomplex en de Kieldrechtsluis kan bij rijzend tij, met containerschepen afgevaaren worden met een minimale kielspeling van 1 meter in de sluisolk. Hiertoe wordt ten minste vier maal per jaar de Berendrechtsluis Zandvlietluis en Kieldrechtsluis gepeild en worden de peilingen digitaal beschikbaar gesteld t.b.v. SNMS via ENC-kaarten.
- In het Deurganckdok dienen alle schepen met een lengte groter dan 260 meter "head-out" af te meren. Op aanvraag kan, in uitzonderlijke gevallen, door de GNA in overleg met HA toestemming gegeven worden hiervan af te wijken.
- Met (FULL) SNMS wordt een door de GNA geaccepteerd navigatiesysteem bedoeld.

## **I. SCHEPEN MET EEN MARGINALE DIEPGANG**

### **I.1. Opvarende schepen vanaf 120 dm diepgang**

Hiervoor gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 7.

### **I.2. Afvarende schepen vanaf 120 dm diepgang**

Hiervoor gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 6 tot en met 11.

### **I.3. Schepen naar of van de Kallosluis vanaf een diepgang van 100 dm of meer**

Voor deze schepen gelden de algemene voorschriften.

Voor de Kallosluis geldt een maximum toegestane scheepslengte van 275 meter een uiterste scheepsbreedte van 37,65 meter. Grotere afmetingen zijn enkel mogelijk mits schriftelijke toelating van de Havenkapiteinsdienst van de Haven van Antwerpen, afdeling Scheepvaartmanagement.

Aanvraag te richten naar : [toelatingen.hkd@haven.antwerpen.be](mailto:toelatingen.hkd@haven.antwerpen.be)

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

### **II.1. Schepen met een lengte vanaf 300 meter tot 340 meter en/of een breedte gelijk of groter dan 45 meter:**

Hiervoor gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 12 en 16.

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

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

### **II.3. Containerschepen vanaf 360 meter lengte en/of breder dan 51 meter, van die types waarvan de proefvaarten positief zijn geëvalueerd:**

Voor deze schepen gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 14, 16 en bijkomende voorwaarden C.1 & C.2.

## **III. VOORSCHRIFTEN**

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

- a) Bij een zicht van minder dan 1000 meter op het zeetraject en/of minder dan 2000 meter op het riviertraject wordt na overleg met de bedienende loods en het VBS-Nautisch diensthoofd, door de GNA beslist of de reis kan worden begonnen of dient te worden uitgesteld.
- b) Voor elke op- of afvaart dient minimaal 6 uur voor aankomst op het loodsstation Wandelaar of Steenbank of 6 uur voor vertrek van de ligplaats een schriftelijke toelating aan de GNA te worden gevraagd.



- c) Na onderling overleg met en akkoord van de GNA wordt bepaald binnen welke tijvenster de op- of afvaart moet gebeuren, en wordt door het Havencoördinatiecentrum Antwerpen (ACC) hieraan uitvoering gegeven.
- d) Voordat het schip daadwerkelijk onteert van zijn ligplaats achter de sluis wordt dit door de dokloods gemeld aan het Havenbedrijf met opgave van de diepgang. De diepgang dient ten behoeve van de GNA op juistheid gecontroleerd te worden en afwijkingen dienen aan de GNA gemeld te worden.
- e) Het loodsadvies betreffende het gebruik van sleepboten moet strikt worden opgevolgd.
- f) Bij de uitgifte van een toelating tot op- afvaart wordt voor bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreer eigenschappen uitgegaan van een manoeuvreersnelheid zoals genoemd in punt B 2 en B 9, voor containerschepen wordt gerekend met snelheden zoals genoemd in de bijlage §4. Voor de overige scheepvaart wordt gerekend met een snelheid van 12 knopen door het water. Indien een schip niet aan deze voorwaarde kan voldoen, kunnen bijkomende randvoorwaarden aan de op- of afvaart gesteld worden.
- g) Afhankelijk van Hydro-meteo omstandigheden, omstandigheden m.b.t. het schip, de verwachte verkeersintensiteit en omstandigheden m.b.t. de vaarweg kunnen er door de GNA in overleg met het VBS-Nautisch diensthoofd aanvullende voorwaarden worden gesteld.
- h) Door de GNA kunnen, na overleg met het VBS-Nautisch diensthoofd aanvullende voorschriften worden gegeven ter bescherming van betrokken belangen. Deze voorschriften dienen onmiddellijk opgevolgd te worden.
- i) Planmatig afvaren, in relatie tot de tijpoort, in twee getijden is niet toegestaan.
- j) Het minimum toegelaten tijvenster is 60 minuten.

## **B) Bijzondere voorschriften**

1. De maximum diepgang bij opvaart:
  - Naar de sluisen rechteroever is 155,6 dm.
  - Naar de Kieldrechtsluis is 154 dm voor de scheepstypes bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen. Voor containervaart zijn grotere diepgangen mogelijk.
2. Voor de scheepstypes bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen wordt zowel voor het rivier- als zeetraject gerekend met een snelheid van 12 knopen en wordt de volgende opvaart planning aangehouden:
  - a) Diepgang minder dan 135 dm: deze schepen varen op, zowel bij eb en bij vloed, binnen hun tijvenster.
  - b) Diepgang van 135 dm tot 145 dm: deze schepen varen op volgens tijvenster, tot aankomst CP ten laatste HW Prosperpolder.

- c) Diepgang groter dan 145 dm :
- a. Met bestemming sluizen Rechteroever varen deze schepen varen op met aankomst CP op HW Prosperpolder.
  - b. Met bestemming Kieldrechtsluis varen deze schepen op met aankomst monding Deurganckdok 40 minuten na HW Prosperpolder. Na 6 reizen met dit soort schepen zal dit worden geëvalueerd.
3. De volgorde van aankomst aan CP, volgens de havenplanning van het HA, wordt mede bepaald door de opgelegde RTA CP en wordt bij voorkeur voor de beloodsing in een opvaart volgorde vertaald en bekrachtigd door de GNA. De GNA zal hierbij rekening houden met overige vaart voor alle andere Scheldehavens teneinde gevaarlijke verkeerssituaties te vermijden.
  4. Het schip wordt bij voorrang door de redden dienst behandeld.
  5. Het opvarende schip dient aan het begin van haar tijvenster haar reis aan te vatten. Hierbij wordt bedoeld dat het schip ten minste 60 minuten vóór het einde van haar tijvenster vertrokken is bij het loodsstation.
  6. Na overleg met het VBS-nautisch diensthooft en/of de bedienende loods en de GNA wordt het uiterste tijdstip van aankomst op de rede van Vlissingen door de GNA bepaald.
  7. Het schip ligt bij voorkeur vooraan in de sluis, maar op een zodanige afstand van de sluisdeuren dat de sleepboten voldoende ruimte hebben om het schip adequaat te assisteren. Voor de rechteroever geldt dat schepen met een breedte vanaf 43 meter bij voorkeur via de Berendrechtsluis worden geschut.
  8. Het schip dient bij voorkeur aan het begin van haar tijvenster te vertrekken en dient ten minste 60 minuten voor het einde van haar tijvenster slaags te zijn op de rivier.
  9. Voor de afvaart uit het Zandvliet/Berendrechtcomplex en de Kieldrechtsluis geldt dat de maximum diepgang 145 dm is . Voor afvaart uit de Kieldrechtsluis kunnen grotere diepgangen worden toegelaten mits het schip voor elke individuele toelating een opgave doet van de actuele manoeuvreersnelheid op het riviertraject en op het zeetraject.
  10. Voor de containervaart worden grotere diepgangen toegelaten mits:
    - a) De diepgang van 152 dm niet wordt overschreden.
    - b) Een dergelijk schip voor elke individuele toelating een opgave moet doen van de actuele manoeuvreersnelheid door het water op het riviertraject en op het zeetraject.

Voor de scheepstypes bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen, is bij afvaart de maximale diepgang 140 dm. Voor deze schepen wordt op het riviertraject gerekend met een snelheid van 11 knopen en op het zeetraject met een snelheid van 12 knopen. Van de 140 dm diepgang kan door de GNA afgeweken worden voor een individuele toelating mits het schip schriftelijk garandeert te kunnen voldoen aan de vereiste snelheden.



11. Schepen met een diepgang tussen 120 dm en 135 dm krijgen na het indienen van de aanvraag, zo vroeg als mogelijk een indicatief tijvenster vanuit de GNA.
12. De GNA zal een besluit over het tijvenster van een afvarend schip met een diepgang vanaf 135 dm, tussen 12 uur en 6 uur vóór vertrek van de ligplaats nemen.  
De GNA zal echter op vraag van het schip al vroeger indicatieve tijvensters vrijgeven.
13. Een tweede rivierloods is verplicht voor schepen met bestemming naar en vertrek uit de sluisen.
14. Er worden twee loodsen voorgeschreven op het riviertraject, waarvan tenminste één van de hoogste categorie
15. Instructies aangaande scheepvaartontmoetingen:
  - a) Op het zeetraject: zijn er voor de op- en afvaart geen beperkingen qua oplopen/kruisen.
  - b) Op het riviertraject: voor de op- en afvaart moeten, vanwege de afmetingen van het schip in verhouding tot de dimensies van de vaargeul, in de Pas van Borssele en het Nauw van Bath, ontmoetingen met de volgende vaartuigen worden vermeden:
    - Schepen die vallen onder de voorschriften van Gezamenlijke. Bekendmaking 02-2009 (grote gasschepen).
    - Bijzondere en buitennormale transporten.
    - Bovenmaatse schepen.
16. Bij een windkracht van meer dan 7 Bft. bij de Noordzee- en Europaterminal, sluisen of Deurganckdok, zal geen toestemming tot op- en afvaart gegeven worden.
17. Reisplanning voor de, in paragraaf II bedoelde schepen, bestemd voor de Noordzeeterminal:
  - a) Voor de Noordzeeterminal ligplaats S 903 mogen schepen groter dan 300 meter enkel tijdens de vloed, tot 1 uur na hoogwater afmeren/ontmeren. Het is niet toegelaten af te meren/ te ontmeren van 1 uur na HW tot LW.
  - b) De meerzijde wordt stééds bepaald door de bedienende loodsen, in functie van stroom, wind, verkeersbeeld, of andere nautische redenen. Er zal naar gestreefd worden om zo veel mogelijk head-out af te meren om het aantal zwaaimanoeuvres bij vertrek te beperken.
  - c) Voor de ligplaatsen S 911 en S 907 kunnen de schepen te allen tijde afmeren en vertrekken volgens hun eventueel tijvenster. In functie van de meteorologische omstandigheden en of het verkeersbeeld wordt er naar gestreefd de schepen dusdanig te laten opvaren en/of vertrekken dat het doorgaande verkeer de minste hinder heeft van de zwaaimanoeuvre ter hoogte van de Noordzee terminal .
  - d) Op de plaats waar het schip afmeert, vanaf de voorste tot en met de laatste te gebruiken meerpaal, mogen geen walkranen staan.

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

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

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

**Maximum windkracht (gemeten aan de Zandvliet/Berendrechtcomplex of Kieldrechtsluis):**

**Bestemming/vertrek Berendrechtsluis of Kieldrechtsluis:**

Zowel bij de opvaart als afvaart naar/van het sluisencomplex : 5 Bft.

**Bestemming/vertrek Deurganckdok en Noordzeeterminal:**

Opvaart: 6 Bft.

Afvaart: 7 Bft.

**Maximum diepgang :**

**Bestemming/vertrek Berendrechtsluis**

Opvaart: 155,6 dm.

Afvaart: 145 dm.

- a) indien de Berendrechtsluis op streefdiepte is.
- b) indien het vaartraject van in de Berendrechtsluis tot de loodskruispost op streefdiepte is.
- c) indien door een grote diepgang of andere oorzaken langzamer gevaren wordt dan de in de bijlage onder §4 genoemde snelheden , zal dit element meegenomen worden in de uitvoering van de voorwaarden.

**Bestemming/vertrek Deurganckdok en Noordzeeterminal:**

Opvaart: 155 dm.

Afvaart: 152 dm.

Voor afvaren met een grotere diepgang kan de GNA toestemming geven indien het betreffende schip de maximale actuele diepgang in zeewater met een SG van 1020 schriftelijk opgeeft aan de GNA ([GNA-SCC@vts-schedt.net](mailto:GNA-SCC@vts-schedt.net)).

**Op traject Vlissingen rede - Antwerpen of v.v. streven naar:**

- Een minimum afstand van 3 mijl tussen de schepen groter dan 300 meter en de in dit artikel genoemde schip aan te houden boven boei 35 (varende in dezelfde richting). Er moet naar gestreefd worden om de opvaartvolgorde van schepen groter dan 300 meter voor Vlissingen Rede definitief vast te leggen.
- De loodsen van deze schepen worden door de rededienst met een aparte redevoot gewisseld en dit zo vroeg mogelijk in het redevogebied.



- De locatie en wijze van de loodswissel wordt ingegeven door nautische elementen als windrichting, verkeersdrukte, passagetijd Vlissingen rede, die kunnen verschillen van aanloop tot aanloop. Op eenvoudig verzoek kan dit door de bedienende loods wijzigen. Dit moet tijdig gemeld worden via de geëigende kanalen.
- Indien een schip niet "head-out" is afgemeerd in het Deurganckdok, kan het schip alleen van de vloed tot Hoog water vertrekken.
- Drie uur voordat het schip daadwerkelijk van zijn ligplaats vertrekt wordt dit gemeld door de Verkeerscentrale Zandvliet aan de GNA.

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

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

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

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

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

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

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



## V. EVALUATIE

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

## VI. INWERKINGTREDING

Deze bekendmaking zal worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad en treed in werking op 15 april 2016.  
De Gezamenlijke Bekendmaking 02-2015 en Gezamenlijke Bekendmaking 03-2015 zijn hierbij vervallen.

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

### 1. Havenbedrijf Antwerpen (HA):

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

### 2. Sleepdienst op het riviertraject:

#### **Voor de opvaart:**

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

#### **Voor de afvaart:**

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

### 3. Loodsdiensten

#### **3.a. Rivier:**



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

### **3.b. Brabo loodsdienst:**

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

## **4. Opstellen van sluitende vaarplanning:**

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

## **5. Ver doorgedreven verkeersbegeleiding:**

### **5.a. Vaarplan:**

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

### **5.b. Vaarplan Instructies Verkeerscentrales:**

- Voor het binnenvaren in het Scheldegebied wordt het bijbehorende vaarplan door de GNA naar de betrokken Verkeerscentrales rondgestuurd.
- Elke Verkeerscentrale bezit het meest recente vaarplan en spreekt er de scheepvaart op aan in haar gebied om ongewenste ontmoetingen te vermijden.
- De scheepvaart uit sluiscomplex Zandvliet/Berendrecht, Terneuzen en Hansweert wordt bij passage even opgehouden.

Bron: GNA Bass 024-2016 - GB 03-2016

**BELGIE****2016-08/134(T) NIEUWPOORT - ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN**

BaZ 2016-07/120(T) vervalt.

Gedurende de periode van 25/04/2016 tot en met 06/05/2016 worden er door de artillerie schietoefeningen uitgevoerd in de kleine en midden sector.

<b>Datum</b>	<b>Dag</b>	<b>Begin- en eind uur</b>	<b>Sector</b>
25 april	maandag	08.00 – 17.00	M
26 april	dinsdag	08.00 – 17.00	M
27 april	woensdag	08.00 – 17.00	M
28 april	donderdag	08.00 – 17.00	M
29 april	vrijdag	08.00 – 17.00	M
02 mei	maandag	08.00 – 17.00	K
03 mei	dinsdag	08.00 – 17.00	K
04 mei	woensdag	gesloten	-
05 mei	donderdag	gesloten	-
06 mei	vrijdag	gesloten	-

Bron: Defensie Nieuwpoort Bn Aie 16-00107966



**2016-08/135 IMO ROUTE - DYCK ROUTE - KUSTROUTE - DE PANNE-  
OOSTENDE - BOEIEN EN INSTRUMENTEN DEFINITIEF OPGENOMEN**

BaZ 2015-14/180(T), 2015-20/225(T), 2015-20/226(T) en 2016-06/110(T) vervallen.

**Kaarten:** D11, 102 (INT1480)

De volgende golfmeetboeien en bijzondere markeringsboeien zijn definitief opgenomen:

Omgeving Potje:

aKust99	in positie	51 °06,59'N	002 °34,18' E
HD35	in positie	51 °06,63'N	002 °34,24' E
H17	in positie	51 °06,57'N	002 °34,10' E

Omgeving boei E12:

aKust94	in positie	51 °07,96'N	002 °30,84' E
HD32	in positie	51 °07,92'N	002 °30,80' E

Omgeving Buitenratel:

aKust97	in positie	51 °11,70'N	002 °27,92' E
HD34	in positie	51 °11,72'N	002 °28,01' E

Omgeving Oostdyk West:

aKust93	in positie	51 °17,07'N	002 °26,32' E
HD25	in positie	51 °17,12'N	002 °26,40' E

Bron: Vlaamse Hydrografie; MRCC MSI 233/16

## **2016-08/136(T) KANAAL GENT-TERNEUZEN - MOERVAART - DIEPGANG**

BaZ 2016-07/125(T) vervalt.

**Kaarten:** 105/03

De volgende waterdieptes zijn aangepast langsheen de noordelijke kaaien Moervaart (4590-4500):

- Het streefdiepte gebied tussen meerpaal 74 en 66 wijzigt naar 5 m, daar is een diepgang van maximum 4,4 m toegestaan.
- Tussen meerpaal 61 en 52 zal een steunberm tegen de kaaiwand worden gelegd over een breedte van 20 m waardoor de waterdiepte in deze zone slechts 2 m bedraagt. Dit blijft zo tot september 2016. De maximum toegelaten diepgang is 1,50 m.
- De steunberm tussen bolder 37 en 45 zal worden verlaagd naar 2 m waterdiepte. Deze werken duren tot mei. Dus tot mei blijft de waterdiepte 0 m.
- Het streefdiepte gebied tussen meerpaal 37 en 27 is gemiddeld 6 m, daar is een diepgang van maximum 5,4 m toegestaan.

Bron: GNA Bass 039-2016

## **2016-08/137(T) KANAAL GENT-TERNEUZEN - MOERVAART - SCHEEPVAARTBEPERKINGEN**

**Kaarten:** 105/03

Vanwege de tijdelijke nauwe vaargeul in de Moervaart gelden er voor zeeschepen de volgende maximale afmetingen:

- L.O.A. maximaal 120 m
- B.O.A. maximaal 15 m
- Diepgang maximaal 56 dm

Bron: GNA Bass 032-2016



## **2016-08/138 HAVEN VAN ANTWERPEN - KATTENDIJKSLUIS - MEDEDELING TOEGANG**

**Kaarten:** 104/03 en 106 (INT1478)

Beroepsvaart kan geen gebruik maken van de Kattendijksluis (51°14,11'N  
004°24,27'E).

Enkel pleziervaartuigen zijn toegelaten.

Bron: Stadshaven NP 16/013



**NEDERLAND****2016-08/139 WESTERSCHELDE - OOSTGAT - SARDIJNGEUL -  
EINDE WERKEN**

BaZ 2016-07/130(T) vervalt.

**Kaarten:** D11, 101 (INT1474), 104/10

Bron: GNA Bass 037-2016

**2016-08/140(T) WESTERSCHELDE - OOSTGAT - GALGEPUT -  
SARDIJNGEUL - STRANDSUPPLETIES DISHOEK - VLISSINGEN**

**Kaarten:** D11, 101 (INT1474), 104/10

Strandsuppleties worden uitgevoerd op de stranden van Dishoek, Vlissingen en tussenliggende stranden.

De start van het opspuiten van het zand op de bovengenoemde locatie is gepland rond maandag 18 april 2016 en zal naar verwachting een maand duren.

De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd door het baggervaartuig "Breughel". Voor het walpersen zal gebruik worden gemaakt van de 2 volgende koppelpunten:

koppelpunt 1: 51°27,190'N 003°32,106'E

koppelpunt 2: 51°28,003'N 003°31,090'E

Bron: GNA Bass 038-2016



**MARITIME SAFETY INFORMATION (MSI)**  
**Van kracht op 14/04/2016**  
**(WGS84)**

**> 15/350 IMO ROUTE - WESTHINDER**

F/V ARM.22 heeft springtuig verloren in positie 51°18,83'N 002°18,30'E.  
Scheepvaart wordt verzocht noch te vissen noch te ankeren in de nabijheid.

**> 15/401 KUSTROUTE - OOSTENDE-ZEEBRUGGE**

Lichtboei WK16, 51°18,45'N 002°54,59'E is gedooft.

**> 15/417 NADERING WESTERSCHELDE - THORNTON ROUTE**

Lichtboei WK9, 51°27,32'N 003°04,25'E is gedooft.

**> 15/422 NADERING WESTERSCHELDE - VAARWATER SCHEUR**

Lichtboei WK11, 51°25,27'N 003°06,12'E is op drift. Scheepvaart wordt verzocht bij waarneming positie te melden aan kustwacht Oostende.

**> 15/504 NADERING ZEEBRUGGE**

Zeebrugge westelijk havenlicht, 51°21,74'N 003°11,18'E is gedooft.

**> 16/171 BE EEZ**

Springtuig verloren, 51°29,47'N 002°51,40'E.  
Scheepvaart wordt verzocht noch te vissen noch te ankeren in de nabijheid.

**> 16/183 NADERING OOSTENDE**

Oostende (W-dam) westelijk havenlicht, 51°14,44'N 002°54,96'E is gedooft.

**> 16/230 NADERING WESTERSCHELDE - WIELINGENPAS**

Lichtboei WZ, 51°22,57'N 003°10,72'E is 81 graden, 240 meter uit positie.

**> 16/231 NADERING OOSTENDE**

Lichtboei WenduineBk-W, 51°17,23'N 002°52,75'E is gedooft.

**> 16/236 NADERING WESTERSCHELDE - VAARWATER SCHEUR**

Lichtboei S9, 51°24,42'N 003°14,98'E is 80 graden, 330 meter uit positie.

**> 16/238 KUST ROUTE - OOSTENDE-ZEEBRUGGE**

Lichtboei DC1, 51°18,76'N 003°04,49'E is gedooft.



**LB003/16 NADERING WESTERSCHELDE - VAARWATER SCHEUR**

Lichtboei Flinterstar-S in positie 51°23,94'N 003°03,70'E: topteken verdwenen.

**LB010/16 ZEEBRUGGE BUITENHAVEN**

Lichtboei ZA5, 51°20,90'N 003°10,05'E is 212 graden, 173 meter uit positie.

**LB011/16 ZEEBRUGGE BUITENHAVEN**

Lichtboei ZA3, 51°20,98'N 003°11,29'E is 178 graden, 35 meter uit positie.





Samengesteld door:  
afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie  
Administratief Centrum (1<sup>ste</sup> verdieping)  
Vrijhavenstraat 3  
8400 Oostende

**Uitgegeven door:**

Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken  
Brussel 2016  
© Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken  
[www.vlaamsehydrografie.be](http://www.vlaamsehydrografie.be)

**Prijs:**

Abonnementsprijs nr. 01 - nr. 26: 30 euro per jaar (referentie: BaZ2016/AL)  
Abonnementsprijs nr. 02 - nr. 26: 15 euro per jaar (referentie: BaZ2016)  
Prijs BaZ nr. 01: 15 euro (referentie: BaZ2016/1)  
Over te schrijven met de gepaste referentie op rekeningnummer  
IBAN: BE29 0910 1286 5764, BIC: GKCCBEBB, op naam van:  
*Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken*  
*E.V. Flanders Hydraulics*  
*Berchemlei 115*  
*2140 Borgerhout*

Peilingen zijn ware richtingen vanuit zee gerekend voor lichtsectoren.  
Lengten t.o.v. Greenwich.

Overname van gegevens uit deze uitgave is alleen toegestaan met volledige  
bronvermelding:  
afdeling Kust - Vlaamse Hydrografie  
Ontwerp: Goekint Graphics nv  
Fotografie: afdeling Kust



ISO 9001

**BUREAU VERITAS**  
Certification



**Vlaanderen**  
is maritiem

AGENTSCHAP  
MARITIEME  
DIENSTVERLENING &  
KUST