



Gezamenlijke Bekendmaking

nr. 05-2022

Loodsen op afstand (LOA) bij stormbeloodsing

De Nederlandse Rijkshavenmeester Westerschelde, tevens Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Zee & Delta en de administrateur-generaal van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust maken het volgende bekend:

dat de Permanente Commissie de LOA-regelgeving en de proef met de aangepaste LOA criteria verwoord in Bass 132-2020 heeft geëvalueerd;

dat deze proef een positief resultaat heeft gehad op de veilige en vlotte doorvaart en dat besloten is om deze proef te beëindigen en in te passen in de regelgeving inzake LOA;

dat er voorts nog een aantal wijzigingen noodzakelijk zijn gebleken die verband houden met lichte wijzigingen in geografische posities van de marifoonblokgebieden en enige textuele aanpassingen ter verduidelijking van de regelgeving;

dat hierover overleg is geweest met betrokken diensten zoals de beide loodswezens;

gelet op artikel 10 en 11 van het Scheldereglement en het Besluit loodsens op afstand Scheldereglement;

mede gelet op artikel 8 van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied;

alsdan worden de volgende voorschriften en beleidsregels vastgesteld:

Hoofdstuk 1 Algemene verplichtingen en alternatieven tijdens LOA omstandigheden

Artikel 1. Algemeen

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



De volgende opties kunnen aan het schip worden voorgelegd voor zover het daarvoor in aanmerking komt:

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

Artikel 2. Verplichtingen van de gezagvoerder bij LOA

1. De gezagvoerder/verkeersdeelnemer bevestigt en herhaalt onmiddellijk de ontvangst van elk advies zoals verwoord in artikel 6 van het Besluit loodsen op afstand Scheldereglement.
2. Conform artikel 6 van het Besluit Loodsen op afstand Scheldereglement meldt de gezagvoerder/verkeersdeelnemer de LOA-loods onmiddellijk wanneer en op welke wijze hij 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 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 geladen met stoffen zoals bedoeld in bijlage 1, lid 4 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.
2. Ontheffing van de in lid 1 bedoelde schepen kan worden verleend indien er wordt voldaan aan de criteria van de bijlage bij deze Gezamenlijke bekendmaking.

Artikel 5. Vaarwaters uitgesloten van Loodsen op afstand

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

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

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



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

Artikel 7. Inkomend

1. LOA wordt voor de daarvoor in aanmerking komende scheepvaart gegeven op de volgende trajecten: boei A-S / A-N – Redegebied Vlissingen en boeien WP3 / WP4 – Redegebied Vlissingen.
2. De criteria voor het LOA-schip zijn:
 - Lengte over alles niet groter dan 180 m.
 - Maximale diepgang niet meer dan 80 dm.
 - RoRo carriërs, car carriërs(PCC) en soortgelijke schepen die groter zijn dan 175 meter lengte zijn hiervan categorisch uitgezonderd en komen niet in aanmerking voor LOA.

Artikel 8. Uitgaand

1. Wanneer de redden dienst gestaakt is, kan de loods niet gewisseld worden. Indien de loods aan boord in dat geval niet bevoegd is voor het zeetraject, kan onder voorwaarden LOA worden gegeven op het traject zoals vermeld in art. 7, lid 1 vanaf de boei W6/W7.
2. De GNA bepaalt per geval de voorwaarden voor de situatie genoemd in lid 1.

Artikel 9. Verkeerscentrales

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

Wandelaar

Roepnaam:	Radar Pilot Wandelaar
Begrenzing:	Het gebied ongeveer omsloten door de boeien Middelkerkebank / A-S / A-N/ Positie 51° 28,750' N 002° 56,000' E - VG6 – S2/ A1-bis
VHF :	# 65

Zeebrugge

Roepnaam:	Radar Pilot Zeebrugge
Begrenzing:	Het gebied omsloten door de boeien A1-bis/ S2 – VG6 – Positie 51° 28,750' N 002° 56,000' E/ WP 3-WP4 / 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 10. Inkomend

1. LOA wordt voor de daarvoor in aanmerking komende scheepvaart gegeven op het traject Schouwenbank Junction – Westkapelle. Het loodsvaartuig zal zich in de directe nabijheid van het te loodsen schip bevinden voordat het te loodsen schip de boei OG9 passeert.
2. De criteria voor het LOA-schip zijn:
 - lengte over alles niet groter dan 125 mtr.;
 - maximale diepgang niet meer dan 64 dm.
3. Er wordt LOA gegeven op het traject Schouwenbank Junction tot aan de positie waar het loodsvaartuig de loods veilig aan boord kan zetten en deze de navigatie advisering overneemt.
4. “Voorstomen - voorloodsen”: indien het loodsvaartuig de loods niet veilig aan boord van het schip (dat voldoet aan de LOA criteria van deze Gezamenlijke Bekendmaking) kan zetten, kan het schip loodsadvies krijgen van een loods op een ander schip, tot op Rede van Vlissingen. Het geven van adviezen vanaf een ander schip, is alleen toegestaan als het te loodsen schip in de directe nabijheid vaart, goede communicatie mogelijk is en er visueel contact is. Bij voorkeur zal dit een loodsvaartuig zijn.
5. In afwijking tot hetgeen gesteld is in art. 12 vindt communicatie door de LOA-loods ten behoeve van de beloodsingsprocedure SWATH-operabele schepen plaats op het marifoonkanaal 79 om het verkeerskanaal te ontlasten. Traffic Center Steenbank licht het schip in wanneer kanaal 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 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 15. Evaluatie

De Permanente Commissie zal deze bekendmaking jaarlijks evalueren.



Artikel 16. Ingangsdatum

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van 1 juni 2022.

De Gezamenlijke Bekendmaking nr. 03-2018 komt bij inwerkingtreding van deze voorschriften te vervallen.

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

Middelburg / Brussel,

De Rijkshavenmeester Westerschelde, tevens
Hoofdingenieur-directeur
Rijkswaterstaat Zee en Delta,

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

Ir. W. Dekker

Dr. ir. N. Balcaen



Bijlage bij de Gezamenlijke Bekendmaking nr. 05-2022.

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

Zeeschepen uitgesloten van het varen onder LOA:

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

VOORWAARDEN:

1. LOA-IMO-schepenlijst

Het schip moet vermeld staan op de lijst met 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.

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 Gas-tanker 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:

- Gas-tanker 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
Steenbank / aanloop Oostgat:	110

- Maximale diepgang niet meer dan voor:

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

- Aantal reizen:

- 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.
- 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.