



Gezamenlijke Bekendmaking

nr. 03-2017

Op- en afvaartregeling naar/van Antwerpen

Op- en afvaartregeling voor schepen met een marginale diepgang of lengte naar en van Antwerpen

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

Dat de evaluatie van de proefvaarten (telkens op- en afvarend naar en van Antwerpen) met het type containerschepen met een lengte van 400 meter en een breedte van 59 meter is uitgevoerd.

Dat de nautisch-technische 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 werden geconsulteerd en hier een positief oordeel over hadden.

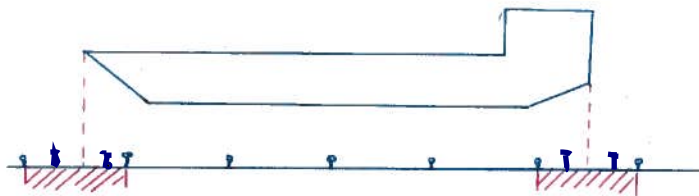
Dat in de loop van 2016 de Kieldrechtssluis in gebruik genomen is.

Dat gelet op artikel 54 van het Nederlandse Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, alsmede gelet op artikel 47 van het Belgische Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde en artikel 34 van het Belgische Politie en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, de volgende voorschriften worden vastgesteld:

Algemene opmerkingen:

- De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt afgekort met GNA.
- Havenbedrijf Antwerpen wordt afgekort met HA
- Westerschelde Planner wordt afgekort met WESP en is een tool voor het berekenen van tijpoorten
- 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. Hiervoor dient het op de website www.vts-scheldt.net downloadbare formulier volledig ingevuld te worden en doorgestuurd te worden naar : GNA-SCC@vts-scheldt.net met vtsa.loods@mow.vlaanderen.be in CC

- Alle diepgangen hebben betrekking op de grootste/maximale diepgang en zijn uitgedrukt in decimeter. Op het riviertraject wordt gerekend met een densiteit van 1000 kg/m^3 en op het zeetraject wordt gerekend met een densiteit van 1020 kg/m^3 .
- Alle scheepslengten 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 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 via de route Vaargeul 1, d.m.v. WESP. Wellicht ten overvloede wordt onder de aandacht gebracht dat deze tijvensters ook rekening houden met de mogelijke restricties door de airdraught van het schip ten opzichte van de onderdoorvaarthoogte van de hoogspanningskabels op het traject ter hoogte van Zandvliet.
- Vanuit het Zandvliet-Berendrechtcomplex en de Kieldrechtssluis kan bij rijzend tij, met containerschepen afgevaaren worden met een minimale kielspeling van 1 meter in de sluiscolk. Hiertoe wordt ten minste vier maal per jaar de Berendrechtssluis Zandvlietssluis en Kieldrechtssluis gepeild en worden de peilingen digitaal beschikbaar gesteld 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. Op de Noordzeeterminal en Europaterminal worden schepen bij voorkeur volgens tij afgemeerd, rekening houdend met een eventuele volgende bestemming (verhalen naar ET of BES/ZAS (NZT) en Deurganckdok (ET en NZT).
- Op de containerterminals op de rivier mogen op de plaats waar het schip afmeert bij aankomst en vertrek geen walkranen staan binnen 2 meerpalen voor en achter de boeg respectievelijk het hek van het schip.



- De Schelde Navigator Marginale Schepen wordt afgekort met SNMS en is een door de GNA geaccepteerd navigatiesysteem – een uitgebreide versie van dit navigatiesysteem is het "FULL SNMS".

I. Schepen met een marginale diepgang

I.1. Opvarende schepen vanaf 120 dm diepgang met bestemming sluizen Rechteroever of vanaf 125 dm diepgang met bestemming Linkeroever dan wel de tijgebonden containerterminals

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

I.2. Afvarende schepen vanaf 120 dm diepgang vertrekkend van de sluisen Rechteroever of vanaf 125 dm diepgang vertrekkend van Linkeroever dan wel van de tijgebonden containerterminals

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

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) Het zicht moet bij aanvang minimum 1000m bedragen op het ganse betreffende traject.
- 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 door middel van het eerder vermeldde aanvraagformulier.
- 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 ontmeert 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 stipt 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. Voor wat betreft de meteorologische predicties wordt het weerbericht OMS als basis gebruikt.
- 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 sluizen rechteroever is 155,6 dm.
 - naar de Kioldrechtssluis 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 en met 145 dm: deze schepen varen op volgens tijvenster, tot aankomst CP ten laatste 1 uur na HW Prosperpolder.
 - c) Diepgang groter dan 145 dm :
 - a. Met bestemming sluizen Rechteroever varen deze schepen op met aankomst CP op HW + 15 min Prosperpolder.
 - b. Met bestemming Kioldrechtssluis 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 zo vroeg mogelijk en bij voorkeur voor de beloodsing in een opvaart volgorde vertaald en bekrachtigd door de GNA, rekening houdend met het totale verkeersbeeld binnen het GNB-gebied.
4. Het schip wordt bij voorrang door de rededienst 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 diensthoofd 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 Berendrechtssluis 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 Kioldrechtssluis geldt dat de maximum diepgang 145 dm is . Voor afvaart uit de Kioldrechtssluis 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.

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.

In afwijking van het eerste lid van puntje 9 geldt voor de scheepstypes bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen, bij afvaart een maximale diepgang van 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.

10. 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.

11. 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.
12. Een tweede rivierloods is verplicht voor schepen met bestemming naar en vertrek uit de sluizen.
13. Er worden twee loodsen voorgeschreven op het riviertraject, waarvan tenminste één van de hoogste categorie
14. 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.
15. Bij een windkracht van meer dan 7 Bft. bij de Noordzee- en Europaterminal, sluizen of Deurganckdok, zal geen toestemming tot op- en afvaart gegeven worden.
16. Reisplanning voor de, in paragraaf II bedoelde schepen, bestemd voor de Noordzeeterminal:
 - a) Voor de Noordzeeterminal ligplaats S 903 (met eventueel overlap op S905) 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) Voor de overige ligplaatsen kunnen de schepen te allen tijde afmeren en vertrekken volgens hun eventueel tijvenster.

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 Kioldrechtsluis):

Bestemming/vertrek Berendrechtsluis of Kioldrechtsluis:

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

Bestemming/vertrek tijgebonden containerterminals :

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 : 152dm.

- a) indien het vaartraject van de ligplaats tot de loodskruispost op streefdiepte is.
- b) 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

Voor afvaren met een grotere diepgang kan de GNA toestemming geven indien het betreffende schip een gegarandeerde snelheid door het water opgeeft die dit mogelijk maakt en indien de omstandigheden toelaten om met die snelheden te varen.

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 loods van deze schepen worden door de redden dienst met een aparte redeboot gewisseld en dit zo vroeg mogelijk in het redegebied.
- 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.

Bijlage: Sluitende afspraken maken met de dienstverleners en partijen in de ketenwerking

1. Havenbedrijf Antwerpen (HA):
 - Bij opvaart naar de dokken moet de sluis leeg en beschikbaar zijn vanaf Saeftinghe
 - Sleepboten HA: sleepboten beschikbaar en in te zetten op bindend loodsadvies
 - Voor schepen die moeten uitwisselen voorziet de agent voor de aanvang van de reis een "terugvalpositie/uitwijkmogelijkheid" aan de Noordzeeterminal – Europaterminal –Deurganckdok die beschikbaar zal zijn bij passage CP welke teruggekoppeld wordt aan de GNA. Indien bij passage CP blijkt dat uitwisselen niet mogelijk, omdat de aangevraagde ligplaats op dat ogenblik nog niet vrij is, dan moet de terugvalpositie onmiddellijk beschikbaar zijn
 - 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:
 - 3 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 sleephulp
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:
 - De scheepvaart uit sluiscomplex Zandvliet/Berendrecht, Terneuzen en Hansweert wordt bij passage even opgehouden

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 treedt in werking op 26 juni 2017.

De Gezamenlijke Bekendmaking 03-2016 vervalt hierbij.

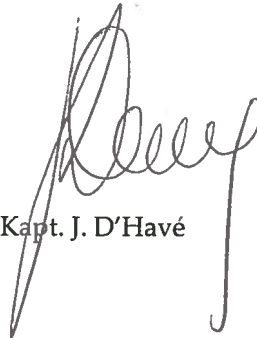
Vlissingen, 22 juni 2017

De Rijkshavenmeester Westerschelde



Ir. Th.F.J. van de Gazelle

De Administrateur-generaal Maritieme Dienstverlening en Kust,



Kapt. J. D'Havé