



Inspectie Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

SafeSeaNet Infodag

*Port State Control – het
Nieuwe Inspectie Regime
en THETIS*

Inspectie Verkeer en Waterstaat

25 mei 2011



Inhoud

Port State Control – Het Nieuwe Inspectie Regime (NIR)

- Inspectieverplichting
- Selectie van schepen
- Scheepsrisicoprofiel

THETIS – De Paris MoU database

- Wat is THETIS
- Waarom melden



NIR – Inspectieverplichting (1)

In de *oude* PSC systematiek 25% inspectieverplichting

- 25% van de individuele schepen die een lidstaat aandoen inspecteren
- PMoU lidstaten min of meer vrij in het selecteren van schepen
- Na 6 maanden kan een periodieke inspectie uitgevoerd worden
- Na 12 maanden zou een periodieke inspectie uitgevoerd moeten worden
- Bepaalde scheepstypen jaarlijks verplicht inspecteren (MEI)
tankers, bulk carriers en passagiersschepen boven een bepaalde leeftijd
Voor deze inspecties een 72-uurs meldplicht
- Naast de periodieke inspecties Overriding Priority Inspecties



NIR – Inspectieverplichting (2)

In de *nieuwe* PSC systematiek risicogebaseerd inspecteren

- Schepen hebben een risicoprofiel
Low Risk Ship (LRS), Standard Risk Ship (SRS), High Risk Ship (HRS)
- Het risicoprofiel bepaalt het inspectie-interval

Minder vrijheid voor PMoU lidstaten in selectie van schepen

- Periodieke inspectie: prioriteit I (PI), prioriteit II (PII)
- Aanvullende inspectie: dwingende factoren, onverwachte factoren

Regionale inspectieverplichting i.p.v. nationale inspectieverplichting

- Fair Share i.p.v. 25%



NIR – Inspectieverplichting (3)

Inspectieverplichting ligt vast in PCS-richtlijn 2009/16/EG

In principe alle PI schepen inspecteren

- (5% miss op HRS PI, 10% miss op overige PI' s)

Aantal inspecties volgens Fair Share uitvoeren

- Gebaseerd op totaal aantal schepen in de regio en aantal schepen in NL
- Voor NL in 2011 1913 inspecties (PI + PII = 1913)
- PII inspecties kunnen *verplicht* zijn om de Fair Share te halen

THETIS berekent het scheepsrisicoprofiel

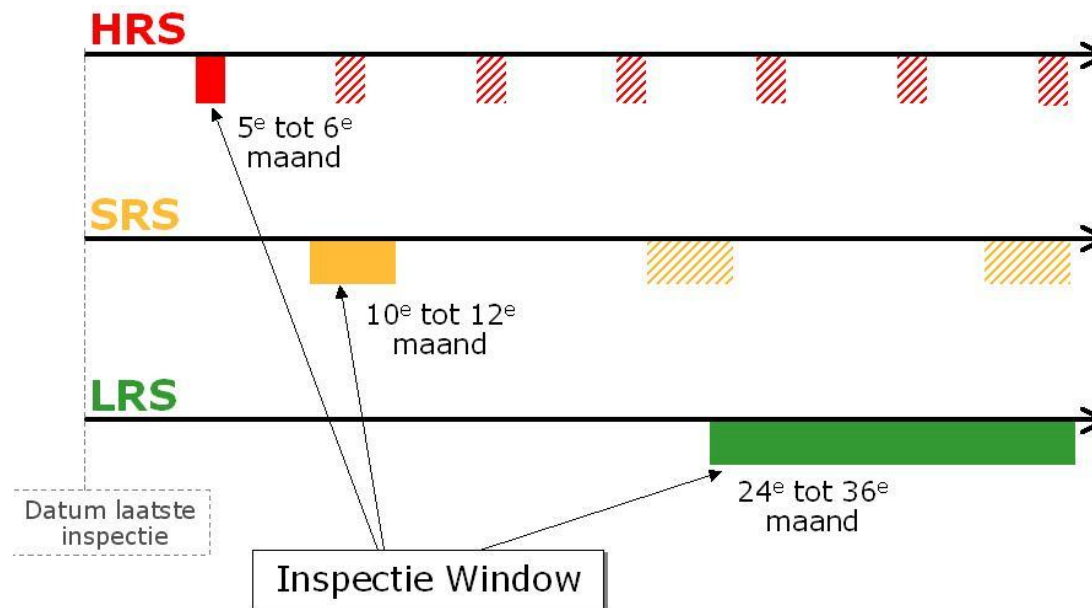
THETIS berekent de inspectieprioriteit



NIR – Selectie van schepen (1)

Schepen komen in aanmerking voor een periodieke inspectie:

- Hoog Risico Schip elke 5-6 maanden
- Standaard Risico Schip elke 10-12 maanden
- Laag Risico Schip elke 24-36 maanden





NIR – Selectie van schepen (2)





NIR – Selectie van schepen (3)

Dwingende factor **moet** geïnspecteerd worden, bijvoorbeeld:

- Klasse om veiligheidsredenen ingetrokken of opgeheven
- Melding door andere PMoU lidstaat
- Schip staat niet in THETIS
- Schip betrokken bij aanvaring of gronding
- Vermoeden of melding van illegale lozing
- Onveilig manoeuvreren (IMO routing, praktijken, procedures)

Onverwachte factor **kan** geïnspecteerd worden, bijvoorbeeld:

- Openstaande gebreken (m.u.v. code 16 - 14 dgn. en code 17 – voor vertrek)
- Meer dan 3 maanden geleden aangehouden
- Gerapporteerde anomalieën (Loods, havenautoriteiten)
- Ladingproblemen (m.n. gevaarlijke ladingen)
- Klachten door belanghebbende partijen



NIR - Scheepsrisicoprofiel

Generieke Factoren

- Type Ship
- Vlag
- Erkende organisatie
- Rederij

Historische Factoren

- Deficiencies
- Aanhoudingen



HRS – High Risk Ship

SRS – Standard Risk Ship

LRS – Low Risk Ship

(Scheepsrisicoprofiel wordt dagelijks berekend)



NIR – Hoe wordt een Schip een HRS?

HRS hebben ≥ 5 wegingspunten

- Type schip
Chemicaliën-, Gas-, Olie-tanker, Bulkcarrier, Passagiersschip **2 punten**
- Leeftijd schip > 12 jaar **1 punt**
- Zwarte lijst vlag – ZHR, HR, en MR tot HR* **2 punten**
- Zwarte lijst vlag - MR* **1 punt**
- Zeer Laag of Laag presterende erkende organisatie **1 punt**
- Zeer Laag of Laag presterende rederij **2 punten**
- 2 of meer aanhoudingen in voorgaande 36 maanden **1 punt**

* ZHR = zeer hoog risico, HR = hoog risico, MR = medium risico

Voorbeeld: Olie tanker, HR Vlag en Laag presterende erkende organisatie



NIR - Hoe wordt een schip een LRS?

Generieke Factoren

- Scheepstype en leeftijd hebben geen invloed
- Vlag staat op de [PMoU white list](#) en heeft [IMO-audit](#) gedaan
- Erkende organisatie is door [EU erkend](#) en presteert [hoog](#)
- Rederij presteert [hoog](#)

Historische Factoren

- [Minder dan 6 deficiencies in elke inspectie](#) in voorgaande 36 maanden
- [Geen aanhouding](#) in voorgaande 36 maanden
- [Tenminste één inspectie](#) in voorgaande 36 maanden

Meer info over PMoU white list, IMO audit, en prestaties van rederij en erkende organisatie is te vinden op www.parismou.org



THETIS – Wat is het?

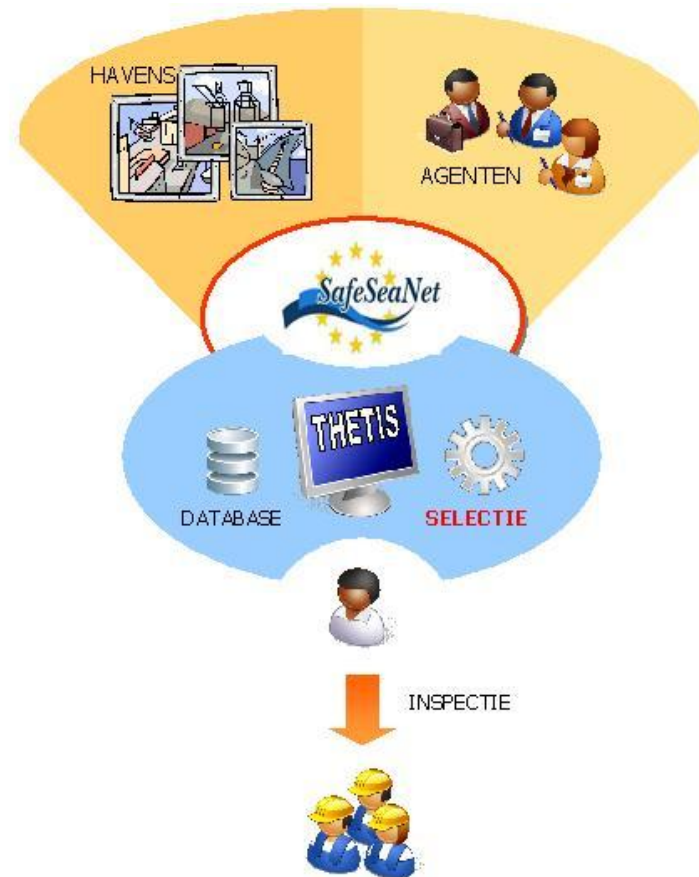
- Nieuw informatiesysteem voor PSC- en Ferry-inspecties
THETIS vervangt Sirenac
- Instrument om schepen te selecteren, inspecties toe te wijzen, en inspectieresultaten te rapporteren
- Scheepsbezoekinformatie t.b.v. operationele en monitoring doeleinden
- Naslagbron met scheepsinformatie, verbonden met diverse andere databases



SIReNaC (vroeger)

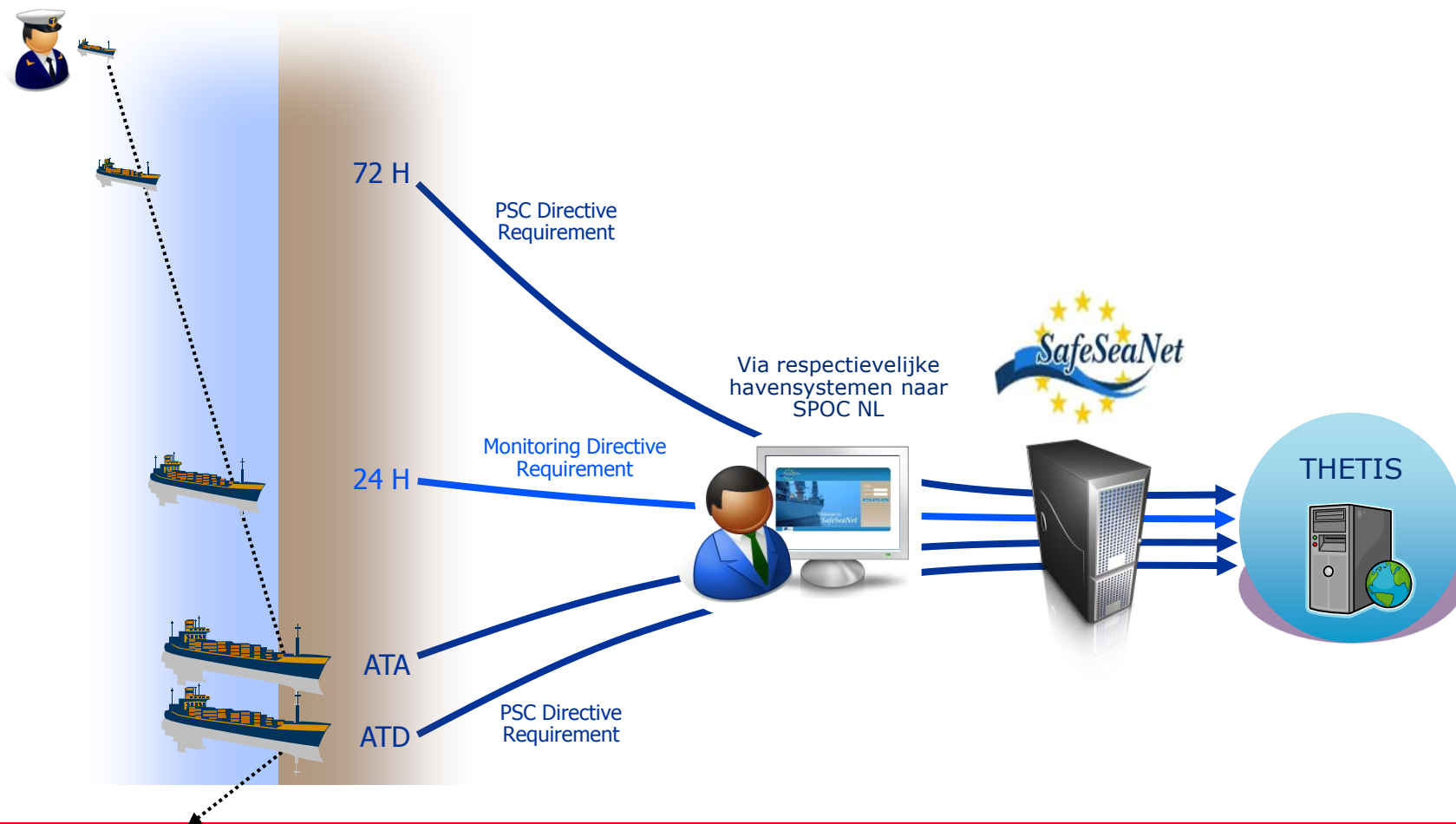


THETIS (nu)



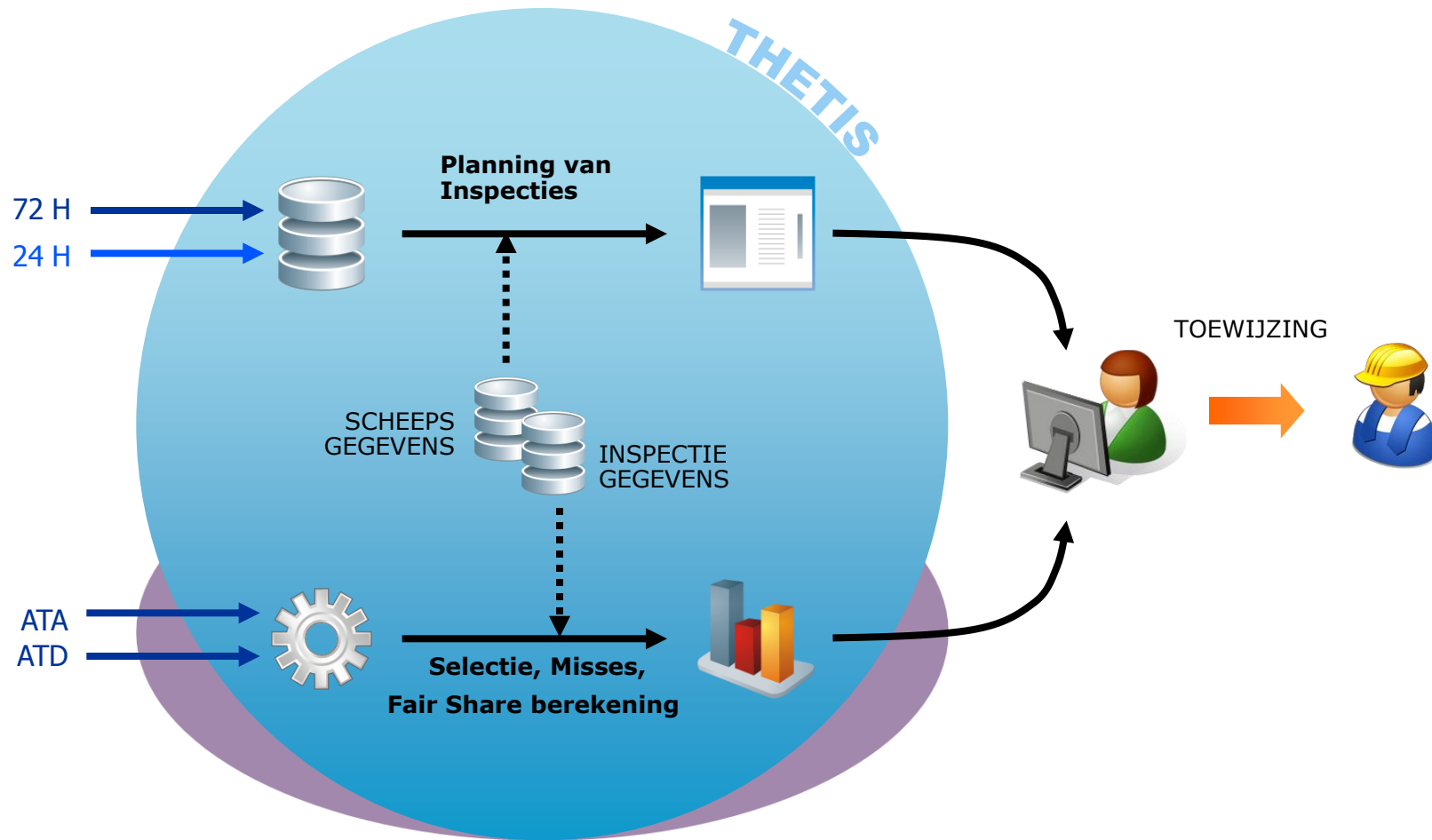


THETIS - Meldingsverplichtingen





THETIS - Het doel van de meldingen (1)





THETIS - Het doel van de meldingen (2)

- Voorbereiding / planning van inspecties (72H en 24H)
weekeinden, ankergebieden, korte ligtijd, uitgebreide inspectie
- Management van inspecties (72H, 24H, ATA en ATD)
aanwijzing, bezoeken, follow-up inspecties
- Monitoring van PSC inspection scheme (ATA en ATD)
berekening van Fair Share, SRP, prioriteit, gemiste inspecties



72 uur meldplicht

- Alleen schepen die in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie
 - Olie-, Chemicaliën- en Gastankers, Bulkcarriers en Passagiersschepen ouder dan 12 jaar, en HRS
 - Alleen als de schepen PI of PII zijn
- Als PSC niet komt wordt dit aan het schip gemeld
- Elke haven in de PMoU opnieuw melden tot de inspectie is uitgevoerd
- Op niet voldoen aan de meldplicht staat een sanctie
 - In NL € 1500,-