



Gezamenlijke Bekendmaking

nr. 06-2018

Gevaarlijke stoffen melding aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit

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

Dat als gevolg van het besluit van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) er op 1 december 2018 voor binnenschepen en samenstellen geen minimum meer geldt voor het aantal te vervoeren containers waarop het ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures) van toepassing is om hun meldingen in elektronische vorm te moeten overdragen en dat voor een tankschip altijd een elektronische meldplicht geldt ongeacht of het tankschip leeg of geladen is.

Dat de Permanente Commissie de Gezamenlijke Bekendmaking 01-2010 heeft geëvalueerd en geconcludeerd heeft dat deze aan de gewijzigde regelgeving aangepast dient te worden.

Gelet op artikel 51, lid 1 en 2 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990;

Gelet op artikel 53, lid 2 van het Nederlandse Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen;

Gelet op artikel 52, paragraaf 2 van het Belgische Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen;

Gelet op artikel 31, paragraaf 1, vierde lid, van het Politiereglement van de Beneden-Zeeschelde.

Worden de volgende voorschriften vastgesteld:

Artikel 1

1. De kapitein van een zeeschip dat geladen is met of leeg is van gevaarlijke stoffen zoals bedoeld in de bijlage 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 meldt deze aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.
2. De kapitein van een zeeschip dat een LNG systeem aan boord heeft meldt de aanwezigheid van dit systeem aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.
3. De meldingen genoemd in lid 1 en lid 2 dienen te geschieden:
 - a. Ten minste vierentwintig uur voor aankomst in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, of
 - b. Indien de bestemming bij afvaart uit de vorige haven bekend was en de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat, of
 - c. Indien de bestemming bij afvaart uit de vorige haven nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is, maar uiterlijk bij het binnenvaren van de Nederlandse territoriale zee.

Artikel 2

De in artikel 1 bedoelde melding dient te geschieden door middel van het meldingsformulier zoals opgenomen als bijlage bij deze bekendmaking en dient gestuurd te worden naar de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit per fax. naar faxnummer + 31 (0) 118-472503 of per e-mail aan: IMOlading@VTS-Scheldt.net

Artikel 3

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zal een gevaarlijke stoffen melding die ontvangen wordt van de havenautoriteiten via het Central Broker Systeem beschouwen als een melding die voldoet aan artikel 1

Artikel 4

De schipper van een binnenschip, samenstel of tankschip dat voor de eerste maal tijdens een reis het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit binnen vaart, meldt zijn gevaarlijke stoffen op elektronische wijze. De melding dient te geschieden overeenkomstig hetgeen in de Rijnvaart geldt en door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is vastgesteld.

Artikel 5

De Gezamenlijke Bekendmaking nr. 01-2010 komt hierbij te vervallen.

Artikel 6

Deze voorschriften treden in werking met ingang van 1 januari 2019

Deze voorschriften worden met toelichting in de Nederlandse Staatscourant en in het Belgisch Staatsblad geplaatst.

Vlissingen, 13 december 2018

De Rijkshavenmeester Westerschelde,



Ir. Th.F.J. van de Gazelle

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



Dr. ir. Nathalie Balcaen

Toelichting:

Op 5 december 2008 is de nieuwe Regeling Vervoer Gevaarlijke Stoffen met Zeeschepen in werking getreden.

Een gevolg van deze regeling is dat de melding aan de vaarwegautoriteit vervallen is. In de Scheepvaartreglementering is weliswaar een melding aan de havenautoriteit opgenomen maar geen melding aan de vaarwegautoriteit.

In het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit doet zich de vrij unieke situatie voor dat havenautoriteiten gescheiden zijn van de vaarwegautoriteit.

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, bestaande uit de Rijkshavenmeester Westerschelde en de Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, kunnen hierdoor belemmerd worden in de uitoefening van hun taken, met name op het gebied van de veilige en vlotte vaart.

Om dit te ondervangen dienen onderhavige voorschriften.

Vanwege een wijziging in de verplichting die de Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft ingevoerd t.a.v. het elektronisch melden voor bepaalde categorieën binnenschepen diende de Gezamenlijke Bekendmaking nr. 01-2010 hierop te worden aangepast.

De CCR streeft ernaar om in de nabije toekomst alle binnenschepen onder de elektronische meldplicht te laten vallen om op die manier het verkeersmanagementproces beter te kunnen faciliteren.

Als uitvloeisel van artikel 8 van het GNB verdrag (ketenbenadering) worden de gevaarlijke stoffen die de havenautoriteiten ontvangen middels het Central Broker Systeem doorgemeld. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zal deze melding dan ook beschouwen als zijnde voldaan aan deze voorschriften.

Voor de scheepvaart zullen uit deze voorschriften dan ook naar verwachting geen extra administratieve lasten voortvloeien.

Een uitzondering zit wellicht in tankers die leeg zijn maar nog niet ontgast zijn van gevaarlijke stoffen of residuen. Voor deze schepen is er geen verplichting om zich aan de havenautoriteiten te melden maar wel aan de vaarwegautoriteit. Echter mede door het genoemde Central Broker Systeem is ook hier de verwachting dat de administratieve lasten zeer beperkt zullen zijn. Bovendien moesten deze schepen zich tot nu toe al melden zodat er ook hier geen sprake is van toename in deze lasten.

Artikelsgewijze toelichting:

Artikel 1:

In dit artikel wordt de meldplicht hersteld van de kapitein van een zeeschip geladen met of leeg van gevaarlijke stoffen aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. Dit artikel is grotendeels analoog gehouden aan artikel 51a van het Scheepvaartreglement Westerschelde. Kapiteins van schepen die aankomen in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, dus ook vanuit de Scheldehavens, dienen hun gevaarlijke lading of de gevaarlijke lading waarvan zij leeg zijn te melden. De melding dat een zeeschip een LNG-systeem aan boord heeft is toegevoegd om aansluiting te hebben op de melding die gedaan moet worden op de regelgeving van het ADN (Zeevaart die het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit verlaat om de Nederlandse binnenwateren te gaan bevaren zal uiteraard moeten voldoen aan de aldaar geldende Regeling communicatie en afmetingen Rijksbinnenwateren).

Artikel 2:

Hier wordt de wijze waarop de melding van artikel 1 gedaan dient te worden geregeld.

Artikel 3:

Het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest hebben op 21 december 2005 het verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied ondertekend. Artikel 8 van dit verdrag handelt over de ketenbenadering. Als een van de gevolgen hiervan is er een Central Broker Systeem tot stand gekomen waarmee verschillende partijen zoals havenautoriteiten en vaarwegautoriteiten informatie met elkaar delen.

Teneinde een toename in de administratieve lasten te voorkomen, accepteert de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit de melding aan de havenautoriteiten die via genoemd systeem bij hen terechtkomt als voldaan aan de verplichte melding van artikel 1.

Artikel 4:

Bij Besluit 2017-1-11 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de verplichting om de reis- en ladinggegevens elektronisch te melden uitgebreid naar de tankvaart. Deze verplichting is opgenomen in de scheepvaartreglementering geldend op de Rijn en is inmiddels ook overgenomen in de reglementering geldend op de overige Nederlandse binnenwateren. In het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit bestond deze verplichting niet.

Middels onderhavig artikel is om redenen van harmonisatie conformiteit en aansluiting gezocht bij de verplichting voor deze binnenschepen zoals die op de overige binnenwateren geld.

Zeevaart die het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit verlaat om de Nederlandse binnenwateren te gaan bevaren zal uiteraard moeten voldoen aan de aldaar geldende Regeling communicatie en afmetingen Rijksbinnenwateren.

Invoering van dit artikel laat onverlet de meldingen die gelden voor de beroepsvaart zoals gesteld in de Marifoonblokindeling VTS-Scheldegebied.

Bijlage: Meldingsformulier behorende bij Gezamenlijke Bekendmaking 06-2018

Melding van ladinggegevens van schepen welke geladen zijn met of leeg zijn van gevaarlijke stoffen aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit:

De in de aanhef genoemde schepen dienen voordat deze het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit binnenvaren het volgende te melden:

Scheepsgegevens:

Scheepsnaam:	-	Roepletters:	-
Lengte:	- m.	Breedte:	- m.
Diepgang:	- dm.		

Aanwezigheid van een LNG systeem aan boord:

Route:

Vertrekhaven:	loodsstation: SB/WN	Bestemmingshaven:
-	-	-

Ladinggegevens:

Gegevens van de lading of waar het schip leeg van is.

Namen van de gevaarlijke stoffen* Un.nrs. dan wel MARPOL categorie.

Stofnaam:	Unnr.:	MARPOL:
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

Schip is Gasvrij:

Indien een tankschip een gasvrijcertificaat heeft van de Nederlandse of Belgische gasdeskundige, dan opgeven dat het schip gasvrij is verklaard door gasdeskundige en het bijbehorende certificaat doorsturen.

***Gevaarlijke stoffen**

Zijn stoffen die vallen onder de voorschriften van:

- De GC-Code;
- De IGC-Code;
- De EGC-Code;
- De BCH-Code;
- De IBC-Code;
- De IMDG-Code;
- Groep B van de BC-Code;
- Annex I van de MARPOL;

-
- Annex II van de MARPOL;
 - Annex III van de MARPOL.

Meldingsformulier versturen per e-mail aan: IMOlading@VTS-Scheldt.net