

Beste agent,

Inleiding

Naar aanleiding van een wetswijziging met betrekking tot de elektronische meldplicht zeeschepen eind 2019, heeft DHMR het plan opgevat om de ATA- en ATD meldingen te automatiseren. Zoals u weet worden deze tijdstippen van het bezoekende schip door de havenautoriteiten vastgesteld en via het PCS van Portbase als elektronisch bericht naar de Single Window gestuurd.

De Single Window levert deze meldingen af bij SafeSeaNet, waarna ze kunnen worden gebruikt door Port State Control, voor inspectie doeleinden. Echter, in de Single Window worden ze ook gekopieerd en doorgestuurd naar o.a. Douane en Grensbewaking, voor hergebruik in hun eigen processen. Dit laatste is een punt van aandacht en vormt een belangrijke reden waarom wij u nu over de uitvoering van het plan willen informeren.

Aanleiding

De beleidskeuze om deze meldingen te automatiseren houdt direct verband met de gewijzigde wetgeving, en met de verzoeken van een aantal bevoegde autoriteiten (BA's) van kleine zeehavens aan de Havenmeester van Rotterdam om deze meldingen voor hen af te handelen. **In onderstaande tabel zijn deze geel gearceerd.**

De Havenmeester voor Rotterdam heeft die verzoeken gehonoreerd en is hierdoor nu ook de meldautoriteit voor alle geel gearceerde kleine zeehavens.

Haven	Bevoegde autoriteit	Plaatselijk bevoegde autoriteit
Alblasserdam	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Bergen op Zoom	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Dordrecht	Havenmeester van Rotterdam	Havenmeester van Rotterdam
Gorinchem	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
's Gravendeel	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Hardinxveld-Giessendam	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Krimpen a/d IJssel	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Maasbracht	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Maassluis	Havenmeester van Rotterdam	Havenmeester van Rotterdam
Maastricht	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Middelharnis	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Moerdijk	Havenmeester van Rotterdam	Havenmeester van Rotterdam
Nijmegen	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Papendrecht	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Ridderkerk	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Roermond	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Rotterdam (gemeente)	Havenmeester van Rotterdam	Havenmeester van Rotterdam
Schiedam	Havenmeester van Rotterdam	Havenmeester van Rotterdam
Sliedrecht	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Stellendam	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Venlo	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Vlaardingenvaart	Havenmeester van Rotterdam	Havenmeester van Rotterdam
Werkendam	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam
Zwijndrecht	Gemeente waartoe haven behoort	Havenmeester van Rotterdam

Tabel 1: De havens waarvoor de Havenmeester van Rotterdam de Plaatselijk Bevoegde Autoriteit is (RMCS 2019).

De Havenmeester van Rotterdam (HMR) was al gewend om voor 6 zeehavens de meldingen te verzorgen (uitvoering toelatingsbeleid). Voor die 6 is HMR reeds de Bevoegde Autoriteit (**vetgedrukt** in tabel 1). Inmiddels zijn daar dus 12 kleine zeehavens bijgekomen, waarbij Havenmeester van Rotterdam volgens de Regeling Communicatie en Meldingen Zeevaart de afhandeling van de elektronische meldingen aan hun Bevoegde Autoriteiten overneemt.

HMR dienstverlening

Zoals gezegd zijn tussen HMR en Bevoegde Autoriteiten van de **geel gearceerde havens** nadere afspraken gemaakt over de uitvoering van deze dienstverlening; vastgelegd in genoemde dienstenovereenkomsten.

Een groot deel van de dienstverlening betreft de afhandeling van elektronische meldingen door het HCC. In deze notitie ligt de focus op de ATA en ATD-meldingen die de Havenmeester zelf vaststelt. Dat kan hij doen met eigen middelen in het eigen beheersgebied. Maar in de kleine zeehavens buiten het eigen beheersgebied heeft hij daarvoor geen middelen, afgezien van de beschrijving en geografie van de ligplaatsen en de AIS berichten van het schip, wanneer Rijkswaterstaat daaraan wil meewerken. Dat laatste lukt, zodra wij de overdracht van bevoegdheden en verder afspraken met de Bevoegde Autoriteiten van die kleine zeehavens hebben geregeld. Dat loopt nu.

Automatische ATA- en ATD melding

Het plan gaat er nu vanuit dat voor het vaststellen van de automatische ATA en ATD meldingen drie informatiebronnen zouden kunnen worden gebruikt:

1. de aankomst- of vertrek melding van de agent zelf,
2. de geografie van betrokken ligplaats en
3. de AIS-data van het schip zelf.

Van de kleine zeehavens die buiten ons nautisch beheersgebied liggen heeft HaMIS al wel of straks de administratieve informatie (1 en 2), maar nog niet alle operationele informatie van het schip zelf (3). Om die reden hebben wij aan Rijkswaterstaat een verzoek gericht om voor deze ATA/ATD meldingen hun AIS-data te mogen gebruiken. Dit is voor de Drechtsteden en voor Moerdijk reeds beschikbaar gemaakt, voor de overige kleine zeehavens in het achterland nog niet. Daar wordt aan nu gewerkt.

In de afgelopen 9 maanden hebben uitgebreide testen in ons eigen beheersgebied uitgewezen dat de “automatische oplossing” technisch goed werkt, maar wel afhankelijk blijft van de juiste gegevens in de Melding Schip. Ook als vlak voor aankomst of vertrek wijzigingen in de verwachte aankomst- of vertrektijden of in de ligplaats moeten worden doorgevoerd, is het van belang dat de “automatische oplossing” correct blijft werken.

Dit is getest en DHMR gaat deze automatische oplossing per 3 mei operationeel invoeren, en deze communicatie is hierop gericht.

Vorbereiding invoering

De invoering van de automatische ATA/ATD meldingen gebeurt in 2 fases.

Fase 1 start eerst en betreft de inkomende- verhaal- en uitgaande reizen¹ m.b.t. het nautisch beheersgebied van Havenmeester van Rotterdam en zeehavens in de Drechtsteden en Moerdijk (incl. de ligplaatsen in Dintelmond). Technisch is deze functionaliteit gereed.

Fase 2 start daarna en betreft de inkomende- en uitgaande reizen m.b.t. de kleine zeehavens verder weg, als in tabel 1.

De feitelijke start van fase 1 is bepaald op 3 mei 2021. Fase 2 komt daarna en is afhankelijk van de beschikbaarheid van AIS data.

Na invoering wordt de ATA automatisch vastgesteld en de ATA melding wordt automatisch verzonden wanneer:

- a. Het is een reis van een zeeschip waarvoor de Havenmeester van Rotterdam de ATA vaststelt;
- b. De 'bestemming (ligplaats) van de actuele reis' heeft nog geen ATA;
- c. Schip is binnen 200 meter van de 'bestemming (ligplaats) van de actuele reis'; en
- d. Snelheid van het schip is kleiner dan een 0,5 knoop.

Na invoering wordt de ATD automatisch vastgesteld en wordt automatisch verzonden wanneer:

- a. Het is een reis van een zeeschip waarvoor de Havenmeester van Rotterdam de ATD vaststelt en de reis is "besteld";
- b. De 'herkomst (ligplaats) van de actuele reis' heeft nog geen ATD;
- c. Schip is buiten 200 meter van de 'herkomst (ligplaats) van de actuele reis'; en
- d. Snelheid van het schip is groter dan of gelijk aan een 0,5 knoop.

Wanneer niet aan de 4 voorwaarden voor deze ATD of ATD wordt voldaan zal de ATA of ATD niet automatisch vastgesteld worden. Dan volgt er bij het HCC een alertering over het ontbreken van ATA of ATD van dat schip.

Ontbreken van de ATA en/of ATD

In de testfase zijn 2 situaties onderkend waarin de ATA en/of de ATD kan ontbreken. Dan dus geen automatische melding. Dit zijn:

1. Schip is aangekomen op een andere ligplaats dan de administratief gemelde bestemming (de Melding Schip) en de ETA (confirmed) ligt in het verleden. Dan volgt geen ATA; en
2. De AIS van het schip geeft (tijdelijk) geen scheepsposities. Dan volgt geen ATA of geen ATD.

Wanneer de ATA ontbreekt en wanneer de ETA meer dan 60 minuten in het verleden is, dan zal HaMIS een alertering geven. Dit gebeurt ook wanneer de ATA ontbreekt en de ETD meer dan 30 minuten in het verleden is. Na de alertering controleert het HCC de situatie en neemt actie, zoals hieronder is aangegeven.

NB. Mits het systeem niet ten onrechte een automatische ATA of ATD geeft, zijn alleen voor de 2 hierboven genoemde situaties acties uitgewerkt waarbij van u en/of het HCC een vervolgactie wordt verwacht.

¹ Het PCS van Portbase stuurt alleen de ATA van de eerste ligplaats en de ATD van de laatste ligplaats in betreffende haven naar de Single Window door.

Actie HCC en Agent bij 1;

Na alertering door HaMIS zal het HCC contact opnemen met betreffende agent, met het verzoek om de eerder gemelde ligplaats in de Melding Schip aan te passen².

Ingeval de wijziging van ligplaats door het HCC zelf is geïnitieerd én de agent kan op dat moment niet op tijd worden bereikt, zal het HCC in HaMIS de eerder gemelde ligplaats aanpassen. Vervolgens zal het HCC de agent hiervan op de hoogte brengen.

De ATA melding wordt als nog automatisch verzonden zodra de ligplaats in de Melding Schip overeenkomt met de werkelijke ligplaats van aankomst.

Actie HCC bij 2;

Na alertering door HaMIS controleert het HCC de situatie en activeert waar nodig handmatig de ATA - of de ATD melding voor of vanaf de in de Melding Schip gemelde ligplaats.

Kwaliteit van de gegevens

Het belang van een goede kwaliteit van de gegevens waar de automatische oplossing gebruik van maakt is dus groot. De agent heeft zelf direct invloed op de kwaliteit van de gegevens in de Melding Schip en het schip op de goede werking van het AIS systeem aan boord.

En als de “match” tussen die 3 data sets mislukt dan volgt geen ATA e/o ATD. Dit kan direct de belangen van agent en schip raken en mogelijk tot discussies met Douane leiden. Voor de Ferry operators lijkt het belang groter dan bij de andere groepen klanten, omdat Douane heeft besloten om de bepaalde Douane formaliteit afhankelijk te maken van deze ATA.

NB. De aangever van de voorafaangifte moet op of na het moment van aankomst van de goederen, dus na aankomst (ATA) van een schip, een aanbrengbericht indienen voor de goederen. Na aanbrengen van de goederen kan de voorafaangifte formeel aanvaard worden door de (aangiftesystemen van de) Douane en kunnen de goederen na eventuele controle worden vrijgegeven. Na vrijgave kunnen de goederen van de terminal vertrekken.

In het bijzonder is in dit verband van belang dat:

1. De eerste ligplaats die het schip inneemt overeenkomt met de gemelde ligplaats waarop ook het toelatingsbeleid is getoetst. ‘Last minute’ wijzigingen zullen dus moeten leiden tot een update van de Melding Schip door de agent of in voorkomende gevallen door het HCC, namens agent. Ook zullen wijzigingen in de ligplaats die tussen de terminal operator en de loods of gezagvoerder van het schip ter plaatse worden doorgevoerd, direct aan betreffende agent, of in voorkomende situaties aan het HCC moeten worden doorgegeven.
2. De AIS van het schip moet aanblijven en goed werken. Alle statische (vaste) gegevens zullen correct moeten zijn ingevoerd. Ook bij wisseling van vlag/operator in de haven zullen direct de statische gegevens op de nieuwe situatie moeten worden aangepast. De agent zal dit aan zijn principaal of rechtstreeks aan het schip duidelijk moeten maken.

² Nadat de loods aan boord is worden ‘last minute’ wijzigingen van de ligplaats in de Melding Schip voor de invoering hiervan weer mogelijk gemaakt.

De geplande invoering

De geplande invoering van deze automatische meldingen is **maandag 3 mei om 09.00 uur**. Tegen die tijd zult u hier nader over worden geïnformeerd, maar verwachten wel dat u zich zonnig op deze invoering voldoende voorbereid.

Vragen

Vragen over deze communicatie kunt u tot de invoering hiervan op 3 mei 09.00 u richten aan Raymond Seignette (rwp.seignette@portofrotterdam.com) met een cc aan Louis van Waasdijk. Na invoering kunt u in voorkomende gevallen hierover benaderd worden door de collega's van het HCC.