

VLAAMSE OVERHEID

Mobiliteit en Openbare Werken

[2012/204034]

**2 JULI 2012. — Gezamenlijke Bekendmaking nr. 04-2012
Op- en afvaartregeling schepen naar en van Vlissingen Oost**

De Nederlandse Rijkshavenmeester Westerschelde en de Vlaamse Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust maken het volgende bekend :

dat zij hebben geconstateerd dat het aantal marginale schepen met een diepgang groter dan 12,50 meter in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) toeneemt;

dat zij mede gezien de al bestaande op- en afvaartregelingen voor marginale schepen met bestemming Antwerpen en het Kanaal van Gent naar Terneuzen het noodzakelijk achten om ter verzekering van het belang van de veiligheid van het scheepvaartverkeer alsmede het belang van de instandhouding van de werken eveneens voor de op- en afvaart van marginale schepen naar en van Vlissingen Oost de nodige voorschriften vast te stellen;

dat hierover nauw overleg is geweest met de nautisch-technische vertegenwoordigers van het Nederlands Loodswezen, de havenmeester van Zeeland Seaports en overige actoren in de nautische keten;

gelet op artikel 54 van het Nederlandse Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, alsmede gelet op artikel 26, paragraaf 1, vierde lid van het Belgische Politie en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust;

alsdan worden de volgende voorschriften vastgesteld :

Artikel 1. Algemene voorschriften voor alle schepen met een diepgang vanaf 12,50 meter.

1. De maximale toegestane lengte over alles voor schepen naar en van Vlissingen Oost is gelijk aan de maximum door de havenmeester van Zeeland Seaports toegelaten lengte voor Vlissingen Oost tot een maximum van 340 meter lengte over alles;

2. Voor schepen met een lengte over alles groter dan 340 meter tot en met 400 meter moet de betreffende rederij uiterlijk twee maanden voor de opvaart naar Vlissingen Oost een schriftelijke aanvraag, vergezeld van een scheepsdossier, bij de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit indienen. Het scheepsdossier moet de volgende documenten bevatten : 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 bowthruuster test General arrangement plan, mooring arrangement plan en tabel van laterale winddrukkracht

3. Het minimum tijvenster is 30 minuten;

4. De diepgang dient zowel opgegeven te worden in zoetwater met een sg. van 1,000 T/m³ als in zeewater met een sg. van 1,020 T/m³;

5. Het schip dient belooft te zijn voor het opgelegde tijvenster begint;

6. Het opvarend schip dient aan het begin van haar tijvenster haar reis aan te vatten. Hierbij wordt bedoeld dat het schip ten minste 30 minuten voor het einde van haar tijvenster vertrokken is bij het loodsstation;

7. Het afvarend schip dient slaags en gestrekt te zijn op de rivier 30 minuten voor het einde van haar tijvenster;

8. Na overleg met de loods aan boord en/of de dienstdoende cheffloods en de kapiteinskamer van Zeeland Seaports wordt het uiterste tijdstip op de Rede van Vlissingen door de GNA bepaald;

9. Voor elke opvaart dient minimaal 24 uur voor aankomst op het loodsstation en voor elke afvaart 6 uur voor vertrek van de ligplaats een schriftelijke toelating aan de GNA te worden gevraagd;

10. Bij de uitgifte van de toelating tot op- of afvaart wordt uitgegaan van een manoeuvreersnelheid van 10 knopen door het water;

11. Bij een zicht van minder dan 1000 meter op het traject Wandelaar - Vlissingen Oost wordt na overleg met de loods aan boord en/of de dienstdoende cheffloods en de kapiteinskamer van Zeeland Seaports door de GNA beslist of de reis kan worden begonnen of dient te worden uitgesteld;

12. In afwijking van doorgaande schepen met een marginale diepgang dient de kielspeling voor bedoelde schepen tenminste 10 % te bedragen op het traject tussen de Songa boei en de havenmonding Vlissingen Oost;

13. Het loodsadvies met betrekking tot het gebruik van sleepboten is bindend.

Art. 2. Aanvullende voorschriften voor massagoedschepen gebouwd voor het vervoer van droge of natte bulk met een lengte over alles vanaf 235 meter en/of een diepgang van 12,50 meter tot 15,60 meter en overige schepen met een diepgang groter of gelijk aan 14,0 meter.

1. Op het inkomende traject Vlissingen Rede - Vlissingen Oost dienen twee registerloodsen aan boord te zijn;

2. De haven dient opgelopen te worden rond het tijdstip stil water.

Art. 3. Aanvullende voorschriften voor massagoedschepen gebouwd voor het vervoer van droge of natte bulk met een diepgang van 15,60 meter of meer.

1. Voor inkomende schepen dient er een helibeloodsing plaats te vinden vier en een half uur voor HW Vlissingen nabij de Bergues Noord;
2. Tenminste 12 uur voor het beloodsingstijdstip als in lid 1 genoemd dient er overleg plaats te vinden met het Nederlands Loodswezen en de GNA i.v.m. het opstellen van het vaarplan;
3. Op het gehele inkomende traject dienen er twee registerloodsen aan boord te zijn;
4. De haven dient opgelopen te worden rond het tijdstip stil van hoogwater;
5. Bij een windkracht van meer dan 7 Beaufort gemeten op het Schelde Coördinatiecentrum te Vlissingen wordt na overleg met de loods aan boord en/of de dienstdoende chefloods en de kapiteinskamer van Zeeland Seaports door de GNA beslist of de reis kan worden begonnen of dient te worden uitgesteld.

Art. 4. Voorschriften voor schepen van het type car carrier en roro met een lengte over alles van 200 meter of meer en containerschepen met een lengte van 275 meter of meer.

1. Bij een windkracht van meer dan 7 Beaufort gemeten op het Schelde Coördinatiecentrum te Vlissingen wordt na overleg met de loods aan boord en/of de dienstdoende chefloods en de kapiteinskamer van Zeeland Seaports door de GNA beslist of de reis kan worden begonnen of dient te worden uitgesteld;
2. Bij een diepgang vanaf 12,50 meter gelden tevens de voorschriften van artikel 1 met uitzondering van lid 10.

Art. 5. Bijzondere omstandigheden

Afhankelijk van de omstandigheden, technische mogelijkheden of verkeerssituatie kan de GNA extra voorschriften vaststellen dan wel afwijken van de in de artikelen 1 t/m 4 opgenomen voorschriften.

Art. 6. Inwerkingtreding

Deze voorschriften treden in werking met ingang van 1 augustus 2012.

Bass 051/03 komt met de inwerkingtreding van deze voorschriften te vervallen.

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

Na de inwerkingtreding worden de bepalingen van deze bekendmaking op regelmatige basis geëvalueerd door de nautisch-technische begeleidingscommissie.

Middelburg/Brussel, 2 juli 2012.

De Rijkshavenmeester Westerschelde,

Mr. R.J. van der Kluit

De Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust,

Kapt. J. D'Havé.

VLAAMSE OVERHEID
Mobiliteit en Openbare Werken

[2012/204035]

9 JULI 2012. — Gezamenlijke Bekendmaking nr. 05-2012. — Loodsen op afstand (LOA) bij stormbeloodsing

De Rijkshavenmeester Westerschelde en de Administrateur-Generaal van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust maken het volgende bekend :

dat door de inzet van de vier nieuwe Swath-beloodsingsvaartuigen op het loodsstation Wandelaar de noodzaak tot beloodsing met helikopters is vervallen en dat daarom het betreffende beloodsingscontract per 25 juni 2012 is opgezegd;

dat het om hierom noodzakelijk is de relevante regelgeving inzake LOA hierop aan te passen;

gelet op artikel 10 van het Scheldereglement;

alsdan worden de volgende voorschriften vastgesteld.

A. Algemene verplichtingen en alternatieven tijdens LOA omstandigheden
A.1 Algemeen :

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

De volgende "mogelijke" opties worden aan het schip voorgelegd :

a. Beloodsing met een alternatief beloodsingsplatform, een Swath-vaartuig;

b. Loodsen op afstand;

c. Buitengaats wachten (gaande houden of ankeren).

— Aan de gezagvoerder/verkeersdeelnemer wordt via de marifoon een aantal vragen gesteld met betrekking tot de manoeuvreereigenschappen, de uitrusting, de communicatie en eventuele bijzonderheden voor de loodstechnische beoordeling van de aanvraag.

— Voor de communicatie tussen de gezagvoerder aan boord en de LOA-loods tijdens het LOA wordt gebruik gemaakt van de Nederlandse of de Engelse taal, conform de IMO Guidelines VTS (IMO Standard Marine Communication Phrases), waar dit praktisch is.

— De gezagvoerder van een niet loodsplichtig schip kan op eigen verzoek van LOA gebruik maken indien dit schip binnen het toelatingsbeleid valt en na aanvaarding door de LOA-loods.

— LOA wordt gegeven totdat de loods aan boord is en de navigatie advisering heeft overgenomen.

— Het accepteren van LOA door de kapitein wordt beschouwd als het voldoen aan de eisen van de loodsplicht.

A.2 Verplichtingen van de gezagvoerder bij LOA :

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