

VLAAMSE OVERHEID

Mobiliteit en Openbare Werken

[2009/204386]

23 SEPTEMBER 2009. — Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. — Gezamenlijke bekendmaking Kennisgeving nr. 07-2009. — Verruimd toelatingsbeleid containervaart van/en naar de haven van Antwerpen

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

dat zeven proefvaarten (telkens op- en afvaart naar en van Antwerpen) zijn uitgevoerd met MSC containerschepen van de volgende types :

1. schepen met een lengte over alles van 366,07 meter en een breedte van 51,20 meter,
2. schepen met een lengte over alles van 363,57 meter en een breedte van 45,60 meter;

dat de proefvaarten zijn voorbereid en opgevolgd door een nautische-technische begeleidingscommissie bestaande uit vertegenwoordigers van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, de betrokken Nederlandse en Vlaamse overheidsdiensten, de beide loodsdiensten, het Havenbedrijf Antwerpen en overige actoren in de nautische keten;

dat uit de nautische-technische evaluatie d.d. 4 juni 2009 van de begeleidingscommissie is gebleken dat de zeven proefvaarten succesvol zijn verlopen en dat het toelatingsbeleid kan worden verruimd voor de vaart met de twee types MSC containerschepen met een lengte over alles van 366,07 resp. 363,57 meter waarmee proefvaarten zijn uitgevoerd;

dat de voorwaarden voor dit verruimde toelatingsbeleid in algemene consensus zijn vastgesteld tijdens de nautische-technische evaluatie d.d. 4 juni 2009;

dat de Permanente Commissie op 24 juni 2009 heeft ingestemd met de conclusies van de nautische-technische evaluatie en met de voorwaarden voor het verruimde toelatingsbeleid;

dat een tweede serie van negen vaarten (telkens op- en afvaart naar en van Antwerpen) zijn uitgevoerd met MSC containerschepen van de volgende types :

1. schepen met een lengte over alles van 366,07 meter en een breedte van 51,20 meter,
2. schepen met een lengte over alles van 363,57 meter en een breedte van 45,60 meter;

dat deze vaarten zijn voorbereid en opgevolgd door een nautische-technische begeleidingscommissie bestaande uit vertegenwoordigers van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, de betrokken Nederlandse en Vlaamse overheidsdiensten, de beide loodsdiensten, het Havenbedrijf Antwerpen en overige actoren in de nautische keten;

dat uit de nautische-technische evaluatie d.d. 11 september 2009 van de begeleidingscommissie is gebleken dat de tweede serie vaarten succesvol is verlopen en dat sommige voorwaarden kunnen worden aangepast voor de vaart met de twee types MSC containerschepen, ad 1 en 2 waarmee de vaarten zijn uitgevoerd;

dat de Permanente Commissie op 23 september 2009 heeft ingestemd met de aangepaste voorwaarden;

dat het toelatingsbeleid voor de vaart met schepen met een marginale diepgang of een lengte vanaf 300 meter naar en van Antwerpen is vastgelegd in de gezamenlijke bekendmaking 02-2005 van 27 september 2005;

dat het wenselijk is het verruimde toelatingsbeleid en de daaraan verbonden voorwaarden opnieuw te evalueren eind november 2009 ten behoeve van de vergaderingen van de Permanente Commissie op 9 december 2009 om te komen tot een nieuwe versie van de op- en afvaartregeling naar/van Antwerpen.

dat de Gezamenlijke Bekendmaking 06-2009 van 24 juni 2009 hierbij komt te vervallen;

alsdan wordt in aanvulling van de gezamenlijke bekendmaking 02-2005 van 27 september 2005 het volgende vastgesteld :

ARTIKEL 1.VOORWAARDEN VOOR DE OP- EN AFVAART VAN DE MSC SCHEPEN ad 1 en 2

De in deze bekendmaking omschreven MSC schepen betreft de volgende twee types schepen, waarmee proefvaarten zijn uitgevoerd :

1. schepen met een lengte over alles van 366,07 meter en een breedte van 51,20 meter;
2. schepen met een lengte over alles van 363,57 meter en een breedte van 45,60 meter.

De op- en afvaart naar en van Antwerpen van de onder 1 en 2 omschreven MSC containerschepen, worden toegelaten.

Aan de op- en afvaart van de in deze bekendmaking genoemde schepen zijn bovenop de voorwaarden zoals omschreven in de Gezamenlijke Bekendmaking 02-2005 de volgende voorwaarden verbonden :

1. Overzicht van de beperkende voorwaarden bij de komende serie vaarten MSC schepen 360m+

— **Minimale zichtbaarheid** : tenminste 2000 meter

— **Maximum windkracht** : 5 Bft. aan de Berendrechtsluis voor zowel de opvaart als afvaart

— **Maximum diepgang** : Opvaart : 140 dm - Afvaart : 140 dm

a) indien de Berendrechtsluis op streefdiepte is

b) indien het vaartraject van in de Berendrechtsluis tot de kotter voldoende op streefdiepte is

c) indien door een grote diepgang langzamer gevaren wordt, zal dit element meegenomen worden in de uitvoering van de voorwaarden 3 en 4

d) de maximale diepgang van 140 dm bij afvaart wordt in het bijzonder meegenomen in de nautisch-technische evaluatie van eind november 2009 met daarbij bijzondere aandacht voor consequenties voor de overige vaart

— **Op traject Vlissingen rede - Antwerpen streven naar :**

een minimum afstand van 3 mijl tussen de schepen groter dan 300 meter en het MSC schip 360m+ aan te houden (varende in dezelfde richting)

2. Sluitende afspraken maken met de dienstverleners en partijen in de ketenwerking

2.1 - Havenbedrijf Antwerpen (GHA) :

— Ligplaats in Delwaidedok is vrij bij aankomst, zo niet moet een wachtkaai onmiddellijk beschikbaar zijn in de dokken rechteroever

— Berendrechtsluis is leeg en beschikbaar vanaf Saeftinghe of vanaf vertrek ligplaats

— Sleepboten GHA : sleepboten beschikbaar en in te zetten op bindend loodsadvies

— Bij onklare sluis 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 ligplaats.

— Vier maal per jaar worden de peilingen van de Berendrechtsluis beschikbaar gesteld

2.2 - URS sleepdienst :

— Voor de opvaart :

4 sleepboten initieel beschikbaar en in te zetten op bindend loodsadvies

— Voor de afvaart :

Min 2 sleepboten ifv weer en wind

Door de rivierloodsen/ACC wordt vooraf contact met Brabo gelegd aangaande mogelijke noodzaak aan additionele sleephulp

2.3a - Loodsdiensten :

— Er wordt een aparte serie opgesteld voor deze types schepen, in functie van de serietelling, waarbij gestreefd wordt om een loods-waarnemer van de andere natie de reis te laten vervolmaken

— De zeeloods en de rivierloodsen dienen tijdig aanwezig zijn, respectievelijk op de loodskruisposten en op de rede van Vlissingen

— In ieder geval zal, zowel van NL als VL kant, een loods aan boord zijn die aan het volledige project heeft deelgenomen

— Vanaf Vlissingen rede wordt gebruik gemaakt van "FULL SNMS" navigatiesysteem

— De loodswissel gebeurt met een aparte redeboot en dit zo vroeg mogelijk in het redegebied

2.3b - Brabo loodsdienst :

— Het schip wordt geloodst door een "dedicated pilot", die aan het volledige project heeft deelgenomen en getraind is op de WL of Brabo simulator

3. Opstellen van sluitende vaarplanning

— Het berekenen van het vaarplan & kielspeling gebeurt door middel van WESP, de data worden geborgen

— Reisplanning :

OPVAART

— Het schip wordt gepland om ten vroegste met Laag water Vlissingen, Vlissingen rede te passeren, of ten laatste met Hoog Water Prosperpolder het coördinatiepunt (CP) te passeren

AFVAART

1. Wanneer het schip tijongebonden is, kan het te allen tijde afvaren

2. Wanneer het schip tijgebonden is :

a. is de tijpoort minder dan 2 uur, dan wordt het schip vooraan in de tijpoort gepland en vaart navenant af

b. is de tijpoort ruimer dan 2 uur, dan is het vertrek voorzien ten laatste op 2 uur voor het einde van de tijpoort

4. Ver doorgedreven verkeersbegeleiding

4.1 - VBS-Team.

— Op de 4e verdieping van het sluisgebouw Zandvliet zal een VBS-team worden ingesteld bestaande uit een verkeersleider en een VBS-loods die zijn nautische expertise inbrengt.

— Operationeel functioneren van het VBS-team :

— **Bij opvaart** van de bedoelde MSC containerschepen : vanaf het voorziene uur van bemannen aan de loodskruispost tot in de sluis;

— **Bij afvaart** van de bedoelde MSC containerschepen : één uur voor het vertrek vanaf de ligplaats tot aan de rede van Vlissingen.

4.2 - Instructies aangaande scheepvaartontmoetingen :

— Op het zeetraject : zijn er voor de op- en afvaart geen beperkingen qua oplopen/kruisen

— Op het riviertraject : voor de op- en afvaart moeten, vanwege de afmetingen van het schip in verhouding tot de dimensies van de vaargeul, ontmoetingen in de Pas van Borsselle en het deel van de vaarweg tussen de boeien NvB/MA en boei 81 met de volgende vaartuigen te worden vermeden :

— Schepen die vallen onder de voorschriften van Gezamenlijke Bekendmaking 02-2009 (grote gasschepen),

— Bijzondere transporten

— Bovenmaatse schepen

— Het aantal ontmoetingen bovenwaarts de berm van Walsoorden met andere bovenmaatse vaartuigen kan, indien nodig, beperkt worden door het GNA -VBS-team

4.3 - Vaarplan :

- Het vaarplan wordt opgesteld door de GNA & ACC.
- Het 1ste vaarplan wordt ruim op voorhand in het Engels opgemaakt
- Dit 1ste vaarplan wordt nauwkeurig opgevolgd i.f.v. de ge-update ETA/ETD
- Het initiële vaarplan wordt rond gefaxt naar alle betrokkenen
- Bij afwijking > 15 min wordt het vaarplan bijgesteld van aan boord
- In bijlage de uitgewerkte Vaarplan Faxformulieren : Sailing schedule INCOMING en Sailing schedule OUTGOING

4.4 - Vaarplan Instructies Verkeerscentrales :

- Circa 15 minuten voor het vertrek sluis wordt het bijbehorende vaarplan door de betrokken Verkeerscentrales omgeroepen
- Elke VTS centrale bezit het meest recente vaarplan en spreekt er de scheepvaart op aan in haar gebied om ongewenste ontmoetingen te vermijden
- De scheepvaart uit sluiscomplex Terneuzen & Hansweert wordt bij passage even opgehouden
- Het afschutten van de sluisen te Antwerpen wordt in functie van de opvaart/afvaart van de MSC 360 meter+ schepen gecoördineerd
- De VTS centrales dienen te handelen volgens de uitgereikte gezamenlijke instructies met betrekking tot de vaarten van de MSC 360+ schepen

**ARTIKEL 2. ANDERE DAN IN ARTIKEL 1 BEDOELDE SCHEPEN
MET EEN LENGTE OVER ALLES VANAF 360 METER**

Voor andere dan in de aanhef van artikel 1 vermelde containerschepen met een lengte over alles vanaf 360 meter 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 :

- Ships' 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 Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, in overleg met de beide loodsdiensten en in afstemming met de Permanente Commissie, oordelen of en onder welke voorwaarden toelating wordt verleend voor de op- en afvaart van het betreffende scheepstype waarvoor een schriftelijke aanvraag is ingediend.

ARTIKEL 3. EVALUATIE

Eind november 2009 worden de bepalingen van deze bekendmaking geëvalueerd door de technisch-nautische begeleidingscommissie. Op basis van de evaluatie kan het verruimde toelatingsbeleid, bij beslissing van de Permanente Commissie, gefinaliseerd worden in een nieuwe versie van de op- en afvaartregeling naar/van Antwerpen.

ARTIKEL 4. INWERKINGTREDING

Deze bekendmaking treedt in werking de dag na de ondertekening van deze bekendmaking.

De Gezamenlijke Bekendmaking 06-2009 van 24 juni wordt hierbij opgeheven.

Terneuzen, 23 september 2009.

De Rijkshavenmeester Westerschelde,

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

Mr. R.J. van der Kluit

Kapt. J. D'Havé