



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 27 april 2012, nr. IENM/BSK-2012/60134, houdende vaststelling van nadere regels voor de scheepvaart en organisaties en personen die niet aan het scheepvaartverkeer deelnemen betreffende meldingen en communicatie (Regeling meldingen en communicatie scheepvaart)

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op Richtlijn nr. 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (PbEU L 283), Hoofdstuk V, Voorschrift 19-1, van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen (SOLAS-verdrag), Richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332), Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot het intrekken van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 131), verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129), richtlijn nr. 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255), richtlijn nr. 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (Herschikking) (PbEU L 131), en de artikelen 4 van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee, 29 en 30 van de Wet havenstaatcontrole, 12 en 12a van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, 1, 2, 3, 4, 10, eerste lid, 11, 12, 16, 21, derde lid, en 22 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart, 9.07 van het Binnenvaartpolitiereglement, 9 van het Loodsplichtbesluit 1995, 21, 29 en 38, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding, 5 van het Scheepvaartreglement territoriale zee, 2, tweede lid, onderdeel a, onder 1°, van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, 51 van het Scheepvaartreglement Westerschelde, 5 van het Vaststellingsbesluit binnenvaartpolitiereglement;

Besluit:

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- *aanloopgebied*: aanloopgebied bedoeld in bijlage 1, behorende bij artikel 2, onderdeel d, van het Scheepvaartreglement territoriale zee;
- *besluit*: Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart;
- *IFCD*: Interface and Functionalities Control Document, bedoeld in bijlage III, onderdeel 2, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart;
- *richtlijn havenontvangstvoorziening*: Richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332);
- *richtlijn havenstaatcontrole*: richtlijn nr. 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (Herschikking) (PbEU L 131);
- *zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert*: elk vrachtschip, iedere olie-, chemicaliën- of gastanker, of een passagiersschip, waarmee een gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel g, of een schadelijke stof als bedoeld in artikel 3, onderdeel h, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart wordt vervoerd.

Artikel 2 Bevoegde autoriteiten en plaatselijk bevoegde autoriteiten

1. Als bevoegde autoriteit worden aangewezen voor de toepassing van:
 - a. de hoofdstukken 1, 2, 3, 5 en 7 en de artikelen 11, 12 en 13 van het besluit, de personen, genoemd in bijlage 1, onder I, bij deze regeling; en voor



- b. de hoofdstukken 1 en 3, en de artikelen 14 en 21 van het besluit de personen, genoemd in bijlage 1, onder II, bij deze regeling.
2. Voor de toepassing van het besluit worden als plaatselijk bevoegde autoriteit aangewezen de personen, genoemd in bijlage 2 bij deze regeling.

HOOFDSTUK 2 MELDINGSFORMALITEITEN ZEESCHEEPVAART

Artikel 3 Aankomst- en vertrekmeldingen

1. Van een zeeschip worden ter voldoening aan de meldingsformaliteiten, bedoeld in artikel 2 van het besluit, aan de bevoegde autoriteit van de locatie:
 - a. waarnaar toe een zeeschip met een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievenwet 1981 van 300 of meer, op weg is, de gegevens gemeld die worden genoemd in bijlage I, onder punt 1, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart;
 - b. waarnaar toe een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert, op weg is, de gegevens gemeld die worden genoemd in bijlage I, onder punt 3, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart; of
 - c. van waaraf een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert vertrekt, de gegevens gemeld die worden genoemd in bijlage I, onder punt 3, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart.
2. Het eerste lid, is niet van toepassing op een schip als bedoeld in artikel 2, tweede lid, in samenhang met artikel 6 bis van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart.
3. Een bevoegde autoriteit kan een schip, dat in lijndienst vaart tussen twee in Nederland gelegen havens of tussen een in Nederland gelegen haven en een haven gelegen in een andere staat, ontheffing verlenen van een meldingsformaliteit, bedoeld in het eerste lid, als wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart. Voor de toepassing van de eerste zin wordt onder haven tevens verstaan ankerplaats, terminal of een in de Nederlandse territoriale zee gelegen laad- of losinrichting. Een ontheffing wordt ingetrokken wanneer niet meer wordt voldaan aan de daaraan verbonden voorschriften

Artikel 4 Beveiligingsmelding

Van een schip als bedoeld in bijlage 1, voorschrift 2, eerste lid, van de verordening scheeps- en havenbeveiliging worden ter voldoening aan de meldingsformaliteit, bedoeld in artikel 3 van het besluit, aan de bevoegde autoriteit van de haven waarnaar het schip onderweg is, de gegevens gemeld die worden genoemd in het aanhangsel bij de richtlijn meldingsformaliteiten.

Artikel 5 Melding ten behoeve van havenstaatcontrole

Van een schip als bedoeld in artikel 4 van het besluit, worden aan de havenbeheerder, bedoeld in artikel 1 van de Wet havenstaatcontrole, die als bevoegde autoriteit van de haven waarnaar het schip onderweg is, is aangewezen, de gegevens gemeld die worden genoemd in bijlage III van de richtlijn havenstaatcontrole.

Artikel 6 Melding scheepsafval

Van een schip als bedoeld in artikel 12a, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen worden aan de havenbeheerder, bedoeld in artikel 1 juncto artikel 6 van die wet, van de haven waarnaar toe het schip onderweg is en die wordt genoemd in de bijlage bij artikel 10 van de Regeling havenontvangstvoorzieningen, de gegevens gemeld die worden genoemd in bijlage II van de richtlijn havenontvangstvoorziening.

Artikel 7 Ontheffing van meldingsformaliteiten door plaatselijk bevoegde autoriteiten

Een plaatselijk bevoegde autoriteit kan voor een zeeschip dat in lijndienst vaart:

- a. namens een bevoegde autoriteit, ontheffing verlenen van een meldplicht als bedoeld in artikel 3, derde lid, indien en voor zolang door dat zeeschip wordt voldaan aan dat artikellid;
- b. namens de bevoegde autoriteit ontheffing verlenen van de meldingsformaliteit, bedoeld in artikel 4, indien en voor zolang door dat zeeschip wordt voldaan aan artikel 7 van de verordening scheeps- en havenbeveiliging;
- c. namens de minister ontheffing verlenen van de meldingsformaliteit, bedoeld in artikel 6, indien en voor zolang wordt voldaan aan artikel 35a van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.



Artikel 8 Tijdstip melding

1. De meldingen, bedoeld in de artikelen 3, eerste lid, onderdelen a en b, 4 en 6 geschieden:
 - 1°. ten minste 24 uur voor aankomst; of
 - 2°. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven bekend was en de reisduur minder dan 24 uur bedraagt, uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat; of
 - 3°. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is.
2. De melding, bedoeld in artikel 5, geschiedt ten minste 72 uur voor de verwachte aankomst in de haven, of voor het vertrek uit de vorige haven, als de reis naar verwachting minder dan 72 uur in beslag zal nemen.
3. De melding, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel c, geschiedt voor de afvaart.

Artikel 9 Doorgeven van wijzigingen in de gemelde gegevens

Wijzigingen in de op grond van de artikelen 3 tot en met 6 gemelde gegevens en wijzigingen van meer dan 30 minuten in de eerder gemelde aankomst- of vertrektijd worden tot het moment van aankomst onderscheidenlijk vertrek onmiddellijk doorgegeven.

Artikel 10 Wijze van melding

1. De meldingen, bedoeld in de artikelen 3, 4 en 6 worden bij de in die artikelen bedoelde ontvangers van de gegevens, met ingang van 1 juni 2015 elektronisch gedaan via een elektronisch portaal waardoor door een gestandaardiseerde aanlevering van informatie van het bedrijfsleven aan de overheid en het meervoudige gebruik van die informatie door die overheid beoogd wordt de gegevensstromen tussen het bedrijfsleven en de overheid efficiënter te organiseren en de administratieve en toezichtlasten te reduceren.
2. De meldingen, bedoeld in artikel 5, worden zo mogelijk elektronisch gedaan, via het in het eerste lid bedoelde portaal of op een door de plaatselijk bevoegde autoriteit van de haven waarnaar het schip onderweg is, bekend gemaakte alternatieve wijze.
3. In afwijking van het eerste lid, meldt de kapitein, exploitant of agent van een schip dat onderweg is naar een in Nederland gelegen haven zich op een door de desbetreffende ontvanger van gegevens bekend gemaakte alternatieve wijze indien het schip onderweg is naar een haven die niet is aangesloten op het in het eerste lid bedoelde portaal.
4. In afwijking van het eerste lid, meldt de kapitein van een schip dat onderweg is naar een in Nederland gelegen haven zich op een door de desbetreffende ontvanger van gegevens bekend gemaakte alternatieve wijze indien elektronische melding van hem niet verlangd kan worden bij gebreke van aan boord daartoe geschikte communicatieapparatuur terwijl ook redelijkerwijs van hem niet verlangd kan worden dat een exploitant of agent aan de wal deze melding voor hem verricht.
5. De betreffende ontvanger van gegevens draagt er zorg voor dat de in dit artikel bedoelde wijzen van melden bekend worden gemaakt aan de scheepvaart.

HOOFDSTUK 3 OVERIGE MELDINGEN ZEESCHEEPVAART

Paragraaf 1 Meldingen ten behoeve van beloodsing

Artikel 11 Melding ten behoeven van beloodsing

Bij de melding, bedoeld in artikel 9 van het Loodsplichtbesluit 1995, verstrekt de kapitein van een schip de volgende gegevens:

- a. naam, roepnaam, IMO-identificatienummer en MMSI-nummer van het schip;
- b. de naam, het adres en het telefoonnummer van de agent, kapitein of exploitant van het schip;
- c. de haven van bestemming en de vermoedelijke aankomsttijd bij het loodsstation indien het schip komende van zee onderweg is naar een Nederlandse haven of indien het schip vertrekt vanuit een haven, het tijdstip waarop en de locatie waar de loods wordt verwacht; en
- d. alle overige voor de beloodsing van het betreffende schip relevante gegevens over het schip en de reis.



Artikel 12 Tijdstip en wijze melding ten behoeve van beloodsing

1. De melding, bedoeld in artikel 9 van het Loodsplichtbesluit 1995, ten behoeve van een schip dat komende van zee een haven wil binnenvaren, geschiedt:
 - 1°. ten minste 24 uur voor aankomst; of
 - 2°. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven bekend was en de reisduur minder dan 24 uur bedraagt, uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat; of
 - 3°. indien de bestemming bij de afvaart uit de vorige haven nog niet bekend was of tijdens de reis wordt gewijzigd, zodra deze bekend is.
2. De melding, bedoeld in artikel 9 van het Loodsplichtbesluit 1995, ten behoeve van een schip dat naar zee vertrekt, geschiedt ten minste 24 uur voor vertrek of indien de afvaart op dat moment nog niet was voorzien, ten minste 12 uur voor vertrek.
3. In alle andere dan de in het eerste en tweede lid bedoelde gevallen, geschiedt de melding ten minste 6 uur voor aankomst of vertrek van het schip.
4. De meldingen, bedoeld in dit artikel, geschieden zo mogelijk elektronisch of op een alternatieve wijze die door of namens de betreffende Regionale loodsencorporatie wordt bekend gemaakt.

Artikel 13 Loodsmeldingen op de Westerschelde

In afwijking van de artikelen 11 en 12, geschiedt de melding, bedoeld in artikel 9 van het Loodsplichtbesluit 1995, voor schepen die loodsplichtig zijn tijdens de vaart op de scheepvaartwegen die worden bedoeld in punt IV van de bijlage bij artikel 10 van de Scheepvaartverkeerswet, overeenkomstig artikel 13 respectievelijk 14 van het Scheldereglement en de daarop berustende bepalingen.

Artikel 14 Doorgeven van wijzigingen in de gemelde gegevens

Wijzigingen in de op grond van artikel 11 aangeleverde gegevens en wijzigingen van meer dan 30 minuten in de eerder medegedeelde aankomst- of vertrektijd worden onmiddellijk doorgegeven.

Paragraaf 2 Incidentmeldingen aan het kustwachtcentrum

Artikel 15 Melding ongevallen aan het Kustwachtcentrum

1. Een melding als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee en artikel 12, eerste en tweede lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, wordt gedaan bij het Kustwachtcentrum in Den Helder.
2. Een melding als bedoeld in het eerste lid bevat in elk geval de gegevens, bedoeld in artikel 17, tweede lid, van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart.
3. Een melding als bedoeld in artikel 12, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen bevat naast de gegevens, bedoeld in het tweede lid, ook de genomen maatregelen met betrekking tot assistentie en berging en de hoeveelheid en soort van de olie, de schadelijke vloeistof, de schadelijke stof in verpakte vorm of de gevaarlijke stoffen aan boord.

HOOFDSTUK 4 INTERNATIONALE UITWISSELING VAN SCHEEPVAARTGEGEVENS

Artikel 16 Aanwijzing NCA-SafeSeaNet en RIS-autoriteit

De directeur-generaal Rijkswaterstaat wordt aangewezen als NCA-SafeSeaNet en tevens als RIS-autoriteit, bedoeld in artikel 10, eerste lid, van het besluit.

Artikel 17 Wijze van doorzenden naar SSN

1. De in artikel 12 van het besluit bedoelde gegevens worden door de desbetreffende plaatselijk bevoegde autoriteit namens de in artikel 12 van het besluit genoemde ontvangers van gegevens en de havenbeheerder, bedoeld in artikel 5, overeenkomstig de daaraan in het IFCD gestelde eisen aan SafeSeaNet doorgegeven.
2. Onverminderd het eerste lid geschiedt de uitwisseling van gegevens, bedoeld in de artikelen 12, 13 en 16 van het besluit, op de tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu en de desbetreffende plaatselijk bevoegde autoriteit, binnen de randvoorwaarden van het IFCD, schriftelijk overeengekomen wijze.



HOOFDSTUK 5 BEPALINGEN IN VERBAND MET DE RICHTLIJN RIVER INFORMATION SERVICES

Artikel 18 RIS-diensten waarvoor 11.5a Telecommunicatiewet niet geldt

Voor de toepassing van artikel 21, derde lid, van het besluit, worden, in afwijking van artikel 11.5a van de Telecommunicatiewet de volgende RIS-diensten aangeboden:

- a. diensten ter voorkoming van hinder en ter vergroting van de veiligheid op de scheepvaartwegen zoals het managen van het scheepvaartverkeer in het algemeen en in het bijzonder na incidenten en ongevallen, bij onoverzichtelijke situaties en bij knooppunten van vaarwegen; en
- b. diensten ter bevordering van de vlotte doorvaart van het scheepvaartverkeer bij het schutten van de scheepvaart bij sluizen en bij de bediening van bruggen.

HOOFDSTUK 6 BEPALINGEN IN VERBAND MET LRIT

Artikel 19 Aanwijzingen ten behoeve van LRIT

Voor de toepassing van hoofdstuk 6 van het besluit wordt aangewezen als:

- a. LRIT-datacentrum: het datacentrum voor long range identification and tracking van de Europese Unie (EU-LRIT-DC);
- b. applicatie-service provider: Collecte Localisation Satellites;
- c. organisatie die bevoegd is meldplichtige gegevens bij het LRIT-datacentrum op te vragen: het Kustwachtcentrum te Den Helder, tevens in zijn hoedanigheid van Search and Rescue dienst bedoeld in artikel 24, tweede lid, van het besluit;
- d. organisatie die bevoegd is aan te geven met welke intervallen meldplichtige gegevens door middel van het LRIT worden verzonden: het Kustwachtcentrum te Den Helder;
- e. organisatie aan wie wordt gemeld dat het LRIT is uitgeschakeld: het Kustwachtcentrum te Den Helder.

HOOFDSTUK 7 UITLUISTEREN EN COMMUNICATIE

Artikel 20 Communicatie in het kader van verkeersdeelneming

1. Uitluisteren, communicatie door en met verkeersdeelnemers met betrekking tot nautisch- of veiligheidsverkeer en het maken van afspraken tussen verkeersdeelnemers onderling, vindt uitsluitend plaats op de door de desbetreffende bevoegde autoriteit aan de scheepvaart bekend gemaakte marifoonkanalen.
2. Voor de in het eerste lid bedoeld communicatie en het maken van afspraken wordt bij voorkeur de Engelse taal gebruikt. Het gebruik van de Nederlandse of een andere taal is toegestaan als dat ter plaatse gebruikelijk is.

HOOFDSTUK 8 AANPASSINGS-, SLOT- EN OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 21 Wijziging aanwijzing bevoegde autoriteiten Binnenvaartpolitiereglement

In het eerste lid, onderdeel b, e en f, van de Beschikking aanwijzing bevoegde autoriteiten Binnenvaartpolitiereglement vervalt steeds '10.07, eerste, tweede en derde lid;'.

Artikel 22 Wijziging aanwijzing bevoegde autoriteit Scheepvaartreglement Kanaal van Gent naar Terneuzen

Artikel 1, van de beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 april 1993, nr. DGSM/J30160/93, houdende aanwijzing van de bevoegde autoriteit als bedoeld in het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (Stcrt. 77), wordt als volgt gewijzigd:

- a. in onderdeel a vervalt '43a, eerste, derde, vijfde en zesde lid'.
- b. onderdeel b vervalt, onder het eveneens laten vervallen van de aanduiding 'a' voor onderdeel a.

Artikel 23 Wijziging aanwijzingsbesluit territoriale zee

Artikel 1 van de Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement territoriale zee wordt als volgt gewijzigd:

- a. In het eerste lid, aanhef vervalt '5, eerste en vierde lid'.



b. In het eerste lid, aanhef wordt 'artikel 5, derde lid' vervangen door: artikel 5, eerste lid.

c. In het eerste lid, onderdeel d, wordt 'de hoofdingenieur-directeur in de directie Noord-Holland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat' vervangen door: de directeur van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.

d. In het eerste lid, onderdeel f, wordt 'de hoofdingenieur-directeur in de directie Noord-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat' vervangen door: de directeur van het havenschap Groningen Seaports.

e. Het derde en vierde lid vervallen.

Artikel 24 Wijziging Regeling havenstaatcontrole 2011

De Regeling havenstaatcontrole 2011 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 9, tweede lid, wordt 'bedoeld in artikel 4b van de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart' vervangen door: bedoeld in artikel 5 van de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.

B

Artikel 16, tweede lid, komt te luiden:

2. De voor de haven van aankomst van het schip aangewezen plaatselijk bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart, geeft, namens de betreffende havenbeheerder, die op grond van het eerste lid, onderdeel a, van die regeling als bevoegde autoriteit is aangewezen, onverwijld door aan SafeSeaNet, het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie als bedoeld in artikel 3, onder s, van richtlijn 2002/59/EG:
 - a. de werkelijke aankomst- en vertrektijd van elk schip dat een haven aandoet, alsook een identificatiecode van de betreffende haven; en
 - b. de melding, bedoeld in artikel 5, van de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.

C

Artikel 19, wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid en tweede lid, wordt 'havenbeheerder' vervangen door: havenbeheerder, die op grond van artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart, als bevoegde autoriteit is aangewezen,.

2. Het tweede lid, onder 1°, komt te luiden:

- 1°. schepen die niet hebben voldaan aan de voorschriften inzake meldingen, bedoeld in artikel 12a van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de artikelen 2 of 4 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart en de daarop berustende bepalingen, en in voorkomend geval, verordening (EG) 725/2004;

3. In het derde lid vervalt: door de havenbeheerder.

Artikel 25 Wijziging Regeling communicatie rijksbinnenwateren

In artikel 2, eerste lid, aanhef wordt 'zeeschip, behoudens de kapitein van een zeeschip dat direct van zee komt en zich reeds overeenkomstig de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart heeft gemeld,' vervangen door: zeeschip, behoudens de kapitein van een zeeschip dat direct van zee komt en zich reeds overeenkomstig artikel 2 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart en de daarop berustende bepalingen heeft gemeld.

Artikel 26 Overgangsbepaling

1. In afwijking van artikel 10, eerste lid, worden de meldingen bedoeld in de artikelen 3 en 4, tot 1 juni 2015 zo mogelijk elektronisch gedaan op de door de desbetreffende bevoegde autoriteit of plaatselijk bevoegde autoriteit aan de scheepvaart bekend gemaakte wijze. Door een bevoegde



autoriteit onderscheidenlijk een plaatselijk bevoegde autoriteit wordt tevens een alternatieve wijze van melden bekendgemaakt.

2. In afwijking van artikel 10, eerste lid, wordt de melding, bedoeld in artikel 6, tot 1 juni 2015 gedaan op de door de desbetreffende havenbeheerder of plaatselijk bevoegde autoriteit aangegeven wijze.

Artikel 27 Intrekken regelingen

De volgende regelingen worden ingetrokken:

- a. de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart, met dien verstande dat de melding bij PLVTS voor de aanloop naar Scheveningen en Rotterdam, bedoeld in de bijlage 2 van die regeling eerst met ingang van 1 juni 2015 vervalt;
- b. de Regeling meldingen en voorvallen op zee 2005;
- c. de Regeling verstrekken gegevens scheepvaart 2007;
- d. het besluit van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 10 juli 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/805 sector SCH, houdende aanwijzen datacentrum, applicatie-service provider, en organisaties met bepaalde bevoegdheden met betrekking tot long range identification and tracking (LRIT) voor de zeevaart (Stcrt. 10815); en
- e. het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 11 maart 2011, nr. IENM/BSK-2011/20583, houdende aanwijzing DG RWS als nationaal bevoegde autoriteit SSN en bevoegde instantie RIS.

Artikel 28 Omhangbepaling ten behoeve van artikel 17

Na inwerkingtreding van deze regeling berust de op grond van artikel 3, tweede lid, van de Regeling verstrekking gegevens scheepvaart 2007 of de op grond van artikel 2, tweede lid, van de Regeling verstrekking gegevens scheepvaart, door de Minister van Infrastructuur en Milieu en de desbetreffende autoriteit, overeengekomen wijze van melden, op artikel 17, tweede lid, van deze regeling.

Artikel 29 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.

Artikel 30 Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 19 mei 2012, met uitzondering van de artikelen 7, onderdeel c, en 10, eerste, derde en vierde lid, die met ingang van 1 juni 2015 in werking treden.
2. Artikel 26 vervalt met ingang van 1 juni 2015.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



BIJLAGE 1

Bevoegde autoriteiten als bedoeld in artikel 2, eerste lid, zijn:

- I. 1. voor zeeschepen die onderweg zijn naar een in de Nederlandse territoriale zee gelegen ankerplaatsen, of laad- of losinrichtingen:
 - a. voor het aanloopgebied Scheldemonden: de Rijkshavenmeester Westerschelde, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel a, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990;
 - b. voor het aanloopgebied Rotterdam: de havenmeester van Rotterdam, werkzaam bij Havenbedrijf Rotterdam N.V.;
 - c. voor het aanloopgebied Scheveningen: degene die belast is met de taken van havenmeester voor de haven van Scheveningen;
 - d. voor het aanloopgebied IJmuiden: de directeur van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied;
 - e. voor het aanloopgebied Den Helder: de Commandant der maritieme middelen van de Koninklijke marine te Den Helder;
 - f. voor het aanloopgebied Brandaris en het aanloopgebied Eemsmonding: de directeur van het havenschap Groningen Seaports;
 - g. voor de territoriale zee, behoudens de aanloopgebieden: de directeur Kustwacht.
2. voor zeeschepen die onderweg zijn naar de eerste haven van bestemming in Nederland, of een binnengaats gelegen ankerplaats van bestemming in Nederland:
 - a. de havenmeester van de havendienst van de desbetreffende haven of van de gemeente waarbinnen de ankerplaats is gelegen, maar
 - b. voor wat betreft Terneuzen: de havenmeester van het havenschap Zeeland Seaports;
 - c. de Westerschelde, voor wat betreft ten anker komende schepen: de Rijkshavenmeester Westerschelde, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel a, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990;
 - d. voor wat betreft Vlissingen: de havenmeester van het havenschap Zeeland Seaports;
 - e. voor wat betreft het Kanaal van Gent naar Terneuzen: de Rijkshavenmeester Westerschelde, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel a, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 maar voor de daaraan liggende zijkanalen de havenmeester van het havenschap Zeeland Seaports;
 - f. voor wat betreft Dordrecht: de havenmeester van Rotterdam, werkzaam bij Havenbedrijf Rotterdam N.V.;
 - g. voor wat betreft Moerdijk: de havenmeester van Rotterdam, werkzaam bij Havenbedrijf Rotterdam N.V. en tevens lid van de directie van het havenschap Moerdijk;
 - h. voor wat betreft de Noordzeesluizen en de Rijksoverlaadplaats voor ontploffingsgevaarlijke stoffen te Buitenhuizen: de directeur van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied;
 - i. voor wat betreft IJmuiden: voor de haven van Tata Steel, de 1°, 2° en 3° Rijksbinnenhaven, de kade van de papierfabriek van Gelder en voor de Vissershaven, IJmondhaven en de Haringhaven: de directeur van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied;
 - j. de Waddenzee, voor wat ten anker komende schepen betreft:
 - 1° de Commandant der maritieme middelen van de Koninklijke marine, voor wat betreft schepen die ten anker komen in zijn bevoegdheidsgebied zoals omschreven in artikel 1, vierde lid, van de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 28 september 1995, nr. 205342, houdende aanwijzing bevoegde autoriteiten Binnenvaartpolitiereglement, Stcrt. 190;
 - 2° de directeur van het havenschap Groningen Seaports, voor wat betreft schepen die ten anker komen in het overige gedeelte van de Waddenzee;
 - k. voor wat betreft Delfzijl en Eemshaven: de directeur van het havenschap Groningen Seaports.
- II. Degenen die bij of krachtens het Binnenvaartpolitiereglement, Rijnvaartpolitiereglement, Scheepvaartreglement Eemsmonding, Scheepvaartreglement Westerschelde, Scheepvaartreglement voor het kanaal van Gent naar Terneuzen of het Scheepvaartreglement gemeenschappelijke Maas, als bevoegde autoriteit zijn aangewezen.



BIJLAGE 2

Plaatselijk bevoegde autoriteit als bedoeld in artikel 2, tweede lid, zijn:

- a. de directeur van het havenschap Groningen Seaports: voor schepen die onderweg zijn van of naar de havens van Delfzijl en Eemshaven, en voor de in de Nederlandse territoriale zee gelegen ankerplaatsen, laad- of losrichtingen voor het aanloopgebied Brandaris en het aanloopgebied Eemsmonding;
- b. degene die belast is met de taak van havenmeester voor de haven van Harlingen: voor schepen die onderweg zijn van of naar de haven van Harlingen;
- c. degene die belast is met de taak van havenmeester voor de haven van Den Helder: voor schepen die onderweg zijn van of naar de haven van Den Helder en de in de Nederlandse territoriale zee gelegen ankerplaatsen, laad- of losrichtingen voor het aanloopgebied Den Helder;
- d. degene die bij het havenbedrijf van Amsterdam belast is met de taak van havenmeester tevens directeur van het Centraal Nautisch beheer Noordzeegebied: voor schepen die onderweg zijn van of naar de havens van Amsterdam, Zaandam, Beverwijk, IJmuiden en Velsen en voor de in de Nederlandse territoriale zee gelegen ankerplaatsen, laad- of losrichtingen voor het aanloopgebied IJmuiden;
- e. degene die belast is met de taak van havenmeester voor de haven van Scheveningen: voor schepen die onderweg zijn van of naar de haven van Scheveningen en voor de in de Nederlandse territoriale zee gelegen ankerplaatsen, laad- of losrichtingen voor het aanloopgebied Scheveningen;
- f. degene die werkzaam is bij het havenbedrijf Rotterdam NV en belast is met de taak van havenmeester: voor schepen die onderweg zijn van of naar de havens van Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Dordrecht en Moerdijk en voor de in de Nederlandse territoriale zee gelegen ankerplaatsen, laad- of losrichtingen voor het aanloopgebied van Rotterdam;
- g. de directeur Zeeland Seaports: voor schepen die onderweg zijn van of naar de havens van Vlissingen, Terneuzen, Sas van Gent en Sluiskil en voor de in de Nederlandse territoriale zee gelegen ankerplaatsen, laad- of losrichtingen voor het aanloopgebied Scheldemonden;
- h. degene die als Rijkshavenmeester Westerschelde is belast met de taken van havenmeester: voor schepen die onderweg zijn van of naar de havens van Hansweert en Breskens en de ankergebieden Everingen en Put van Terneuzen; en
- i. de directeur Kustwacht: voor schepen die onderweg zijn van of naar een in de Nederlandse territoriale zee gelegen ankerplaatsen, laad- of losrichtingen met uitzondering van de hierboven al genoemde in de aanloopgebieden gelegen ankerplaatsen, laad- of losrichtingen.



TOELICHTING

Aanleiding

De onderhavige regeling dient ter implementatie van een deel van de Richtlijn 2010/65/EU van het Europees parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekken van richtlijn 2002/6/EEG (PbEU L 283) (hierna: de richtlijn). Een ander deel van de richtlijn is geïmplementeerd in het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart (hierna: het Besluit). De onderhavige regeling dient ter uitwerking van een aantal bepalingen van dat besluit. Het Besluit en de onderhavige regeling treden gelijktijdig in werking op 19 mei 2012.

Net als het Besluit, heeft ook deze regeling alleen betrekking op de in de richtlijn genoemde meldingsformaliteiten die vallen binnen het beleidsterrein van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Dit zijn:

- de aanmelding voor schepen die havens van de lidstaten binnenlopen (hierna: aankomst- en vertrekmeldingen). Dit betreft de meldingen die worden bedoeld in artikel 4 van de monitorrichtlijn¹;
- de aanmelding van gevaarlijke of verontreinigende stoffen bij aankomst in en vertrek uit een haven (hierna eveneens aankomst- en vertrekmeldingen). Dit betreft de meldingen die worden bedoeld in artikel 13 van de monitorrichtlijn;
- de aanmelding van scheepsafval en ladingresiduen (hierna: melding scheepsafval). Dit betreft meldingen als bedoeld in artikel 6 van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen²;
- het verschaffen van beveiligingsinlichtingen (hierna: beveiligingsmelding). Dit betreft de informatie genoemd in artikel 6 van de verordening scheeps- en havenbeveiliging³.

De richtlijn beoogt de administratieve procedures die van toepassing zijn op het zeevervoer te vereenvoudigen. De onderhavige regeling verplicht daarom de gegevens die door zeeschepen aan de autoriteiten moeten worden verstrekt bij aankomst en vertrek uit een haven vanaf 1 juni 2015 zoveel als mogelijk is, elektronisch te verstrekken via een nationaal loket (single window). Via dit single window wordt de relevante informatie verstrekt aan andere autoriteiten en derden in de eigen lidstaat en aan andere lidstaten (zie bijvoorbeeld de artikelen 8, 9, 12 en 13 van het Besluit). De richtlijn dient uiterlijk op 19 mei 2012 in de Nederlandse wetgeving te zijn geïmplementeerd. De noodzakelijke voorzieningen ten behoeve van de verplichtingen tot het elektronisch melden via een single window, en de nationale en internationale uitwisseling van gegevens zullen uiterlijk op 1 juni 2015 gerealiseerd moeten zijn.

In deze regeling zijn, ter bevordering van de overzichtelijkheid van wetgeving, alle noodzakelijke uitvoeringsbepalingen van het Besluit bij elkaar gezet. Dit betekent dat diverse regelingen en aanwijzingen in de onderhavige regeling zijn opgegaan⁴ en om die reden als zelfstandige regeling komen te vervallen. Tenzij hieronder aangegeven zijn hierbij geen inhoudelijke wijzigingen aangebracht.

De tot op heden in de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart (RCLZ) opgenomen meldverplichtingen (aankomst- en vertrekmeldingen, melding scheepsafval, melding havenstaatcontrole⁵ en de melding ten behoeve van beloodsing⁶) zijn in de onderhavige regeling opgenomen. Anders dan in de genoemde regeling het geval was, wordt tot 1 juni 2015 in de onderhavige regeling niet meer tot in detail met telefoon- en faxnummers en e-mailadressen, per haven(gebied) aangegeven op welke wijze de betreffende melding zal moeten worden gedaan. In de onderhavige regeling wordt de bekendmaking ervan aan de betreffende haven en voor de beloodsing aan de Nederlandse loodsencorporatie overgelaten.

¹ Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 131).

² Richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332).

³ Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129).

⁴ Namelijk de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart, de Regeling verstrekken gegevens scheepvaart 2007, het besluit van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 10 juli 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/805 sector SCH, houdende aanwijzen datacentrum, applicatie-service provider, en organisaties met bepaalde bevoegdheden met betrekking tot long range identification and tracking (LRIT) voor de zeevaart (Stcrt. 10815) en het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 11 maart 2011, nr. IENM/BSK-2011/20583, houdende aanwijzing DG RWS als nationaal bevoegde autoriteit SSN en bevoegde instantie RIS.

⁵ Dit betreft de melding bedoeld in de Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (Herschikking) (PbEU L131). Deze meldingsformaliteit is niet als meldingsformaliteit opgenomen in de Richtlijn meldingsformaliteiten.

⁶ Het betreft de uitwerking van de meldverplichting op grond van artikel 9 van het Loodspllichtbesluit 1995.



Met ingang van 1 juni 2015 zullen in verband met de implementatie van de richtlijn in elk geval de aankomst- en vertrekmeldingen, de melding scheepsafval en de beveiligingsmeldingen⁷, zo veel mogelijk elektronisch en via een maritiem single window, moeten worden gedaan. Voor de andere, niet in de richtlijn genoemde meldingen, is in de onderhavige regeling deze verplichting (nog) niet opgenomen omdat dit een zogenaamde nationale kop op de implementatiewetgeving betekent en omdat over de verdere inrichting van het maritiem single window nog nadere besluitvorming moet plaatsvinden.

Omdat de hierboven genoemde meldingsformaliteiten waarop de richtlijn en mitsdien ook deze regeling van toepassing is, afkomstig zijn uit verschillende EU-richtlijnen en -verordening, en deze steeds een eigen doelgroep kennen wat betreft meldplichtige zeeschepen, zal steeds per artikel nader worden ingegaan op welke schepen meldplichtig zijn (artikel 3 tot en met 6). Met name visserij-schepen en zeilende zeeschepen zijn niet in alle gevallen meldplichtig.

Ten slotte wordt hier nog opgemerkt dat de Regeling meldingen en voorvallen op zee 2005 ook in de onderhavige regeling is opgegaan. Deze op artikel 4 van de Wet bestrijding ongevallen Noodzee (WET BON), gebaseerde ministeriële regeling, bevatte de verplichting voor zeeschepen ongevallen op zee te melden aan het Kustwachtcentrum terwijl de overige meldverplichtingen voor de scheepvaart in andere wetgeving is geregeld. Om alle meldingen voor de zeescheepvaart zoveel mogelijk bij elkaar te zetten is ervoor gekozen de melding van ongevallen ook in de onderhavige regeling op te nemen.

Uitvoerings- en handhavingsaspecten en administratieve lasten voor burger en bedrijfsleven

Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar hetgeen daarover onder punt 8 en 9 van het algemeen deel van de toelichting bij het Besluit is opgemerkt.

Consultaties

Een ontwerp van dit besluit is ter digitale advisering voorgelegd aan leden van het Overleg infrastructuur en milieu. Van het Havenbedrijf Rotterdam en de Haven Amsterdam is een reactie ontvangen. Uit de reacties blijkt dat er inhoudelijk geen bezwaren zijn tegen de voorgestelde regeling. De door de genoemde leden gemaakte opmerkingen en voorstellen voor verbetering c.q. aanscherping van de teksten zijn verwerkt.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Definities

In dit artikel zijn een aantal voor deze regeling benodigde definities opgenomen. De definitie van aanloopgebied is relevant voor de bepaling welke bevoegde autoriteit of plaatselijk bevoegde autoriteit op welke gedeelte van de territoriale zee (aanloopgebied of niet) bevoegd is (zie artikel 2 en bijlage 1 en 2 bij deze regeling). Naast deze definities blijven ook de definities die in artikel 1 van het Besluit zijn opgenomen van kracht.

De definitie van een zeeschip dat bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert is van belang voor de meldplicht, bedoeld in artikel 3.

Artikel 2 Bevoegde autoriteiten en plaatselijk bevoegde autoriteiten

Eerste lid, onderdeel a:

De tot op heden in de verschillende scheepvaartreglementen⁸ opgenomen meldverplichtingen zijn na de inwerkingtreding van het Besluit in dat besluit bijeengebracht. Dit betekent dat de op grond van die reglementen aangewezen bevoegde autoriteiten (dat wil zeggen degenen bij wie de melding gedaan moet worden) opnieuw moeten worden aangewezen. Voor zover het Besluit betrekking heeft op de zeescheepvaart, worden degenen die tot op dit moment op grond van de Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement territoriale zee als bevoegde autoriteit waren aangewezen, nu aangewezen in de onderhavige regeling. Het onderhavige artikel voorziet daarin in het eerste

⁷ Deze meldingsformaliteit vloeit rechtstreeks voort uit de in voetnoot 3 genoemde verordening.

⁸ Namelijk artikel 43a Scheepvaartreglement Kanaal van Gent naar Terneuzen, artikel 53 Scheepvaartreglement Westerschelde en artikel 5 Scheepvaartreglement territoriale zee.



lid, onderdeel a. Dit betekent dat de aankomst- en vertrekmeldingen en de beveiligingsmelding, bij deze personen dienen te worden gedaan.

Eerste lid, onderdeel b:

Wat betreft de uitwisseling van gegevens is het Besluit niet alleen van toepassing op gegevens die de zeescheepvaart betreffen, maar ook op gegevens die betrekking hebben op de binnenvaart in verband met de implementatie van de RIS-richtlijn. De op de binnenvaart van toepassing zijnde meldingen en andere gegevensverstrekkingen zijn niet in het Besluit opgenomen. Zij staan nog steeds in de diverse scheepvaartreglementen. Voor de uitwisseling van gegevens over de binnenvaart, worden in onderdeel b, daarom ook degenen genoemd die als bevoegde autoriteit op grond van de verschillende scheepvaartreglementen zijn aangewezen. Dit zijn, naast de autoriteiten die zijn genoemd in het eerste lid, ook de verschillende Hoofd-ingenieurs-directeuren (HID's) van Rijkswaterstaat.

Tweede lid:

Bij de uitwerking van de richtlijn meldingsformaliteiten wordt, wat betreft de wijze van melden, voornamelijk zoveel mogelijk aangesloten bij het al langer bestaande systeem voor de wijze van melden op grond van de monitorrichtlijn (aankomst- en vertrekmeldingen). Dit is tot op heden vastgelegd in de RCLZ. In deze regeling waren 9 bevoegde autoriteiten aangewezen, waar, afhankelijk van de haven of ligplaats in de territoriale zee, waarnaar toe het betreffende zeeschip onderweg is, de voor de zeescheepvaart verplichte aankomst- en vertrekmeldingen moesten worden gedaan in het daarvoor door die autoriteit beschikbaar gestelde elektronische systeem. In de praktijk worden deze 9 bevoegde autoriteiten aangeduid als plaatselijk bevoegde autoriteit en worden inmiddels door hen ook andere meldingen voor bevoegde autoriteiten in de regio ontvangen. De systemen van deze plaatselijk bevoegde autoriteiten zijn geschikt gemaakt om de doorzending van gegevens naar SafeSeaNet te kunnen verzorgen (artikel 12 van het Besluit).

Artikel 3 Aankomst- en vertrekmeldingen

Ter uitvoering van artikel 2 van het Besluit geeft dit artikel nadere regels over wie er meldplichtig zijn en welke gegevens gemeld dienen te worden bij de aankomst- en vertrekmeldingen op grond van de monitorrichtlijn⁹. Door de nieuwe redactie van artikel 2 van het Besluit, wijkt ook de tekst van artikel 3 van deze regeling af van die in de RCLZ. Inhoudelijk verandert er echter niets voor de schepen die meldplichtig zijn.

Op grond van het eerste lid, zijn meldplichtig alle zeeschepen met een bruto-tonnage van meer dan 300 GT én zeeschepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren. Het gaat om schepen die stoffen vervoeren die worden bedoeld in artikel 3, onderdeel g en h, van de monitorrichtlijn. Kort samengevat gaat het hier om stoffen die op grond van internationale zeescheepvaartverdragen zoals MARPOL, SOLAS en codes van de IMO, als gevaarlijke of verontreinigende stoffen worden aangemerkt.

In het tweede lid, van artikel 3, is door een verwijzing naar een aantal artikelen van de monitorrichtlijn, op de meldplicht een uitzondering gemaakt voor bepaalde schepen. De onderstaande schepen zijn daardoor uitgezonderd van de meldplicht:

- oorlogsschepen, overige marineschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn bij een lidstaat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;
- vissersschepen met een lengte van minder dan 45 meter;
- traditionele schepen met een lengte van minder dan 45 meter;
- pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;
- bunkers op schepen tot 1.000 ton en scheepsvoorraden en uitrusting aan boord van alle schepen.

De meldingen moeten, zoals nu ook al het geval is, worden gedaan bij de bevoegde autoriteit. Dit is een bevoegde autoriteit van de locatie waarnaar het schip onderweg is (de haven, de vaarweg waaraan de terminal is gelegen of waarin de betreffende ankerplaats ligt of het aanloopgebied waarnaar het schip onderweg is) of waar vanuit een schip met gevaarlijke lading vertrekt. In de praktijk zullen de meldingen worden gedaan bij de op grond van artikel 2, tweede lid, aangewezen plaatselijk bevoegde autoriteit.

Ook de bestaande ontheffingsmogelijkheid van het doen van de aankomst of vertrekmelding voor schepen die in lijndienst varen, blijft gehandhaafd (derde lid). De bevoegde autoriteit, kan deze verlenen. In de praktijk zal deze ontheffing worden verleend door de aangewezen plaatselijk bevoegde autoriteit (artikel 7).

⁹ Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 131).



Net als bij de andere richtlijnen waarop de richtlijn meldingsformaliteiten betrekking heeft, worden de gegevens die gemeld dienen te worden niet meer in de regeling uitgeschreven, maar wordt direct naar de betreffende bijlage bij de monitorrichtlijn verwezen (eerste lid).

Artikel 4 Beveiligingsmelding

Ter uitvoering van artikel 3 van het Besluit worden in artikel 4, nadere regels gesteld in verband met de beveiligingsmelding.

Het betreft schepen die deze melding dienen te doen op grond van artikel 6 van de verordening scheeps- en havenbeveiliging¹⁰. Het zijn de hieronder genoemde typen zeeschepen die voor internationale reizen worden gebruikt (zie ook bijlage I, voorschrift 2, van die verordening):

- passagiersschepen met inbegrip van hogesnelheidspassagiersvaartuigen;
- vrachtschepen, met inbegrip van hogesnelheidsvaartuigen met een bruto tonnage van 500 of meer; en
- booreenheden.

De melding moet gedaan worden bij de bevoegde autoriteit van de haven waarnaar het schip onderweg is.

Tot op heden was nog niet vastgelegd welke gegevens bij deze melding gemeld dienden te worden. Het aanhangsel bij de richtlijn meldingsformaliteiten voorziet daar nu in.

Artikel 5 Melding ten behoeve van havenstaatcontrole

Ter uitvoering van artikel 4 van het Besluit worden in artikel 5 van de onderhavige regeling nadere regels gegeven over de melding ten behoeve van havenstaatcontrole.

De meldplicht is alleen van toepassing op schepen die in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie op grond van de Wet havenstaatcontrole. Dit zijn op grond van artikel 2 van die wet, alleen schepen die niet gerechtigd zijn de Nederlandse vlag te voeren. Hiervan zijn uitgezonderd oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die in gebruik zijn voor de uitvoering van de militaire taak, houten schepen van primitieve bouw en voor andere dan handelsdoeleinden gebruikte overheidsschepen en -pleziervaartuigen. Wat betreft de meldplicht voor vissersvaartuigen moet daaraan worden toegevoegd dat ook deze schepen niet meldplichtig zijn, omdat de meldplicht alleen van toepassing is op schepen die in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie. Schepen die in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie zijn schepen die voldoen aan een aantal criteria en die behoren tot prioriteitsklassen I of II (zie artikel 9 van de Regeling havenstaatcontrole). Dit zijn per definitie geen vissersvaartuigen. De definitie van prioriteitsklasse I en II kent een dynamische verwijzing naar de richtlijn, die niet van toepassing is op vissersvaartuigen.

De melding havenstaatcontrole dient te worden gedaan bij de betreffende havenbeheerder. Het betreft hier, gelet op de definitie ervan in de artikel 1 van de Wet havenstaatcontrole, degene die als bevoegde autoriteit is aangewezen op grond van de Scheepvaartverkeerswet. Dit zijn de in artikel 2, eerste lid, van deze regeling aangewezen autoriteiten. Net als bij de aankomst- en vertrekmeldingen, wordt de melding havenstaatcontrole in de praktijk gedaan bij de aangewezen plaatselijk bevoegde autoriteit van de haven waarnaar het schip onderweg is. Deze zendt de ontvangen gegevens door naar SafeSeaNet (zie artikel 24 van de onderhavige regeling (Wijziging van de regeling havenstaatcontrole 2011)). Vanuit SafeSeaNet worden deze gegevens in de inspectiedatabank Thesis bezorgd. Aan de hand van de gegevens die in Thesis zijn opgenomen worden door Inspecteur-generaal van de inspectie leefomgeving en transport (ILT) inspecties havenstaatcontrole uitgevoerd. De gegevens die gemeld moeten worden staan in bijlage III van de richtlijn havenstaatcontrole¹¹.

Artikel 6 Melding scheepsafval

Artikel 6 geeft nadere regels voor de melding scheepsafval. De meldplicht is geregeld in artikel 12a van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs).

Meldplichtig zijn alle zeeschepen met uitzondering van:

- oorlogsschepen, marinehulpschepen en andere schepen die in gebruik zijn voor de uitvoering van de militaire taak, ongeacht hun nationaliteit;
- schepen in eigendom of beheer bij een vreemde staat, niet zijnde schepen als hierboven bedoeld,

¹⁰ Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129).

¹¹ Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (Herschikking) (PbEU L131).



gedurende de tijd dat zij uitsluitend worden gebruikt voor andere dan handelsdoeleinden (artikel 2 en 3 van de Wvvs); en

- pleziervaartuigen waarmee niet meer dan 12 passagiers mogen worden vervoerd; en
- vissersvaartuigen (artikel 12a, zevende lid, van de Wvvs).

Zoals dat ook nu al het geval is dienen de gegevens te worden verschaft aan de havenbeheerder van de betreffende haven. Op grond van artikel 1 juncto artikel 6 van de Wvvs, zijn dit de beheerders van de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aangewezen havens. Het betreft de havenbeheerders die worden genoemd in de bijlage van artikel 10 van de Regeling havenontvangstvoorzieningen. In de praktijk betekent dit dat de meeste meldingen gedaan worden bij de aangewezen plaatselijk bevoegde autoriteit van de haven waarnaar het schip onderweg is. De gegevens die gemeld moeten worden staan in bijlage II van de richtlijn havenontvangstvoorziening¹².

Artikel 7 Ontheffing van meldingsformaliteiten door plaatselijk bevoegde autoriteiten

Op grond van artikel 15 van de monitorrichtlijn (geïmplementeerd in artikel 3, derde lid van deze regeling), artikel 9 van de Richtlijn havenontvangstvoorzieningen (artikel 35a Wvvs) en artikel 7 van de verordening scheeps- en havenbeveiliging, wordt aan de lidstaten van de Europese Unie de mogelijkheid gegeven zeeschepen die in lijndienst tussen havens op hun grondgebied varen, of die in lijndienst varen tussen twee of meer staten waarvan er ten minste één een lidstaat is, ontheffing te verlenen van de meldingsplicht als wordt voldaan aan de daarvoor vastgestelde voorwaarden. Omdat de betreffende meldingen in de praktijk bij een van de plaatselijk bevoegde autoriteiten worden gedaan, wordt in het onderhavige artikel, de plaatselijk bevoegde autoriteiten ook de bevoegdheid gegeven, hiervan ontheffing te verlenen. Op deze wijze kunnen gelijktijdig verzoeken voor ontheffing van verschillende meldverplichtingen worden afgedaan.

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat het niet mogelijk is ontheffing te verlenen van de melding havenstaatcontrole. Noch de richtlijn havenstaatcontrole, noch de richtlijn meldingsformaliteiten voorziet in een ontheffingsmogelijkheid voor deze melding.

Artikel 8 Tijdstip melding

Het eerste lid van dit artikel implementeert artikel 4 van de richtlijn meldingsformaliteiten, waarin voor de aankomst- en vertrekmeldingen, de beveiligingsmelding en de melding scheepsafval en ladingresiduen is vastgelegd dat deze in beginsel 24 uur van te voren dient te worden gedaan.

De meldtermijn van 24 uur voor aankomst voor de beveiligingsmelding en de melding scheepsafval en ladingresiduen is slechts voor de volledigheid in dit artikel opgenomen. De betreffende termijnen zijn ook al vastgelegd in artikel 6 van de verordening scheeps- en havenbeveiliging en artikel 12a Wvvs.

Het tweede lid heeft betrekking op de melding havenstaatcontrole. Op grond van de richtlijn havenstaatcontrole geldt de meldplicht ten minste 72 uur voor de verwachte aankomsttijd in de haven.

Het derde lid heeft betrekking op de vertrekmelding voor schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren. Op grond van de monitorrichtlijn dient deze melding te worden gedaan bij de afvaart van het schip.

Artikel 9 Doorgeven van wijzigingen in de gemelde gegevens

Vanaf het moment van melding kunnen er wijzigingen optreden in de eerder gemelde gegevens. Dit artikel verplicht die wijzigingen tot het moment van aankomst (of vertrek) door te geven om er zeker van te zijn dat de ontvanger van de gegevens steeds in het bezit is van de meest actuele gegevens.

Artikel 10 Wijze van melden

Dit artikel regelt de wijze waarop met ingang van 1 juni 2015 gemeld dient te worden. De aankomst- en vertrekmeldingen (artikel 3), de beveiligingsmelding (artikel 4) en de melding scheepsafval (artikel 6) dienen met ingang van die dag elektronisch te worden gedaan, via het daartoe ingerichte maritiem single window.

Omdat de melding havenstaatcontrole niet onder de richtlijn meldingsformaliteiten valt, blijft de wijze van het doen van deze melding onveranderd ten opzichte van de huidige situatie (tweede lid).

In een tweetal situaties zal elektronisch melden via het maritiem single window met ingang van 1 juni 2015 niet mogelijk zijn. Dit betreft de situatie van havens die dan (nog) niet zijn aangesloten op het maritiem single window (derde lid). Dit zal naar verwachting het geval zijn met havens die nu ook al

¹² Richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332).



niet onder een plaatselijk bevoegde autoriteit vallen. Daarnaast is het voor schepen die niet over apparatuur beschikken om een betrouwbare verbinding met het internet te leggen (dat wil zeggen een verbinding met voldoende bandbreedte) in de praktijk nagenoeg onmogelijk om zich via webbased applicaties te melden bij de havenautoriteiten. Dit betreft onder meer de zeegaande zeilcharterschepen. De aanschaf van apparatuur die dit elektronisch melden wel goed mogelijk maakt is voor deze schepen economisch onverantwoord¹³. Op grond van het vierde lid worden dergelijke schepen daarom uitgezonderd van de verplichting zich elektronisch te melden, indien van hen redelijkerwijze niet gevraagd kan worden deze melding door een walorganisatie of agent het laten verzorgen. Voor de zeegaande zeilcharterschepen geldt dat zij doorgaans geen walorganisatie of agent hebben, en dat het aanstellen hiervan voor dit specifieke doel niet alleen een aanzienlijke financiële, maar ook een administratieve lastenverzwaring zou betekenen. Een dergelijke lastenverzwaring wordt met de richtlijn meldingsformaliteiten niet beoogd. De richtlijn beoogt immers de administratieve lasten voor scheepvaartmaatschappijen te verlichten.

Artikel 11 tot en met 14 Meldingen ten behoeve van beloodsing

Op grond van artikel 9 van het Loodsplichtbesluit 1995, meldt de kapitein van een zeeschip dat verplicht is van de diensten van een loods gebruik te maken, zich bij de desbetreffende loodsdienst. De wijze waarop dit dient te geschieden wordt door de minister van Infrastructuur en Milieu, in overeenstemming met de regionale loodsencorporatie, vastgesteld. Tot op heden was hierin voorzien in de artikelen 2 en 3 en de bijlage 2 van de RCLZ. In de artikelen 11 tot en met 14 van de onderhavige regeling, zijn deze artikelen opnieuw geredigeerd. Er is daarbij zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de wijze van melden zoals voorgestaan op grond van de monitorrichtlijn en de richtlijn meldingsformaliteiten.

Wat betreft de beloodsing op de Westerschelde wordt opgemerkt dat er, voor zover het de beloodsing door Nederlandse- of Vlaamse loodsen betreft van schepen, die onderweg zijn naar een Vlaamse haven, door de commissarissen die belast zijn met het gemeenschappelijk toezicht op de Schelde op grond van de artikelen 13 en 14 van het Scheldereglement, regels zijn vastgesteld omtrent de wijze van melden en de gegevens die daarbij dienen te worden verstrekt. De tot op heden geldende bepalingen voor de vaart op de Nederlandse havens aan de Westerschelde week hiervan af. Op verzoek van de regionale loodsencorporatie Scheldemonde wordt nu aangesloten bij de regels die op grond van het Scheldereglement zijn vastgesteld. Artikel 13 van de onderhavige regeling voorziet daarin. Er worden overigens geen wijziging beoogd in de bestaande praktijk voor het bestellen van een loods.

Artikel 15 Melding ongevallen aan de Kustwachtcentrum

Op grond van artikel 4, eerste lid, van de Wet BON moet de kapitein een ongeval op zee, ten gevolge waarvan schadelijke gevolgen ontstaan of naar redelijkerwijs is te voorzien, zullen ontstaan, melden. Op grond van het vierde lid van artikel 4 van de Wet BON worden bij ministeriële regeling regels gesteld over de inhoud van de melding en van de te verstrekken informatie, en de wijze waarop de melding geschiedt en de informatie wordt verstrekt.

Op grond van het eerste lid van artikel 15 dient de melding te worden gedaan bij het Kustwachtcentrum in Den Helder.

Een melding moet in ieder geval de gegevens bevatten die worden genoemd in artikel 17, tweede lid, van de monitorrichtlijn, namelijk de identiteit van het schip, de positie van het schip, de haven van afvaart, de haven van bestemming, het adres waar informatie kan worden verkregen over de gevaarlijke of schadelijke stoffen aan boord, het aantal opvarenden, bijzonderheden over het incident en alle relevante informatie als bedoeld in de in dat artikel genoemde IMO-resolutie A.851(20) (artikel 15, tweede lid). Op grond van het derde lid van artikel 15 dienen bij een melding op grond van artikel 12, eerste lid, van de Wvvs ook de genomen maatregelen voor assistentie en berging en de hoeveelheid en soort gevaarlijke of schadelijke stoffen aan boord te worden gemeld.

Artikel 16 Aanwijzing NCA-SafeSeaNet en RIS-autoriteit

Bij besluit van 14 maart 2011 (Stcrt. 4895) is DG-Rijkswaterstaat door de Minister van Infrastructuur en Milieu als nationaal bevoegde autoriteit (NCA-SafeSeaNet) en als RIS-autoriteit aangewezen. Handhaving van deze aanwijzing naast de onderhavige regeling, komt de overzichtelijkheid van wetgeving niet ten goede. Om deze reden is ervoor gekozen de genoemde aanwijzing in te trekken (artikel 27) en in de onderhavige regeling op te nemen.

¹³ Naar schatting bedragen de kosten hiervan jaarlijks 5 tot 15% van de totale omzet.



Artikel 17 en 28 Wijze van doorzenden naar SafeSeaNet

Dit artikel komt overeen met artikel 3 van de Regeling verstrekken gegevens scheepvaart 2007. In bijlage III, onderdeel 2, van de monitorrichtlijn, wordt de Europese Commissie opgedragen in overleg met de lidstaten, een Interface and Functionalities Control Document (IFCD) op te stellen en bij te houden. In dit IFCD worden voor het door de havenautoriteiten verzenden van elektronische berichten binnen SafeSeaNet (het Europese platform voor de uitwisseling van maritieme gegevens tussen de maritieme instanties van de lidstaten van de Europese Unie, ten behoeve van het tegengaan van maritieme verontreiniging en ongevallen op zee) regels opgesteld. Het IFCD bevat bijvoorbeeld een beschrijving van de capaciteitsvereisten en de procedures die gelden voor de nationale en centrale onderdelen van SafeSeaNet die bedoeld zijn om te zorgen voor de naleving van de desbetreffende communautaire wetgeving.

Dit IFCD wordt in opdracht van het Directoraat-Generaal Transport en Energie van de Europese Commissie, in overleg met de lidstaten onderhouden door de European Maritime Safety Agency (EMSA) van de Europese Commissie. Het is een document dat voortdurend aan wijzigingen onderhevig is.

Wat betreft de inhoud van de door de havenautoriteiten te verrichten meldingen wordt in deze regeling naar het IFCD verwezen. De wijze waarop de gegevens worden verstrekt, is schriftelijk tussen de desbetreffende autoriteit en de minister van Infrastructuur en Milieu overeengekomen, binnen de door het IFCD gestelde randvoorwaarden (artikel 17). Omdat bij de inwerkingtreding van deze regeling de Regeling verstrekken gegevens scheepvaart 2007 wordt ingetrokken, wordt in artikel 27 geregeld dat op grond van deze ingetrokken regeling overeengekomen wijzen van melden, worden aangemerkt als te zijn overeengekomen op grond van deze (nieuwe) regeling.

Artikel 18 RIS-diensten waarvoor artikel 11.5a Telecommunicatiewet niet geldt

In het onderhavige artikel worden RIS-diensten genoemd waarbij door een bevoegde autoriteit of de RIS-autoriteit positiegegevens worden verwerkt zonder dat daarvoor aan de voorwaarden van artikel 11.5a van de Telecommunicatiewet wat betreft individuele toestemming of anonimisering van gegevens hoeft te worden voldaan. Kort samengevat gaat het hier om diensten ter bevordering van een veilig en vlot scheepvaartverkeer die door Rijkswaterstaat en de havens worden aangeboden.

Artikel 19 Aanwijzingen ten behoeve van LRIT

In artikel 22 van het Besluit is bepaald dat een datacentrum wordt aangewezen waaraan bepaalde zeeschepen gegevens moeten verzenden om ze te kunnen identificeren en volgen in het kader van long range identification and tracking (LRIT) van zeeschepen.

Daarnaast is bepaald dat ook de applicatie-service provider of providers moeten worden aangewezen via welke vorenbedoelde gegevens naar het datacentrum worden verzonden.

Bovendien moet de organisatie of persoon worden aangewezen die bevoegd is de gegevens bij het datacentrum op te vragen, en bevoegd is aan te geven met welke intervallen de gegevens worden aangeleverd. Ook moet de organisatie of persoon worden aangewezen waaraan wordt gemeld dat het LRIT-systeem van het schip om de gegevens te verzenden is uitgeschakeld.

Het onderhavige besluit voorziet hierin ter vervanging van het besluit van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 10 juli 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/805 sector SCH, houdende aanwijzen datacentrum, applicatie-service provider, en organisaties met bepaalde bevoegdheden met betrekking tot long range identification and tracking (LRIT) voor de zeevaart (Stcrt. 10815).

De contactgegevens van het datacentrum voor long range identification and tracking van de Europese Unie (EU-LRIT-DC) zijn: European Maritime Safety Agency (EMSA), Cais do Sodré 1249-206 Lisboa, Portugal;

Telefoonnummer: 00 351 21 1209 200; 24-uurs telefoonnummer: 00 351 21 1209 415; Faxnummer: 00 351 21 1209 480;

E-mail adres: MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu.

De contactgegevens van de applicatie-service provider Collecte Localisation Satellites, zijn:

8 rue Hermès, Parc Technologique du Canal, 31520 Ramonville Saint-Agne, France; Telefoonnummer: 00 33 561 3947 35; 24-uurs telefoonnummer: 00 33 561 3948 90;

Faxnummer: 00 33 561 3947 97;

E-mail adres: MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu.

De contactgegevens voor het Kustwachtcentrum, ten behoeve van het melden dat het LRIT is uitgeschakeld zijn: 24-uurs telefoonnummer: 00 31 223 542 300; Faxnummer: 00 31 223 658 358; E-mail adres: ccc@kustwacht.nl.



Artikel 20 Communicatie in het kader van verkeersdeelneming

Dit artikel komt overeen met artikel 5 RCLZ dat gelijktijdig komt te vervallen. Het regelt de wijze van communiceren via de marifoon tussen het schip en de bevoegde autoriteit in het gebied waar het schip zich bevindt.

Artikelen 21 tot en met 23 Wijziging aanwijzingsbesluiten scheepvaartreglementen

Als gevolg van het intrekken van de artikelen 10.07 Binnenvaartpolitiereglement en 43a van het Scheepvaartreglement Kanaal van Gent naar Terneuzen en de wijziging van artikel 5 van het Scheepvaartreglement territoriale zee, dienen ook de bij die reglementen behorende aanwijzingsbesluiten te worden aangepast. De aanwijzing van degenen die als bevoegde autoriteit voor de toepassing van de genoemde artikelen waren aangewezen, komt te vervallen. Hierin is immers nu voorzien in de aanwijzing op grond van artikel 2, eerste lid, van de onderhavige regeling. Van de gelegenheid is tevens gebruik gemaakt het aanwijzingsbesluit territoriale zee te actualiseren.

Artikelen 24 en 25 Wijziging andere regelingen

Door het intrekken van de RCLZ, dienen ook andere regelingen, waarin naar de RCLZ wordt verwezen te worden aangepast. De artikelen 24 (wijziging Regeling havenstaatcontrole 2011) en 25 (wijziging Regeling communicatie rijksbinnenwateren) van de onderhavige regeling voorzien daarin. Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat ook de meldingen havenstaatcontrole, namens de betreffende havenbeheerder, door een aangewezen plaatselijke bevoegde autoriteit naar SafeSeaNet worden gezonden (en niet naar de inspectiedatabank zoals tot op heden abusievelijk in artikel 16 van de Regeling havenstaatcontrole 2011 stond). Via SafeSeaNet worden deze gegevens (wel) naar de inspectiedatabank verzonden. Het genoemde artikel is daarop aangepast. Artikel 16 van de Regeling havenstaatcontrole 2011 komt nu overeen met artikel 12 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart waarin een vergelijkbare bepaling is opgenomen voor de doorzending van andere gegevens naar SafeSeaNet. Voor de duidelijkheid is aan artikel 19 van de Regeling havenstaatcontrole 2011 toegevoegd dat de havenbeheerder dezelfde persoon is als de in artikel 2, eerste lid, aangewezen bevoegde autoriteit (zie ook toelichting bij artikel 5).

Artikel 26 en 30 Overgangsbepaling en inwerkingtreding

Deze regeling treedt, zoals vereist op grond van artikel 14 van de richtlijn meldingsformaliteiten, met ingang van 19 mei 2012 in werking. Daarom treedt dit besluit niet met ingang van een zogenaamd vast verandermoment in werking. De richtlijn stelt dat de verplichting tot elektronisch melden pas op 1 juni 2015 zal moeten ingaan. Daarom blijft tot 1 juni 2015 de huidige situatie voor de wijze van melden bestaan. Dit betekent dat de aankomst- en vertrekmeldingen, beveiligingsmelding en de melding havenstaatcontrole zo mogelijk elektronisch dienen te geschieden op de daartoe door de bevoegde autoriteit dan wel aangewezen plaatselijk bevoegde autoriteit aangegeven wijze. De melding scheepsafval en ladingsresiduen op de wijze zoals bepaald door de havenbeheerder dan wel de plaatselijk bevoegde autoriteit van de haven waarnaar het schip onderweg is. Vanaf 15 juni 2015 zullen alle genoemde meldingen aan de aangewezen ontvanger van de gegevens moeten worden gedaan via het daarvoor beschikbaar gestelde single window. Op dat moment kan artikel 26 vervallen.

Artikel 27 Intrekken regelingen

In de onderhavige regeling zijn, ter bevordering van de overzichtelijkheid van wetgeving een aantal regeling samengevoegd. De in de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart opgenomen 3-, 4- of 6-uursmeldingen komen als gevolg van de uit de richtlijn meldingsformaliteiten voortvloeiende 24-uursmeldingen te vervallen. De 6-uursmelding bij PLVTS voor de aanloop naar Scheveningen en Rotterdam, vervalt met ingang van 1 juni 2015, om het daarbij betrokken bedrijf in de gelegenheid te stellen de bedrijfsvoering daarop aan te passen.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*