

# 48

VZW

# Zeehavens BRUGGE



België  
8000 BRUGGE 1-2de afd.  
P.B.4/2405 P509374  
Driemaandelijke publicatie  
JANUARI - FEBRUARI - MAART  
Jaargang 12

## Mensen samenbrengen rond zee en havens

### Trampschip, tramper



To tramp: zwerven.

De trampvaart telt heden meer gespecialiseerde moderne schepen die vooral tot de klasse van de tankers en bulk-carriers behoren.

Volledige of belangrijke scheepsladingen zoals massa- en stortgoederen zijn de meeste voorkomende ladingen: graan, ertsen, steenkool, hout, rijst, kunststoffen alsook petroleum.

De trampvaarten, ook "wilde vaart" genoemd, zijn geen geregelde lijnvaarten maar een eenmalig contract afhankelijk van vraag en aanbod van de producten.



Foto: Dirk Neyts VHC

# Dankwoordje aan de past-voorzitter

Op 27 januari ll. werd hulde gebracht aan dhr Arthur Slabbynck die – wegens gezondheidsredenen – ontslag nam uit de Raad van Beheer van Zeehaven Brugge vzw. “Tuur” heeft zich vanaf het begin als stichtend vennoot van ZB op 13 december 1993 volledig ingezet. Hij was steeds een vaste waarde in de vereniging en de gangmaker van het militaire gedeelte in de grote tentoonstelling in de Beurshalle over “100 jaar haven van Zeebrugge” (08 juli tem 23 september 1995).

Na het overlijden van stichtend voorzitter mr. Ernest Schepens in maart 1996 nam hij vanaf april de leiding op zich om de vereniging gedurende bijna tien jaar verder in goede banen te leiden tot mevr. Erna Vienne hem vanaf 01 januari 2006 opvolgde.

Onder zijn voorzitterschap werden de doelstellingen van de ZB vzw verder uitgediept, nl. meer betrokkenheid van de modale Bruggeling met de Zeebrugse haven. De driemaandelijkse voordrachten over havenonderwerpen waren nieuw in Brugge en kenden – en kennen nog steeds – een enorm succes. Onder zijn impuls startte ook de “Nieuwsbrief” waarin hij benevens het woordje van de voorzitter op pagina 2 ook zijn “ankertjes” met maritieme termen en afkortingen als vaste items lanceerde.

Tuur, goede vriend, voor al uw inbreng in en prestaties voor Zeehaven Brugge vzw. vanwege het gehele bestuur: “Hartelijk dank” en geniet nog vele jaren – samen met uw eega Leen - van het leven...



Redactie:  
V. Boerjan, M. Mertens, M. Soetemans,  
eindredactie J. Neyts

# Woordje van de voorzitter

## Beste vrienden,



Met een maritieme overslag van bijna 50 miljoen ton heeft onze haven in 2010 opnieuw bijzonder goed gescoord. Cijfers kunnen een magisch gehalte hebben: 50 miljoen staat voor een volwassen geworden haven, een grote speler, een belangrijk punt op de maritieme kaarten.

De ‘50’ staat ook voor een nieuwe ambitie, het verzetten van een baken, het streven naar een hoger magisch getal.

Havens vergelijken is niet altijd zinvol, want achter de cijferdans schuilen eigen identiteit en functies, specifieke troeven en beperkingen, mondiale bewegingen en trends. Maar toch: Zeebrugge heeft voor het eerst de haven van Duinkerke (42,7 miljoen in 2010) overtroffen, en Zeebrugge deed het in de containertrafiek (2,5 miljoen TEU en 26,5 miljoen ton) net beter dan Le Havre (2,4 miljoen TEU en 23 miljoen ton).

De Vlaamse containerhavens, Antwerpen en Zeebrugge samen, evenaarden met 10,9 miljoen TEU de haven van Rotterdam (11,1 miljoen TEU), maar deden het beter in containertonnage (129 miljoen ton versus 112 miljoen ton). Wat zou een goede samenwerking op de A-Z-as nog meer in petto hebben?

Met Zeehaven Brugge blijven we informeren over de visie en strategie die voor de haven ontwikkeld wordt. Aan plannen en projecten ontbreekt het niet. Zij houden de dynamiek krachtig en tekenen het pad uit voor de toekomst.

Havenvoorzitter Joachim Coens licht het toe op onze volgende bijeenkomst. Voor u, die de haven gegen bent en haar zo mee vooruitdrijft.

Erna Vienne,  
voorzitter

Verantwoordelijke uitgever:  
Erna Vienne, p/a Ten Wallestraat 10, 8380 Lissewege

# Haven Zeebrugge

## Goederenoverslag op zucht van 50 mio ton in 2010

In 2010 steeg de totale goederenoverslag in de haven van Zeebrugge met 11% tot een volume van 49,8 mio ton. Alle havensectoren gingen er op vooruit.

Het jaar werd vooral gekenmerkt door de sterke stijging van de roro-traffic en de heropleving van de traffic van nieuwe wagens.

### RORO (+30,9%)

De roro-sector herstelde zich in 2010 en groeide met 30,9% tegenover 2009 tot een volume van 12.450.000 ton. Er transiteerden het afgelopen jaar 1.020.000 vrachtwagens in Zeebrugge.

### Nieuwe wagens (+24,8%)

De traffic van nieuwe wagens begon in 2010 aan een herstelbeweging. Met een volume van 1.605.000 wagens groeit de traffic met 24,8% tegenover 2009. Dit is nog steeds een daling van 24,5% tegenover 2008, de sector heeft wellicht nog 2 tot 3 jaar nodig om opnieuw een recordvolume te halen.

### Containers (+7,4%)

Er werd een recordvolume van 2.500.000 TEU overgeslagen, oftewel een groei van 25% tegenover 2008 (in ton). Vooral de diensten van CMA CGM zijn de drijvende kracht achter deze resultaten. Op 6 december

werd op de terminal van Container Handling Zeebrugge de één miljoenste TEU van het jaar behandeld. Dit is een record!

### Vloeibare bulk

De vloeibare bulk klokte af op 8.030.000 ton. Dit is een stijging van 0,5% tegenover 2009 en een stijging van 29,5% tegenover 2008. De Ing-traffic was goed voor 4.960.000 ton.

### Stukgoed(+25,9%)

Het stukgoed steeg met 25,9% tot 1.090.000 ton tegenover 2009. Papierpulp (vanuit Brazilië), hout en aardappelen (naar St.-Petersburg) liggen hier aan de basis.

Ook de vaste bulk (+7%), de cruises(+7 aanlopen) en vooral het aantal havenshiften(+20%) deden het uitstekend.

Bron : persbericht MBZ

## Wegwijs in maritieme taal

Voor niet-ingewijden in zeevaarttermen stelt het begrijpen van een maritieme tekst soms voor problemen.

In een artikel van Frank Neyts in het Brugsch Handelsblad lezen we:

“Het schip (.....) is 266,90 meter lang, 26,20 meter breed en heeft een laadvermogen van 13.080 ton **deadweight**. De capaciteit voor rollende vracht van het schip bedraagt 2.604 lopende meter.

Vanuit Zeebrugge zal tweemaal per week een afvaart richting Dublin worden geboden. De **roro**-vracht zal worden geworven vanuit een boekingsbureau van **CLdN** in Luxemburg. **ECS** in Zeebrugge zal instaan voor het boeken van containers.

De schepen zullen worden behandeld door **CdMC** op de Zweedse kaai. Containers zullen “**double-stack**” op **cassettes** aan boord worden geladen. De behandeling van de containers op de terminal zal gebeuren door middel van **RTG's** en **reach-stackers**.”

### Westrijdvraag:

a/ wat is de juiste betekenis van de woorden in vetjes?

b/ schiftingsvraag: over welk schip is hier sprake?

Mail uw antwoord voor maandag 21 maart a.s. naar [j.neyts@telenet.be](mailto:j.neyts@telenet.be) en maak kans op een mooi boek over de Zeebrugge haven.

Succes!

# Schepen van 18.000 TEU op komst

Het is geen kwestie van of, maar wanneer er recordschepen met een capaciteit van 18.000 TEU worden besteld. Volgens "Germanischer Lloyd" zal dat binnen het jaar zijn. Alle ogen zijn op Maersk Line gericht, want de Deense rederij heeft sinds 1996 bijna altijd het grootste containerschip ter wereld in haar vloot gehad.

Eerder dit jaar waren er speculaties dat Maersk Line van plan was schepen van 16.000 TEU te bestellen. Nu de Korea Economic Daily publiceerde dat de Denen een order voor een bedrag van 4mrd USD voor 20 schepen willen plaatsen gonst het van de geruchten dat het om tonnage van 18.000 TEU gaat. Grotere schepen zinvol

Maersk Line ontkent dat er een order werd geplaatst maar bevestigt dat er gesprekken zijn met Zuid-Koreaanse werven. Nu de volumes blijven groeien is het zinvol om grotere schepen te bouwen. Het past bovendien in de strategie om het milieu minder te belasten. Door het brandstofverbruik en de emissies over een groter aantal slots te verdelen, dalen de brandstofkost én de vervuiling per vervoerde container.



De belangrijkste beperking voor verdere schaalvergroting is het feit dat niet alle havens eenheden van 18.000 TEU kunnen ontvangen. In Europa geeft dat problemen in onder meer Antwerpen en Hamburg. Tot voor kort gold ook het vermogen van de

scheepsmotor als een beperkende factor. Men nam aan dat een schip van meer dan 15.000 TEU een tweede hoofdmotor nodig had, wat de kostprijs van een schip de hoogte injaagt. Nu de rederijen in deze tijden van "super slow steaming" afzien van snelheden van 25 knopen, volstaan de huidige motoren.

De Duitse classificatiemaatschappij "Germanischer Lloyd" verwacht dat er binnen het jaar orders voor schepen van 18.000 TEU geplaatst zullen worden. "De ontwerpen zijn klaar", zegt bestuurslid DR Klein. "De nieuwe recordschepen worden langer en breder". Dat laatste betekent dat er in de havens portaalcranes nodig zijn die schepen met 24 rijen containers in de breedte bovendecks kunnen behandelen. Op de "Emma Maersk" worden de containers op de luikhoofden 22 rijen breed geladen. Op de grootste schepen van MSC (114.028 TEU) zijn dat 20 rijen.

Bron : De Lloyd 1 dec. 2010 Stefan Verberckmoes  
Foto's: Dirk Neyts VHC



## Noteer alvast onze volgende activiteit in uw agenda

Op dinsdag 7 juni e.k. over "De problematiek van en diversiteit aan gevaarlijke ladingen in de Zeebrugse haven" gebracht door dhr Wouter De Bruycker, Marine Director, Van Ameyde – Marine & Industry Belgium.



# Uitnodiging

De voorzitter en de Raad van Bestuur "Zeehaven Brugge" vzw nodigen u uit voor de voordracht, met powerpointpresentatie,

## ZEEBRUGGE AAN DE START VAN EEN NIEUW DECENNIUM

door ir Joachim COENS, voorzitter-gedelegeerd-bestuurder MBZ

in de aula van Grootseminarie, Potterierei 72, Brugge  
op woensdag 23 maart 2011 om 20.00 u.

Receptie aangeboden door Zeehaven Brugge vzw

ir J. Coens, 10 jaar voorzitter MBZ (sedert 15.03.2001), is tevens voorzitter Portconnect, vz. Overlegraad Haven Brugge-Zeebrugge, bestuurder Portinvest, lid Vlaamse Havencommissie, lid Federale Commissie voor het Zeehavenbeleid en lid Promotie Binnenvaart Vlaanderen.



We schrijven het jaar 2011: tijd om de balans op te maken van de afgelopen 10 jaar.

In deze tijdspanne groeide in de Zeebrugse haven het behandelde goederenvolume van 30 naar 50 miljoen ton.

Evolueerde Zeebrugge van een ferryhaven naar een haven, met naast ferryverkeer, ook groeiende belangen in de containertrafiek, de automotive, de gasoverslag, de breakbulk, de bulk, de voeding en de logistiek. Diversificatie biedt immers de beste garantie op een evenwichtige uitbouw van de haven.

De container kende een sterke opgang, ook in het roro-segment. Dit heeft aanzienlijk het fysieke uitzicht van de schepen en de haven veranderd.

Met het Verenigd Koninkrijk nog steeds als belangrijkste handelspartner heeft Zeebrugge gaandeweg haar maritiem netwerk verruimd naar Noord- en Zuid-Europa.

Zeebrugge heeft in die tijd ook haar actieterrein uitgebreid van Europa naar de wereld. Het vizier voornamelijk gericht op Azië.

De deepsea-containersector kende de sterkste doorbraak. Dit laat zich voelen in de dimensie van de schepen.

In 10 jaar tijd werd 250 ha havengebied commercieel ingevuld. Het contingent havenarbeiders groeide van 1.000 naar 1.500 dokwerkers.

We kunnen alleen maar stellen dat de haven het afgelopen decennium op vele fronten een metamorfose heeft gekend. De wereld staat helaas niet stil. De scheepvaart en de logistiek hebben de komende jaren nieuwe uitdagingen voor ons in petto. Zo zet de schaalvergroting zich door, met gevolgen voor de haveninfrastructuur, de havenlogistiek en de havens als dusdanig. De concurrerende havens zitten niet stil.

De optimalisering van de logistieke keten, de ecologische voetafdruk van onze haven en de ontwikkeling van duurzame energie vormen andere belangrijke uitdagingen. In het licht van dit alles heeft het havenbestuur enkele beleidsprioriteiten voorop gesteld in haar Actieplan voor 2011.

Inschrijvingen zijn verplicht voor deelname via [zeehavenbruggevw@telenet.be](mailto:zeehavenbruggevw@telenet.be) of tel. 050 54 69 11 (er is een antwoordapparaat).



# Operatie Atalanta



## Belgische Marine nam tweede keer succesvol deel aan Operatie Atalanta

Operatie Atalanta, de eerste maritieme operatie van de Europese Unie ging zijn derde jaargang in. De hoofdopdrachten zijn nog steeds het escorteren van kwetsbare schepen, zoals humanitaire transporten voor het Wereldvoedselprogramma (WFP), schepen van de African Union Mission in Somalia (AMISOM: troepen van de Afrikaanse unie die de vrede in Somalië helpen herstellen) en kwetsbare handelsschepen. Militaire aanwezigheid langs de Oost-Afrikaanse kust is lang geen overbodige luxe. Piraterij tiert er nog steeds welig, hoewel er een aantal verschuivingen zijn: het actieterrain van de piraten breidt zich uit tot buiten het operatiegebied van European Naval Forces. Ze vallen nu ook schepen aan ten zuiden van de Seychellen en in het meest oostelijke deel van de Indische Oceaan. Piraterij is ontstaan uit de overlevingsdrang van arme vissers. Het wordt echter hoe langer hoe meer een georganiseerde 'big business'. In 2005 bedroeg het losgeld voor een gekaapt schip gemiddeld 5.000 dollar, nu is dat ruim 1 miljoen dollar...

Van 20 oktober tot 20 januari nam het fregat F931 Louise-Marie deel aan de operatie, onder bevel van fregatkapitein Carl Gillis en met een 170-koppige bemanning onder wie een VPD-team, een 'boarding team' en een helikopterploeg. Met het inrekenen van zeven vermoedelijke piraten op 29 november, zorgde de Louise-Marie voor het hoogtepunt van deze Belgische deelname.

### De vruchten van een adequate training

Trage schepen met een laag vrijboord zijn een gedroomd doelwit voor piraten. Zo ook de Petra I, een vrachtschip onder Sierra Leonese vlag, dat ten behoeve van AMISOM was gecharterd om militair materieel en WFP-hulpgoederen vanuit de Keniaanse havenstad Mombasa naar Mogadishu (Somalië) te brengen.

Op 29 november kreeg de Louise-Marie een oproep van het VPD-team dat op de Petra I was ingescheept. Er was in de onmiddellijke nabijheid een skiff gesignaleerd die de Petra I met grote snelheid naderde. De Louise-Marie stuurde onmiddellijk zijn helikopter op verkenning en kreeg de melding dat de skiff twee snelle buitenboordmotoren had en dat de opvarenden wapens en een ladder overboord hadden gegooid. Dit wees duidelijk in de richting van piraterij. Commandant Gillis gaf de schutter aan boord van de helikopter het bevel om waarschuwingsschoten te lossen. Deze riepen de skiff een halt toe. Daarna rukte het 'boarding team' uit met de twee snelle rhibs (rigid hull inflatable boat). De zeven vermoedelijke piraten gaven zich probleemloos over, waarop het boarding team hen aan boord van het fregat bracht.

De volledige actie duurde ongeveer drie uur en illustreerde de uitermate grote staat van paraatheid van de bemanning en een perfecte coördinatie tussen de verschillende hoofdrolspelers in een dergelijke situatie.

### Nieuwe wet levert naald in hooiberg op

Op 17 december 2009 keurde de Kamer een nieuwe wet op de piraterij goed. Zo kunnen commandanten van oorlogsschepen piraten aanhouden en een pro-



# Belgisch zeerecht

ces-verbaal opstellen. Er is een procedure om het federale parket in te lichten wanneer vermoedelijke piraten worden gevat. De zeven vermoedelijke piraten werden aan boord van de Louise-Marie geïnterviewd en dat leverde genoeg stof op voor een officieel verhoor op afstand. Op basis hiervan heeft de Brugse onderzoeksrechter Christine Pottiez 'piraat 001' aangehouden op verdenking van betrokkenheid bij de kaping van de MV Pompei. Deze Belgische steenstorter werd op 18 april 2009 gekaapt ten noorden van de Seychellen. Toenmalige bemanningsleden van de Pompei hebben 'piraat 001' formeel herkend en de Louise-Marie kreeg de opdracht om hem aan het Belgische gerecht over te dragen. Dat gebeurde op 9 december. De zeerover riskeert tot 15 jaar cel.

## Leermomenten

Na het gevoel van voldoening bij commando en bemanning van het fregat, volgden ontzuierende leermomenten. De onderhandelingen met de Keniaanse politieke en gerechtelijke autoriteiten over de uitlevering van de overige zes vermeende piraten bleken uiterst complex. Bovendien was er het dringende verzoek van de staf EUNAVFOR om zo snel mogelijk terug over de F931 Louise-Marie te kunnen beschikken. Dit heeft geleid tot de beslissing om de resterende zes piraten vrij te laten op het strand van Somalië. Commandant Gillis had voor zijn bemanning een duidelijke boodschap: "Jullie hebben jullie gedeelte van het werk zeer goed uitgevoerd! Onze interventie heeft een aanval op de Petra I voorkomen en dat is trouwens onze hoofdplicht. Dankzij ons zit de eerste piraat in de Belgische geschiedenis in de gevangenis en ook de overige zes hebben ons veel informatie opgeleverd over hun organisatie en manier van handelen. Ik heb er persoonlijk weinig moeite mee dat we de zes vermeende piraten hebben moeten afzetten. Ik kijk echter wel uit naar de lessen en conclusies die men hieruit zal trekken, en naar de initiatieven die zullen volgen om de straffeloosheid van de Somalische piraten op het hoogste niveau op te lossen."

Op 7 februari kwam de Louise-Marie aan in haar thuishaven Zeebrugge en meteen zit voor Carl Gillis zijn periode als commandant van het schip er op. In april volgt fregatkapitein Hans Huygens hem op. "Mijn periode aan boord van de Louise-Marie is voorbij gevlogen", zegt Gillis. "Ik heb geprobeerd om van elk ogenblik te genieten en te leren. Ik zal nu trachten om deze kennis als docent aan de KMS over te dragen aan de volgende generatie officieren en onderofficieren."

*Tekst en foto's: Franky Bruneel*

[Publieke consultatiedagen omtrent het privaatrechtelijke luik van Proeve van het Belgisch Scheepvaartwetboek](#)

Sinds enkele jaren is een volledige herziening van de Belgische scheepvaartwetgeving in voorbereiding. De in 2007 door de federale overheid opgerichte Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zee-recht werkt aan een volledig nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek. Met de medewerking van talrijke binnen- en buitenlandse experts wordt een nieuwe wettelijke regeling uitgedokterd die de competitiviteit van de Belgische scheepvaart- en havenbedrijven en van de maritiem-juridische dienstverleners nog verder kan versterken. Dergelijke herziening is dringend nodig omdat de huidige Zeewet, waarvan de basisversie dateert uit 1879, sterk verouderd is. Vanaf januari 2011 wordt het privaatrechtelijke luik van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voorgesteld. Dit tekstvoorstel wordt onderworpen aan een publieke consultatie in 2011, die in december 2011 eindigt met een Nationale Scheepvaartrechtconferentie.

Er zijn 11 aparte consultatiedagen voorzien, afwisselend in Gent en Antwerpen, één studiedag in Luik en één over "scheepsagenten en goederenbehandelaars" in Zeebrugge, Zeestation, Leopold II-dam op dinsdag 26 april e.k. Meer informatie over de inhoud en het programma per dag op [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be).



# Met dank aan

