

Werkafspraken
tussen de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit enerzijds
en de Havenkapitein van het Havenbedrijf Gent, de Havenmeester van Zeeland
Seaports en de diverse nautische dienstverleners anderzijds

Overwegende dat een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer vanaf de loodsposten op zee tot aan de kades in de kanaalzone Gent-Terneuzen en vice versa vraagt om een optimale samenwerking, afstemming en communicatie tussen de vaarwegbeheerders, de havenbeheerders en de diverse nautische dienstverleners actief in het Scheldegebied en in de havengebieden van Gent en Terneuzen;

dat in de kanaalzone Gent-Terneuzen de bedrijvigheid regelmatig leidt tot pieksituaties in het scheepvaartverkeersaanbod met ongewenste wachttijden tot gevolg bij het sluisencomplex van Terneuzen, bij de loodsdiensten en bij de sleepdiensten;

dat ondergetekenden beogen het nautisch beheer en de nautische dienstverlening zodanig op elkaar af te stemmen dat onnodige wachttijden voor het scheepvaartverkeer zoveel mogelijk worden voorkomen;

dat de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart in haar vergadering van 9 december 2009 heeft vastgesteld dat de voorliggende afspraken kunnen worden beschouwd als werkafspraken zoals bedoeld in artikel 8, tweede lid van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (GNB-verdrag).

Alsdan komen ondergetekenden de volgende werkafspraken overeen:

1. De sluisplanning staat centraal

Voor de planning van het scheepvaartverkeer tussen de loodsposten op zee tot aan de kade in de haven van Gent of de haven van Terneuzen staat de sluisplanning centraal. De aankomst- en vertrekplanningen van de genoemde havens en de inzet van de nautische dienstverleners worden op deze planning gebaseerd. Tenzij anders vermeld wordt in deze werkafspraken met de sluisplanning alleen de planning van de Westsluis bedoeld.

2. De ketenplanning van het schip en de inzet van de nautische dienstverleners is transparant

De ketenplanning van het schip tussen de loodsposten op zee tot aan de kade en de inzet van de nautische dienstverleners zal transparant zijn voor de betrokken haven en de betrokken nautische dienstverleners. Ontsluiting van de benodigde informatie zal voor iedere betrokken partij plaatsvinden via de eigen systemen; uitwisseling van informatie zal plaatsvinden via het Central Broker System. De betrokken partijen hebben de plicht om de nader te bepalen informatie aan de andere partijen ter beschikking te stellen via het Central Broker System.

1. De planning is betrouwbaar

- 1.1.** Bij het opstellen van de planning wordt een realistisch scenario gehanteerd waarbij rekening gehouden wordt met alle bekende en relevante factoren zoals bijvoorbeeld weersomstandigheden, manoeuvreerbaarheid van het schip en ervaringen van eerdere reizen.
- 1.2.** Alle betrokken partners en nautische dienstverleners hebben een uiterste inspanningsverplichting om de planning te realiseren.
- 1.3.** Vertraging van één schip mag niet leiden tot vertraging van andere schepen in de planning. In onderling overleg wordt gezocht naar een oplossing; indien deze niet voorhanden is moet een nieuwe afspraak gemaakt worden.
- 1.4.** Er wordt een benchmark ontwikkeld die de algemene betrouwbaarheid van de planning weergeeft van elk onderdeel in de planning die zichtbaar is voor alle betrokkenen.

2. Er wordt een havenneutrale benadering gehanteerd

Bij conflicterende plannings tussen de betrokken havens zal in eerste instantie in onderling overleg met de havens gezocht worden naar een oplossing. Bij uitblijven van een oplossing zal conform de bepalingen in het GNB-verdrag voor de sluisplanning een havenneutrale benadering gehanteerd worden.

3. Het ruilen van toegewezen slots bij de sluis van Terneuzen is toegestaan

Het ruilen van toegewezen slots bij de sluis van Terneuzen is toegestaan indien aan de volgende randvoorwaarden wordt voldaan:

- 3.1.** De sluisplanning en de kolkvulling zijn voor beide geruilde slots operationeel mogelijk zonder vertragend effect voor andere schepen in de planning. Voor het schip waarbij dit niet mogelijk is moet een nieuwe afspraak gemaakt worden;
- 3.2.** Slots kunnen geruild worden onder regie van de betrokken haven op basis van het gestelde prioriteitskader;
- 3.3.** Slots kunnen geruild worden op onderling initiatief van de betreffende schepen; van beide partijen is bevestiging vereist via de betrokken havens.

4. Binnenvaartschepen door de Westsluis

- 4.1.** Voor alle binnenvaartschepen die door hun fysieke afmetingen geen gebruik kunnen maken van de Oostsluis (lengte, breedte, diepte) gelden voor het gebruik van de Westsluis dezelfde afspraken als voor de zeevaart.
- 4.2.** Overige binnenvaartschepen kunnen meegeschut worden in de Westsluis indien dit geen vertragende werking op de planning heeft.

1. Planningwindows

1.1. > 24 uur voor ETA sluis

- ◊ Aanvragen worden verzameld maar nog niet verwerkt in een planning

1.2. 24 uur voor ETA sluis

- ◊ Er wordt een voorlopige sluisplanning opgesteld op basis van
 - 1) de ETA van het schip;
 - 2) het prioriteitskader van de betrokken havens;
 - 3) het optimaliseringskader van de nautische dienstverleners.
- ◊ In de voorlopige planning wordt leeg schutten voorkomen, ook zonder aanvraag wordt nog ruimte gereserveerd in de planning voor de retourshutting.
- ◊ In de planning wordt aangegeven of het betreffende schip door de Middensluis of de Oostsluis geschut zou kunnen worden op basis van afmetingen en getij. Deze optie wordt pas benut in een later stadium bij grote planningstechnische problemen of last minute verschuivingen.

1.3. 24 - 12 uur voor ETA sluis

- ◊ Nieuwe aanvragen worden ingepland op basis van ruimte in de planning (first come first serve) tenzij er sprake is van een hogere prioriteit in het prioriteitskader van de betrokken haven.

1.4. 12 uur voor ETA sluis

- ◊ De helft van de "lege" retourshuttingen in de sluisplanning worden geschrapt bij meerdere aanvragen na elkaar in dezelfde richting.
- ◊ Op basis van de sluisplanning wordt de voorlopige ketenplanning opgesteld waarin de verschillende ETA's voor alle dienstverlenende ketenpartners bepaald worden.
- ◊ De voorlopige ketenplanning wordt ter beschikking gesteld aan alle nautische dienstverleners.

1.5. 12 - 06 uur voor RTA sluis

- ◊ Alle nautische dienstverleners toetsen de planning op realiseerbaarheid van hun eigen dienstverlening; problemen worden onderling afgestemd en kunnen leiden tot aanpassing van de sluisplanning.
- ◊ Het loodswezen geeft aan of de aangegeven optie voor schutten in de Middensluis of de Oostsluis onder de gegeven omstandigheden (weersomstandigheden, stroom) voor het betreffende schip mogelijk is.
- ◊ Indien mogelijk worden pieken in de planning van de Westsluis opgelost door schepen die in de Middensluis geschut kunnen worden daadwerkelijk in te plannen voor de Middensluis.

1.6. 6 - RTA sluis

- ◊ De ketenplanning is definitief.
- ◊ De ETA van de sluis wordt de RTA van de sluis; deze blijft leidend in de ketenplanning.
- ◊ Alle nautische dienstverleners hebben zich gecommitteerd aan de ketenplanning.
- ◊ Wijzigingen in de aanvragen of nieuwe aanvragen kunnen alleen ingepland worden indien er samen met een ander schip mee geschut kan worden of als er nog vrije ruimte in de planning aanwezig is. In deze fase zijn de prioriteitsregels van de betrokken havens niet meer van toepassing tenzij de haven ervoor kiest om gebruik te maken van de optie om slots te ruilen.

1.1. RTA sluis

- ◇ Vertraagde aankomst bij de sluis mag geen vertragende werking op de planning hebben.
- ◇ Bij de sluisplanning bestaat een inspanningsverplichting om last minute problemen in de planning op te lossen door inzet van de Middensluis of de Oostsluis. Indien dit niet mogelijk is moet een nieuwe afspraak gemaakt worden voor het probleemveroorzakende schip.

2. Prioriteitskader van de haven van Gent

2.1. Vertrekkende schepen

- 1) Schepen met getij-venster;
- 2) Zeevarende lijnschepen en Pure Car Carriers met windvenster (gelijkwaardige prioriteiten);
- 3) Vertrekkende schepen die de ligplaats van inkomende schepen blokkeren;
- 4) De volgorde van gelijktijdig vertrekkende schepen met gelijkwaardige prioriteit wordt bepaald door de haven.

2.2. Aankomende schepen

- 1) Schepen met getij-venster;
- 2) De volgorde van gelijktijdig aankomende schepen met gelijkwaardige prioriteit wordt bepaald door de haven.

3. Prioriteitskader van de haven van Terneuzen

3.1. Vertrekkende schepen

- 1) Schepen met getij-venster;
- 2) De volgorde van gelijktijdig vertrekkende schepen met gelijkwaardige prioriteit wordt bepaald door de haven.

3.2. Aankomende schepen

- 1) Schepen met getij-venster;
- 2) De volgorde van gelijktijdig aankomende schepen met gelijkwaardige prioriteit wordt bepaald door de haven.

4. Optimaliseringskader nautische dienstverleners

Het optimaliseringskader van de nautische dienstverleners zal ingevuld worden bij de eerste evaluatie van de werkafspraken

5. Status van de werkafspraken

Hetgeen in deze werkafspraken is vastgelegd kan op geen enkele wijze in rechte worden afgedwongen. Alle geschillen in verband met deze werkafspraken worden beslecht door ondergetekenden in onderling overleg.

Ondergetekenden evalueren een jaar na ondertekening deze werkafspraken en stellen deze werkafspraken zonodig bij.

Aldus overeengekomen te Gent op 11 mei 2010.