

BIJLAGEN

1. Antwoorden Case 1

Vraag 1a: Wanneer moeten welke meldingen moeten gedaan worden?

1. Het schip heeft bestemming Amsterdam en moet dus een Voorbericht van Aankomst indienen (VBA) evenals een afvalstoffenmelding (ASM).
2. Het schip heeft gevaarlijke stoffen aan boord en moet dus een gevaarlijke stoffenmelding doen (AGS).
3. Het schip wil door het sluisencomplex. De afmetingen zijn dusdanig, dat een ontheffing voor de Noordersluispassage vereist is. Er moet dus een Vooraanmelding Sluispassage Marginale Schepen gedaan worden (VBS).
4. Het schip heeft een diepgang van 13.15 m en zal zich op ETA-12, ETA-6, ETA-3 en ETA-1 t.o.v. IJmuiden Racon Boei moeten melden met een operationele melding.
5. Tenslotte zullen verwachte afwijkingen van een half uur t.o.v. ETA meteen moeten worden gemeld.

Welke meldingen?	b: Wanneer?	c: Aan wie?	d: Hoe?
VBA	ETA-48	Haven Amsterdam, Loodswezen	Telefoon, fax, email of invoer in Pontis/Erinet
ASM	ETA-24	Haven Amsterdam Centraal Meldpunt Afvalstoffen	Telefoon, fax, email
AGS	ETA-48	Afdeling gevaarlijke stoffen Haven Amsterdam	Telefoon, fax, email
VBS	ETA sluis – 48	Haven Amsterdam	Telefoon, fax, email
OM	ETA-12, ETA-6, ETA-3 en ETA-1	Haven Amsterdam, Loodswezen	Telefoon, fax, email, VHF
Afwijkingen op ETA	Onmiddellijk	Haven Amsterdam, Loodswezen	Telefoon, fax, email, VHF

e: Wie doet de meldingen?

De VBA, ASM, AGS en VBS meldingen worden gedaan door de agent (of rechtsgeldig vertegenwoordiger van het schip). Deze staat hiertoe in contact met de betrokken partijen. De Operationele meldingen worden gedaan door het schip (kapitein of de loods in naam van de kapitein, zodra deze aan boord is).

	f: Wat moet je melden?	g: Wie heeft deze informatie?
VBA	Zie Formulier VBA	De kapitein, de agent, Haven Amsterdam, Loodswezen, de terminal
ASM	Zie Formulier Melding Scheepsafval...	De kapitein, de agent, Haven Amsterdam
AGS	Zie Formulier AGS	De kapitein, de agent, Haven Amsterdam, de terminal
VBS	Zie inhoud melding 1	De kapitein, de agent
OM	Zie inhoud melding 2	De kapitein, de agent, Haven Amsterdam, Loodswezen, de terminal

h: Hoe wordt deze informatie verzameld?

Alle informatie voor de VBA, VBS, AGS en ASM wordt verzameld door de agent als rechtsgeldig vertegenwoordiger van het schip en door de agent doorgegeven aan Haven Amsterdam resp. het Loodswezen. De operationele meldingen worden door het schip zelf gedaan, omdat daar de meest actuele kennis over locatie en ETA aanwezig is.

Vraag 2: Was de bestelling op tijd?

Het schip is 31 uur en 48 minuten voor ETA Racon Boei besteld. Dit is later dan de verplichte 48 uur. Het schip is dus niet op tijd besteld, tenzij de reis korter duurde dan 48 uur en de melding vóór het binnenvaren van de Nederlandse territoriale wateren is gedaan.

Vraag 3: Wat moet er gebeuren?

De loods en de sleepboot melden de afdeling Verkeersleiding van Haven Amsterdam dat ze het schip niet kunnen binnenhalen wegens gebrek aan capaciteit. De Verkeersdienst van Haven Amsterdam neemt contact op met de agent dat er geen sluis, sleepboten en loods beschikbaar zijn. Wegens de te late melding wordt het schip door Haven Amsterdam uit de planning gehaald. De agent meldt dit aan de kapitein en de terminal. De Vletterlieden zien tijdig in Pontis dat de planning van het schip is gewijzigd.

Haven Amsterdam bekijkt samen met het loodswezen en de sleepboten wanneer het schip opnieuw kan worden ingepland. De agent wordt op de hoogte gesteld van de nieuwe planningsmogelijkheid/heden. Haven Amsterdam neemt hiervoor het initiatief. De agent overlegt het nieuwe tijdstip met het schip en de terminal.

Vraag 4:

a: Wie heeft last van de vertraging?

Het schip en de terminal, de agent, eventueel de ladingbelanghebbende en mogelijk ook de loods.

b: Heeft er ook iemand profijt van de vertraging?

Ja, overige schepen die nu minder last krijgen van verschuivingen in de planning.

2. Antwoorden Case 2

Vraag 1a: Welke meldingen moeten gedaan worden?

1. Het schip wil door de sluis verhalen naar Amsterdam. De afmetingen zijn dusdanig, dat een ontheffing voor de Noordersluispassage vereist is. Er moet dus een Vooraanmelding Sluispassage Marginale Schepen gedaan worden (VBS).
2. Het schip heeft geen gevaarlijke stoffen aan boord en hoeft dus geen gevaarlijke stoffenmelding doen (AGS).
3. Het schip heeft een diepgang van 13.75 m en zal zich op ETD-8, ETD-4 en ETD t.o.v. de ligplaats moeten melden met een operationele melding.
4. Eventuele verwachte afwijkingen van een half uur t.o.v. ETD en t.o.v. de ETD wanneer het nog een half uur tot ETD te gaan is, moeten meteen worden gemeld.

Welke meldingen?	b: Wanneer?	c: Aan wie?	d: Hoe?
VBS	ETA sluis – 48	Haven Amsterdam	Telefoon, fax, email
OM	ETD-8, ETD-4 en ETD	Haven Amsterdam, Loodswezen	Telefoon, fax, email, VHF
Afwijkingen op ETD	Onmiddellijk	Haven Amsterdam, Loodswezen	Telefoon, fax, email, VHF

e: Wie doet de meldingen?

De VBS-melding wordt gedaan door de agent, die hiertoe contact heeft met alle betrokken partijen. De operationele meldingen, evenals eventuele afwijkingsmeldingen, worden door het schip gedaan. In praktijk zal de loods deze taak vaak in overleg met de kapitein van het schip overnemen, zodra hij aan boord stapt.

Vraag 2: Wat moet gebeuren met de wetenschap die iedereen heeft?

Er zijn meerdere oplossingen mogelijk die in onderling overleg kunnen worden bekeken. Belangrijk is dat er direct en open gecommuniceerd wordt tussen alle betrokkenen en dat men gezamenlijk tot een oplossing komt, waarbij de meldingsregeling en de halfuursregel een rol spelen. De agent neemt hierbij een coördinerende rol in. Haven Amsterdam heeft de beslissingsbevoegdheid waar het gaat om de sluisplanning.

Oplossing:

De vertrekkende tanker is naar verwachting een half uur later dan zijn gemelde ETD (en daarmee nog net binnen de halfuursregel) gereed voor vertrek. Door de lege schutting en de vertrekkende tanker in de planning om te draaien, kan het tijgebonden kolenschip iets eerder vertrekken en het tij halen (in plaats van het tij te missen door het half uur vertraging van de vertrekkende tanker). De aankomende tanker kan formeel pas besteld worden als de vertrekkende tanker vertrekt, maar in dit geval kan wellicht in goed onderling overleg iets strakker uitgewisseld worden op de terminal. Daarmee heeft de aankomende tanker mogelijk ook nog een klein tijdsvoordeel en zijn alle partijen blij met de oplossing. Bedenk wel dat er bij deze oplossing extra sleepboten nodig zullen zijn!

Vraag 3: Verandert het antwoord op vraag 2 als het schip niet op tijd besteld zou zijn?

De oplossing zou dan kunnen worden:

Omdat het tijgebonden kolenschip niet op tijd besteld is, kan/wil men de planning niet aanpassen (bijvoorbeeld omdat simpelweg de tijd ontbreekt om met alle partijen te overleggen over het aanpassen van de planning). Dan kan het beste besloten worden het tijgebonden kolenschip uit de planning te halen vanwege het risico van schade aan schip en sluis (en aanvullende vertraging). Het volgende inkomende schip kan daarmee vervroegd worden in het voordeel van de terminal.

NB: Uiteraard zal Haven Amsterdam in de meeste gevallen tijgebonden schepen vanwege het risico niet zo krap inplannen als in dit voorbeeld geschetst. Omdat tijgebonden schepen een veel grotere vertraging oplopen wanneer zij ten gevolge van vertraging het tij missen, dan niet tijgebonden schepen wanneer ze vertraagd worden, zal in de praktijk vaak in overleg toch geprobeerd worden het tijgebonden schip binnen te halen, ook al levert dat voor en ander schip wat extra vertraging op.

3. Antwoorden Case 3

Vraag 1: Welke meldingen moeten gedaan worden?

Het gaat om een vertrekkend schip met diepgang < 8.0 meter en geen verdere sluisrestricties. Er is geen gevaarlijke lading aan boord. Er kan dus worden volstaan met operationele meldingen op ETD-4, en ETD en eventuele afwijkingen van een half uur t.o.v. ETD, evenals alle afwijkingen t.o.v. de ETD wanneer het nog een half uur tot ETD te gaan is.

Vraag 2: Wat moet er gebeuren met de wetenschap die iedereen heeft?

De vertraging moet meteen worden gemeld. In dit geval doet de loods dit – als het goed is - op basis van informatie die hij van andere partijen (terminal en schip) krijgt. Als de loods het niet doet, is het de verantwoordelijkheid van de andere betrokken partijen (zoals sleepboten en vletterlieden) om de melding zelf te doen. Hiermee wordt het algemeen belang immers gediend.

Vraag 3: Was de beslissing om het passagiersschip achteraan te laten sluiten de juiste?

Ja. De gevolgschade die het tijschip had opgelopen als het passagiersschip vertraagd was vertrokken, was groter dan de schade die het passagiersschip zelf leidt. Bovendien ligt de oorzaak van deze schade bij het passagiersschip.

Vraag 4: Is dit altijd het geval?

Wellicht niet. Het kan zijn dat de schade voor het veroorzakende schip vele malen hoger ligt dan de gevolgschade bij vertraging van een ander schip. In dat geval zou in onderling overleg besloten kunnen worden, dat het andere schip de vertraging accepteert. Het besluit hiervoor ligt echter bij het andere schip in overleg met Haven Amsterdam en de nautische dienstverleners. Het gaat hierbij dan om een commerciële onderhandeling, die veelal door de agenten van de schepen onderling gevoerd kan worden.

Vraag 5: Wie moet de schade betalen en waarom?

Bij voorkeur gaan we niet over tot een claimcultuur. We zullen immers allemaal naast benadeelde ook wel eens veroorzaker zijn. In voorkomende extreme gevallen (bijvoorbeeld als er sprake is van opzet of grove nalatigheid) zou schade verhaald kunnen worden op de veroorzaker van de vertraging of in elk geval degene die daarvoor verantwoordelijk is, tenzij er sprake is van overmacht.