

Beleidsondersteunende paper

***VERGELIJKING PROCEDURES
TUSSEN ZEEHAVENS: EEN
ANALYSE VOOR DE HAVENS
ANTWERPEN EN ROTTERDAM***

Mei 2014

Caroline Gubbi, Christa Sys, Eddy Van de Voorde,
Thierry Vanelslander

Wettelijk depotnummer: D/2013/11.528/7

Steunpunt Goederen- en personenvervoer

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 43 95

steunpuntmobilo@uantwerpen.be

<http://www.steunpuntmobilo.be>

VERGELIJKING PROCEDURES TUSSEN ZEEHAVENS: EEN ANALYSE VOOR DE HAVENS ANTWERPEN EN ROTTERDAM

EERSTE VERSIE NEERGELEGD	26 augustus 2013
LAATSTE FEEDBACK ONTVANGEN	5 mei 2014
AANGEPASTE VERSIE NEERGELEGD	15 mei 2014

Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer doet beleidsrelevant onderzoek in het domein van transport en logistiek. Het is een samenwerkingsverband van het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen en het Departement MOSI – Transport en Logistiek van de Vrije Universiteit Brussel. Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer wordt financieel ondersteund door de coördinerende minister Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Innovatie en Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding en Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de functioneel aansturende en functioneel bevoegde minister.

De auteurs danken Mevr. K. Celis (HoGent - FBO), Dhr. J. Kerkhof (Alfaport Antwerpen), Dhr. J. Van Wesemael (Alfaport Antwerpen), Dhr. B. Van Mol (Haven van Antwerpen), Dhr. C. Callens (GIPV Antwerpen) en Dhr. L. Avonts (GIPP Antwerpen) voor hun waardevolle inbreng in de voorliggende paper. Tevens danken de auteurs Drs. Katrien De Langhe voor haar medewerking bij de realisatie van deze beleidsondersteunende paper.

Procedures in het algemeen zijn niet statisch maar eerder dynamisch. Havenprocedures in het bijzonder verschillen hier niet van. Zij maken ook het voorwerp uit van continue bespreking met de stakeholders. De auteurs realiseren zich dat mogelijks bepaalde havenprocedures ter wijziging/verbetering op de discussietafel liggen (bv. verdere ontwikkeling op douanegebied in kader van *single window* ontwikkeling).



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Lijst van figuren	3
Lijst van tabellen	3
Afkortingen	4
1 Inleiding	5
2 Ketenactoren	9
3 Typologie van containerstromen	14
3.1 Communautair versus niet-communautair vervoer.....	14
3.2 Types containers.....	16
3.3 Types cargo.....	17
4 Het containerbehandelingsproces	19
4.1 Aankomst van de container in de haven.....	19
4.1.1 Dierlijke producten voor (niet)- humane consumptie uit derde landen.....	22
4.1.2 Plantaardige producten.....	24
4.1.3 Gevaarlijke goederen	25
4.1.4 Begaste containers	26
4.2 Tussenstop van de container in de haven.....	27
4.2.1 Just in time	28
4.2.2 Lege of volle containers.....	28
4.2.3 Pieken in aan- en/of afvoer	29
4.2.4 Import of export	30
4.2.5 Snelheid van documentenoverdracht	30
4.2.6 Afhandeling documenten door douanecontroles.....	31
4.2.7 Tariefstructuur.....	32
4.2.8 Schaalvergroting.....	32
4.3 Vervoer van de container naar het hinterland.....	33
5 Procedureverschillen Antwerpen - Rotterdam	33
5.1 Veterinaire keuring.....	33
5.1.1 Grensinspectiepost.....	34
5.1.2 Documenten-, overeenstemmings- en materiële controle.....	35
5.1.3 Tarieven voor veterinaire keuring	38
5.2 Fytosanitaire controle	39
5.2.1 Fytosanitaire controle in de haven van Rotterdam.....	39
5.2.2 Fytosanitaire controle in de haven van Antwerpen	40
5.3 Douane	41
5.3.1 Openingstijden	42
5.3.2 Willekeurige controle vermijden door een performant risicoanalyse-systeem	42
5.3.3 Een juiste afstemming tussen de terminal en de douane	44
6 Vergelijkend overzicht van de procedures	46
7 Besluit	49
8 Bibliografie	55

Lijst van figuren

Figuur 1: Transportketen.....	5
Figuur 2: Fysieke stromen van logistiek	5
Figuur 3: Export versus import	8
Figuur 4: Relatie tussen verschillende actoren	10
Figuur 5: Vormen van transportaansturing.....	13

Lijst van tabellen

Tabel 1: Overzicht vereiste capaciteit per modus.....	32
Tabel 2: Vergelijkend overzicht van de procedures	47

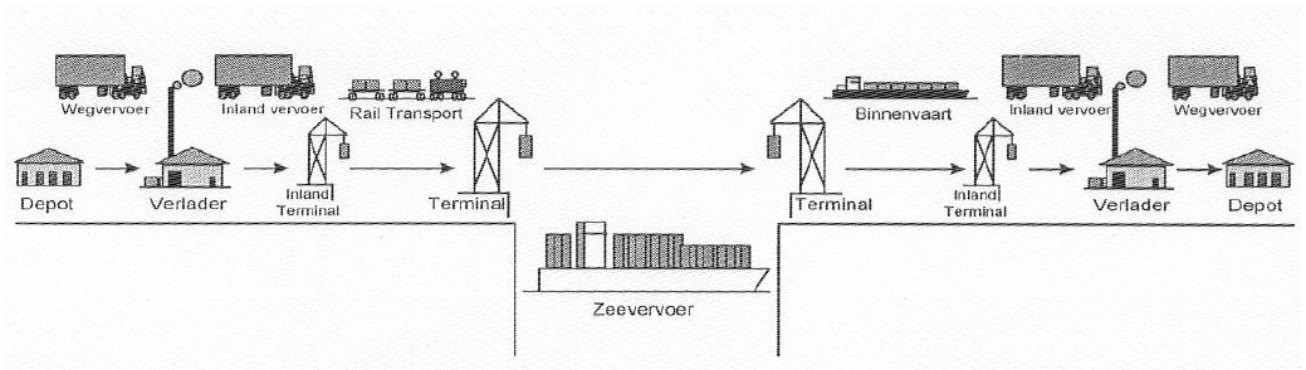
Afkortingen

Afkorting/begrip	Omschrijving
ADNR	Accord Européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses de Navigation par Rhin
ADR	Accord Européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses de navigation par Route
AEO	Authorized Economic Operator
CC	Centralised Clearance
D-conform	Documenten conform
Derde landen	Andere landen dan EU-lidstaten
EIP	Erkende inspectieplaats
FAVV	Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen
GCA	Goederencomptabiliteit Antwerpen
GDB	Gemeenschappelijk Document van Binnenkomst
GIP	Grensinspectiepost
IMDG	International Maritime Dangerous Goods
JIT	Just In Time
NVWA	Nederlands Voedsel en Warenautoriteit
OTP	Overheidstransactiepoort
PD	Plantenziektenkundige Dienst
PLDA	Paperless Douane en Accijnzen
RID	Règlement concernant le transport International ferroviaire de marchandises Dangereuses
RVV	Rijksdienst voor Keuring en Vlees
VGC	Veterinair Grenscontrole Systeem

1 Inleiding

Internationaal transport van goederen is niet altijd even transparant, en de ermee gepaard gaande procedures al evenmin. Vaak wordt van het eigenlijke vervoer van goederen enkel het laden, lossen en de fysieke beweging van de verschillende transportmodi, zoals zeeschepen, binnenschepen, vrachtwagens, treinen en vliegtuigen waargenomen. Een voorbeeld van een typische transportketen wordt weergegeven in figuur 1.

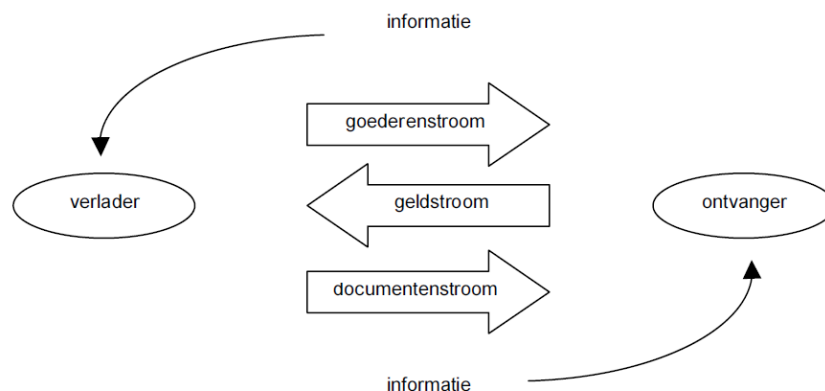
Figuur 1: Transportketen



Bron: Breure, 1998

Het is duidelijk dat de goederen ergens vandaan komen en naar ergens anders heen moeten, maar het is niet altijd duidelijk dat er achter die fysieke goederenbeweging een zeer lang en ingewikkeld proces schuilgaat. Er dient een hele logistieke keten doorlopen te worden om de goederen van de verkoper tot de koper te krijgen. Kasilingam (1998) maakt een onderscheid tussen drie logistieke stromen, met name de goederenstroom, de documentenstroom en de geldstroom (zie figuur 2). Deze drie stromen zijn sterk gerelateerd aan elkaar.

Figuur 2: Fysieke stromen van logistiek



Bron: Kasilingam, 1998 en Pilgrim, 2003

Aan de basis van dit logistiek proces ligt een overeenkomst tussen verkoper en koper. Gestandaardiseerde internationale leveringsvoorwaarden, de zogenaamde Incoterms[®], worden traditioneel gebruikt in internationale verkoopcontracten waarbij de goederen de nationale grenzen overschrijden. Incoterms[®] zijn internationale handelstermen opgesteld door de International Chamber of Commerce (ICC) met als doel te voorzien in een aantal internationaal uniforme en ondubbelzinnige regels ter verklaring van de meest gebruikte leveringsvoorwaarden in het internationaal handelsverkeer. De meest recente versie, Incoterms[®] ICC 2010, zijn van toepassing sinds 1 januari 2011. De Incoterms 2010 hebben als doel drie aspecten van een internationale koop/verkoop te regelen:

- 1) Verdeling van de kosten (Wie draagt welk deel van de leveringskosten?)
- 2) Verdeling van de risico's (Wie draagt de schade aan, of verlies van, de goederen tijdens het leveringsproces? Tot waar is het risico voor de verkoper? Vanaf waar is het risico voor de koper?)
- 3) Taakverdeling (Wie organiseert het vervoer? Wie sluit de verzekering af? Wie vervult de douaneformaliteiten?).

Nadat deze overeenkomst werd gesloten kan het logistieke proces met al zijn verschillende stappen in de keten van start gaan. Afhankelijk van de geselecteerde Incoterm¹ zal de opdrachtgever (verkoper of koper) een vervoerovereenkomst afsluiten met een vervoerder. De fysieke goederenstroom vangt vervolgens aan. Naast de goederenstroom is er ook de financiële afwikkeling (betaling goederen en vervoer, documentair krediet,...) van de transportafhandeling. De goederen- en financiële stroom verlopen alleen vlot als de informatie- en documentenstroom goed georganiseerd is.

Een goede logistieke keten is dus van groot belang. Voor een haven, een vervoersknooppunt binnen de logistieke keten, is het dan ook zeer belangrijk hierop zo goed mogelijk in te spelen. (Kosten-) efficiënte procedures (bv. op het vlak van de Douane en het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen, ook wel Voedselagentschap genoemd) zijn vanuit concurrentieel oogpunt bijzonder belangrijk. Per havengebied zijn er dan ook procedures. Starre, complexe, veelvuldige

¹ Binnen de watergebonden Incoterms (FAS, FOB, CFR, CIF) zijn FOB (Free on Board) en CIF (Cost Insurance Freight) de meest gehanteerde Incoterms. In het geval van containervervoer geniet de term FCA (Free carrier) de voorkeur in plaats van FOB.

en/of tijdrovende procedures alsook de (verschillende/wijzigende) interpretatie ervan kunnen de havenkeuze² van een rederij en/of verlader beïnvloeden. Hierdoor kan een haven trafiek verliezen.

ONDERZOEKSVRAAG

Vanuit academisch oogpunt zou het bijzonder interessant zijn om het effect van een wijziging in de procedures op de kosten van een rederij en/of verlader enerzijds en de concurrentiepositie van de havens anderzijds door te rekenen. In samenwerking met de betrokken partijen kunnen de direct ermee gepaard gaande kostprijs immers snel berekend worden. De indirecte impact ligt echter moeilijker. Hierdoor beantwoordt de voorliggende beleidsondersteunende paper eerst de vraag in welke mate de procedures al of niet afwijken van elkaar tussen verschillende havens. Deze vraag past tegen de achtergrond van het vereenvoudigen en versnellen van de (administratieve) procedures, dat hoog op de agenda van de EU staat. Het harmoniseren en vereenvoudigen van procedures zouden een beter functioneren van de havens mogelijk maken. is bijzonder actueel

AFBAKENING VAN HET ONDERZOEKSDOMEIN

Voor bepaalde procedures geldt Europese wetgeving die door iedere Lidstaat moet worden omgezet. Uit de praktijk blijkt echter dat de ene Lidstaat ten opzichte van de andere soepeler omspringt met bepaalde regels of procedures. Het onderzoek beperkt zich tot de vraag in welke mate de **Nederlandse** praktijk afwijkt van de **Belgische**.

De vergelijking van de procedures tussen zeehavens wordt beperkt tot de twee belangrijkste containerhavens in de Le Havre-Hamburg range, meer specifiek **de havens van Antwerpen en Rotterdam**. Een bijkomende motivatie voor de keuze van de respectieve havens is dat de haven van Antwerpen zich op het vlak van procedures vooral vergelijkt en laat vergelijken met de haven van Rotterdam (Schoenmaeckers, 2010; Van den Bleeken, 2009; Van Opstal, 2009; Hylebos, 2009 en Veraart, 2009).

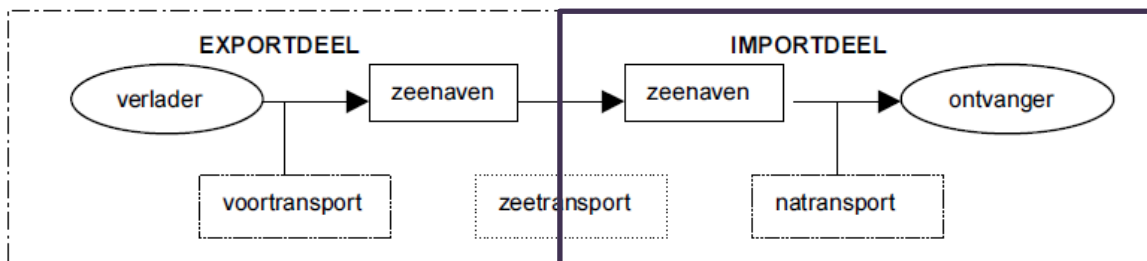
De analyse is verder afgebakend tot de **importbeweging van gecontaineriseerde cargo** (figuur 3) en dus niet conventionele goederen of roll-on/roll-off. De importbeweging is immers gekenmerkt door de meeste tussenstappen en hindernissen³. De nadruk ligt enkel op de procedure(s) die een

² Meer over havenkeuze en het belang van de criteria: zie Aronietis, R., Van de Voorde, E. and Vanelslender, T. (2011). Competitiveness determinants of some European ports in the containerized cargo market, Proceedings of the BIVOC-GIBET Transport Research Day 2011 - Namur, University Press.

³ De export wordt gekenmerkt door een aantal andere tussenstappen. Soms liggen andere redenen ten grondslag aan de verschuiving van trafiek. Zo bracht bv. een wijziging van de milieureglementering een verschuiving in de trafiek van 2^{de} handswagens teweeg. De haven van Antwerpen stelde immers een Reglement voor het behandelen van tweedehands voertuigen in de haven van Antwerpen' op. Een (verdere) verscherping van het reglement situeert zich best op het Europese niveau.

container, afkomstig uit een derde land, moet doorlopen. Gezien communautair vervoer een vereenvoudigde procedure doorloopt, ligt de focus in voorliggende paper op het niet-communautair goederenverkeer.

Figuur 3: Export versus import



Bron: Pilgrim, 2003

In de voorliggende beleidsondersteunende paper wordt verder gefocust op droge importladingen⁴, en bovendien enkel op gevaarlijke goederen en de goederen van dierlijke oorsprong of van plantaardige oorsprong. De nadruk ligt dus voornamelijk op zendingen die in aanmerking komen voor veterinaire of fytosanitaire controles⁵. Dit maakt de paper nog meer gefocust. Voor elk van hen geldt verschillende wetgeving die moet nageleefd worden tijdens het verloop van de procedure van haven naar hinterland en voor elk van hen bestaan er verschillen in de latere procedure.

ONDERZOEKSDOELSTELLING

De belangrijkste doelstelling van deze beleidsondersteunende paper is het analyseren van de documentenstroom en de hiermee gepaard gaande administratieve procedures (zowel vervoers- als douane-technisch) die een welbepaalde container doorloopt om van haven naar hinterland te geraken met een tussenstop op de terminal. Hiertoe werden literatuuronderzoek, in hoofdzaak wetenschappelijk, en veldonderzoek, bestaande uit interviews met bevoorrechte getuigen, uitgevoerd.

⁴ Naast de importladingen voor droge cargo bestaan er nog verschillende types om natte cargo te vervoeren (tanktainers). Dit valt buiten de scope van deze beleidsondersteunende paper.

⁵ De controles door het FAVV zijn viervoudig, nl. veterinaire controles, fytosanitaire controles, handelsnormcontroles en controles op de veiligheid van levensmiddelen en diervoeders

OPBOUW VAN HET ONDERZOEK

De opbouw van de paper is als volgt. Alvorens over te gaan tot het behandelen van de eigenlijke logistieke procedure is het van belang even kort stil te staan bij de belanghebbende partijen in deze procedure. Deze worden toegelicht in sectie 2, omdat zij mee de complexiteit van de ketens en hun procedures bepalen. In sectie 3 wordt de typologie van de verschillende containerstromen besproken. Deze typologie beschrijft de belangrijkste factoren die een invloed op het verloop van de procedure van containers in een haven kunnen uitoefenen. In sectie 4 wordt er vervolgens een beschrijving gegeven van de algemene procedure die een container van haven naar hinterland doorloopt en welke knelpunten zij hierbij kan ervaren. Deze procedure wordt afgebakend door de eerder beschreven typologie en geeft de drie algemene stappen weer die een container doorloopt. Een container komt toe in de haven, maakt een tussenstop op de terminal om daarna vervoerd te worden naar het hinterland, of omgekeerd uiteraard. Het is in deze verschillende stappen dat verschillen tussen havens kunnen zitten. Aansluitend zal sectie 5 de belangrijkste verschillen in procedure tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam in detail toelichten. Tot slot bespreekt sectie 6 een aantal belangrijke concepten die recent of in de toekomst een grote rol speelden / gaan spelen in de facilitering van goederenstromen in havens.

2 Ketenactoren

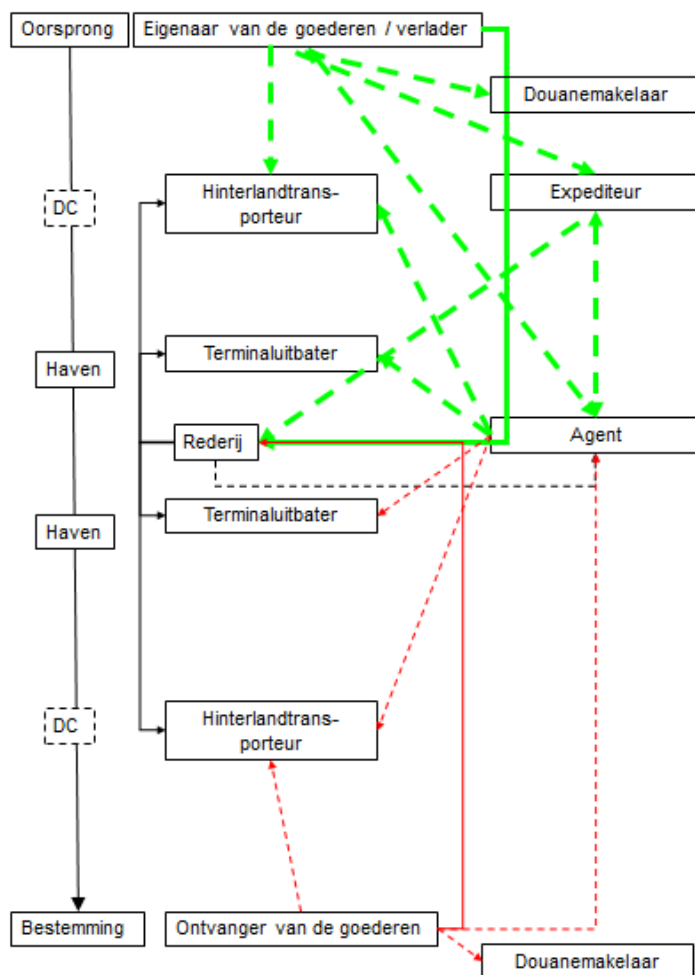
De haven vormt een vervoersknooppunt in logistieke ketens. De belangrijkste functie die zij hierin uitoefent, is de overslag van goederen tussen verschillende modaliteiten. In plaats van zich enkel en alleen te richten tot schepen en hun scheepslading verschuift de aandacht meer en meer naar de logistieke ketens. De haven oefent niet meer de rol uit van een traditioneel ontkoppelpunt maar maakt meer en meer deel uit van een logistieke keten en vult hier eerder een ketenregiefunctie in (Meersman *et al.*, 2010).

De bespreking van de transportketen kan niet losgekoppeld worden van de markten die er een rol in spelen (Pilgrim, 2003). Gerelateerd aan de overslag van goederen tussen de modaliteiten spelen de transport- en de overslagmarkt een cruciale rol. Het zijn de expediteur⁶, verlader⁷, ontvanger en

⁶ Volgens de wet van 26 juni 1967 - art. 1 - is de commissionair-expediteur bij het vervoer "... elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding de verbintenis aangaat goederen te doen vervoeren in eigen naam maar voor rekening van zijn committent, en een of meer met dat vervoer samenhangende verrichtingen zoals, het in ontvangst nemen, het bezorgen aan derden-vervoerders, het opslaan, de verzekering en het in- of uitklaren, uit te voeren of te doen uitvoeren".

transporteur die in deze transportketen cruciaal zijn. Het zijn deze partijen die met elkaar, doorheen de hele keten, in contact staan. Dit contact kan echter op verschillende wijzen verlopen. Zo kan er enerzijds sprake zijn van direct contact tussen verlader en ontvanger maar anderzijds kan het zijn dat de verlader ervoor kiest om gebruik te maken van één of meerdere tussenpersonen. Het gaat hier bijvoorbeeld om de tussenkomst van een expediteur en/of transporteur.

Figuur 4: Relatie tussen verschillende actoren



Bron: Meersman, *et al.* (2010)

⁷ "Verlader" is elke natuurlijke persoon en elke rechtspersoon die de te vervoeren zaken materieel ter beschikking stelt van de vervoerder.

Figuur 4 geeft de relatie tussen de verschillende partijen weer, gevolgd door een korte beschrijving van elk van deze partijen en hun respectieve rol. Groene lijnen geven het exportgedeelte aan van de keten, terwijl rode lijnen het importgedeelte tonen. Volle lijnen zijn vaste, fysieke relaties die in elk geval optreden, terwijl stippellijnen relaties zijn die mogelijk maar niet noodzakelijk aanwezig zijn.

De **terminaloperator** zal alle activiteiten met betrekking tot de goederenbehandeling op de terminal coördineren. Deze operator zal toezien op het laden en lossen van de goederen van schip op kade, de kwantiteit van de goederen controleren met wat op de ladingbrief staat vermeld, de documenten checken die vrachtwagenchauffeurs bij hebben voor het oppikken van de goederen, enz. Kortom, de terminaloperator organiseert de kernprocessen op een terminal.

De **scheepsagent** zal in de naam en voor rekening van één of meerdere rederijen optreden. De scheepsagent heeft met de rederij een contractuele relatie, waarbij wordt overeengekomen dat de agent diensten uitvoert voor zijn opdrachtgever tegen betaling van een vergoeding.

Daar waar de scheepsagent de belangen van het schip (de rederij) behartigt, zal de expediteur de belangen van de goederen vertegenwoordigen. In het hele gebeuren van overzeese transacties blijft de **expediteur** een belangrijke hoofdspeler. De expediteur onderhoudt goede relaties met eenieder die te maken heeft met het vervoer inclusief autoriteiten, instanties of diensten. Hij heeft vooral een coördinerende rol en zal zijn opdrachtgever bijstaan in de uitvoering van de overzeese en andere transporten. Hij coördineert het transport waarin hij ook zorgt voor het aanvragen, uitstellen, laten valideren en bezorgen van de vereiste documenten. De expediteur vertegenwoordigt zijn opdrachtgever en handelt hierin in eigen naam voor rekening van zijn opdrachtgever. Inzake import situeert de belangrijkste taak van de zeehavenexpediteur zich tussen enerzijds de vertrekhaven respectievelijk met de overzeese bestemmingshaven en anderzijds de eindbestemming van de goederen.

De **transporteur** zal in opdracht van de klant de goederen op het opgedragen tijdstip op de terminal komen afhalen om vervolgens te vervoeren naar het hinterland, of omgekeerd.

Naast deze belangrijkste partijen kan de Kamer van Koophandel nog vermeld worden. Deze zorgt er immers voor dat de oorsprongsattesten worden toegekend⁸. Ook het Consulaat van het land van

⁸ Zowel in Vlaanderen als in Nederland is het de Kamer van Koophandel (KvK) die certificaten inzake niet-preferentiële oorsprong afgeeft. Bij de afgifte van preferentiële oorsprongscertificaten (bv. EUR1) is er een verschil: in België is dit louter en alleen de bevoegdheid van de douane. In Nederland komt voor de preferentiële oorsprongscertificaten ook de KvK tussen. (Van Wesemael, 2014)

bestemming is bij het importeren van goederen niet onbelangrijk aangezien zij een soort douanetoestemming voor de invoer biedt. De havenautoriteiten spelen dan weer een rol inzake het geven van bepaalde toelatingen. De bevoegde Ministeries en Agentschappen (Economie, Landbouw, enz.) staan in voor de invoervergunning⁹. Tot slot zijn er nog enkele bijkomende organismen zoals het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) of overheidsdiensten, instanties en agentschappen die belangrijk zijn indien we te maken krijgen met bijzondere goederen waarvan de invoer onderworpen is aan speciale voorschriften. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de invoer van dieren, zuivelproducten, gevaarlijke stoffen en wapens. Elk van deze gevallen is onderworpen aan een speciale procedure waar een aantal specifieke organismen aan te pas moeten komen. In geval van verlies of schade is de tussenkomst van een averijcommissaris ook van groot belang inclusief experts en despacheurs.

Wanneer de goederenstroom minder vlot verloopt, kan het immers zijn dat er bijkomende instanties moeten betrokken worden om bepaalde interventies uit te voeren. Denk hierbij aan het opstellen van processen-verbaal, laboratoria, arbitrage, advocaten etc. In dat geval is uiteraard ook de verzekeringsmakelaar belangrijk voor het gevolg geven aan de zeeverzekerings- of andere transportpolissen.

De keuze voor één of meerdere tussenpersonen kan leiden tot verschillende vormen van aansturing van de transportketen. Zo kan iedere schakel in de keten apart aangestuurd worden of de keten kan ook in zijn geheel aangestuurd worden. In het geval van de aansturing van het containertransport kunnen ook verschillende vormen onderscheiden worden. Enerzijds kan er sprake zijn van *carrier haulage*, dat het laatste decennium sterk wint aan belang, en anderzijds kan men te maken hebben met *merchant haulage* (schematische voorstelling: zie appendix 1)¹⁰. De term *carrier haulage* wordt gebruikt wanneer de reder het containervervoer van de zeehaven naar een eindbestemming in het achterland regelt en coördineert. Deze vorm van vervoer doet het belang van de hinterlandzijde van de containerterminals in de havens stijgen, aangezien de reder als vervoerder op zee ook zelf in de

⁹ Zie Departement internationaal Vlaanderen, Dienst Controle Strategische goederen <http://www.vlaanderen.be/int/controle-strategische-goederen>. Voor een invoervergunning afval kan men terecht bij OVAM.

¹⁰ De Amerikaanse transportmarkt is eerder van het type *carrier haulage*, terwijl de Noord-Europese transportmarkt gekenmerkt wordt door overwegend *merchant haulage*. In Nederland is bijvoorbeeld de verhouding tussen *carrier haulage* en *merchant haulage* 30-70 procent; terwijl deze verhouding omgekeerd was in 2000. Let wel, de verhouding verschilt van tijd tot tijd en van land tot land. (van der Horst & de Langhen, 2008; van den Broek et al., 2010) Dezelfde verhouding geldt voor België.

vervoersketen participeert. Bij *merchant haulage* organiseert de verlader (of expediteur) of de ontvanger zelf het vervoer. Figuur 5 visualiseert tevens enkele tussenvormen¹¹.

Figuur 5: Vormen van transportaansturing

	Voortransport		Hoofdvervoer	Natransport	
	weg	spoor/binnenvaart		spoor/binnenvaart	weg
merchant haulage					
carrier haulage					
merchant inspired carrier haulage - multimodaal					
merchant inspired carrier haulage - unimodaal					
reduced merchant haulage					

Bron: Sys (2011-2012)

Naast deze (tussen-)vormen van transportaansturing bestaat er nog een andere aansturingvorm van het vervoer, nl. *terminal haulage*. Onder terminal haulage wordt begrepen het feit waarbij de terminal medebepalend is voor het vervoer van en naar het hinterland¹². Het belang van terminal haulage neemt toe. Een verklaring kan gevonden worden in de trend om de inklaringsprocedure te verleggen van de zeehaven naar inland terminals¹³, en de introductie van de incoterm 'DAT' of *Delivered at terminal* (bv. in plaats van 'port of discharge Antwerp' treft men op de bill of lading 'place at terminal < name>' aan).

Figuur 6: Terminal haulage

	Hoofdvervoer	Inland terminal	Last mile	
Merchant haulage				<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #d9ead3; margin-right: 5px;"></div> merchant <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #9966cc; margin-right: 5px;"></div> carrier </div>
Terminal haulage				
Carrier haulage				

¹¹ Bijvoorbeeld merchant inspired carrier haulage duidt op transport voorgedragen door de afzender of de ontvanger van de goederen, maar voor rekening van de *carrier*.

¹² Hierbij kan worden verwezen naar de toepassing van het principe van "e-gate" waarbij de importlading onder toepassing van vereenvoudigde douaneprocedures (overbrenging onder de regeling douane-entrepot) onmiddellijk van de diepzeeterminal naar 'extended gates' (publiek) en containertransferia (publiek/privaat) (al of niet in andere lidstaten gelegen) kunnen worden overgebracht en hierdoor de doorlooptijd bij het afhandelen van douaneformaliteiten aanzienlijk wordt verminderd. (Van Wesemael, 2014) Een E-gate vergunning verwijst dan naar een vergunning om importlading zonder transitdocument (dus documentloos) door te voeren naar de inland terminal.

¹³ Een interessant neveneffect is het feit dat bv. het openen van een container in de haven van Antwerpen door dokarbeiders gebeurt, terwijl op inland terminals i.c. gewone arbeiders deze activiteit voor hun rekening nemen. Een ander interessant verschil heeft te maken met de plaats van de controle: in de haven van Antwerpen moet de container naar de scanners gebracht worden; terwijl op een inland terminal de douane naar de container gaat. Hierdoor kan dus een extra transport en multi-stop vermeden worden (Van Mol, 2014).

Na de beknopte bespreking van de logistieke keten en de betrokken actoren, wordt vervolgens naar de (goederen-)stromen zelf gekeken, en meer bepaald kan een typologie worden gemaakt.

3 Typologie van containerstromen

Een **containerstroom** kan vooreerst in twee richtingen gaan, nl. inkomend en uitgaand. Bij een inkomende stroom komen containers binnen in de haven en eindigen in het achterland. Belangrijk is hier het natransport van zeehaven naar ontvanger. Deze containers komen na een voorafgaande melding aan in grote hoeveelheden en vertrekken individueel per vrachtwagen of in kleine hoeveelheden per spoor of binnenvaart. Zij vertrekken echter wel in een willekeurige volgorde, afhankelijk van het tijdstip waarop de transporteurs in opdracht van de klant de containers komen afhalen. Vooraleer de containers worden opgehaald is de kans groot dat zij nog een tijdje op de terminal blijven en krijgen bijgevolg een bepaalde plaats op de terminal toegewezen (Pilgrim, 2003). Een efficiënte en goede planning is hier cruciaal om later de containers in zo weinig mogelijk bewegingen te kunnen plaatsen op het transportmiddel dat hen zal vervoeren naar de eindbestemming. Onder een uitgaande goederenstroom wordt de stroom begrepen waar de containers in het achterland starten en in de haven eindigen met als doel geëxporteerd te worden. Belangrijk is hier het voortransport van verlader naar zeehaven. Deze containers worden, in tegenstelling tot de importcontainers, meestal op tijd afgeleverd. Dit maakt de verblijftijd (*dwell time*) op de terminal veel korter, wat de kost doet dalen (Pilgrim, 2003).

Naast de containerstroom kan het type **container** een invloed uitoefenen op de te volgen procedure, en dus ook op de efficiëntie van de keten. Het type container bepaalt welke plaats de containers op de terminal krijgen toegewezen. Het type **cargo** (dierlijk of plantaardig) zal verder ook bepalen welke procedure¹⁴ er gevolgd dient te worden. Alsook het feit of het al of niet gaat om **communautair vervoer** zal mede bepalen of er een verschillende procedure wordt gehanteerd. Op de onderscheidende aspecten uit deze alinea wordt in onderstaande secties in meer detail ingegaan.

3.1 Communautair versus niet-communautair vervoer

Douane-technisch is het van belang om de douanestatus van de goederen te kennen. Onder de douanestatus van de goederen wordt de kwalificatie van de goederen als communautair of niet-

¹⁴ Hierbij moet een onderscheid gemaakt worden tussen de douaneprocedures en de procedures voor aanmelden en controle door het FAVV. Doorgaans blokkeert de douane de container tot vrijgave door het FAVV (Van Mol, 2014).

communautair verstaan¹⁵. Voor wat betreft de procedure die een container van haven naar hinterland moet doorlopen, maakt dat een groot verschil.

Met betrekking tot communautaire goederen bestaat er, op een aantal uitzonderingen na, geen rechtstreekse douaneschuld¹⁶. Deze goederen gaan niet in transit en in principe geldt in dit geval het vrij verkeer van goederen zoals voorgeschreven in EG-wetgeving. Het vervoer van goederen tussen landen van de Europese Unie is vrij. Op grond van artikel 28 en 29 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap zijn invoer- en uitvoerbeperkingen tussen alle lidstaten verboden¹⁷.

Bij het invoeren van niet-communautaire goederen in het EU-douanegebied ontstaat er een douaneschuld. Inklaren van goederen (lees in het vrije verkeer brengen) of plaatsing onder een andere douaneregeling (bv. tijdelijke invoer met gedeeltelijke vrijstelling van rechten in het geval van transit) kan leiden tot douaneschuld¹⁸. Het “in vrij verkeer brengen” van goederen betekent dat bij het invoeren van niet-communautaire goederen de “rechten bij invoer” betaald werden¹⁹. “Rechten

¹⁵ In het Communautair Douanewetboek worden communautaire goederen als volgt omschreven:

- goederen die geheel zijn verkregen in het douanegebied van de Gemeenschap;
- goederen die zijn ingevoerd uit landen of gebieden die geen deel uitmaken van het douanegebied van de Gemeenschap en die in het vrij verkeer zijn gebracht;
- goederen die in het douanegebied van de Gemeenschap zijn verkregen, hetzij uitsluitend uit goederen zoals bedoeld onder streepje 1 en 2, hetzij uit goederen zoals bedoeld onder streepje 1 en 2 (Communautair Douanewetboek, artikel 4 punt 7).

Tegenover de communautaire goederen staan de niet-communautaire goederen die worden beschreven als andere goederen dan de goederen die als communautaire goederen worden aangemerkt. Wat betreft het vervoer van deze niet-communautaire goederen kan er een onderscheid gemaakt worden naargelang de goederen worden vervoerd:

- binnen het douanegebied van de Gemeenschap;
- tussen het douanegebied van de Gemeenschap en een EVA land/Visegrad-land; EVA-landen zijn Zwitserland, Liechtenstein, Noorwegen en IJsland; Visegrad-landen zijn Polen, Hongarije, Tsjechië en Slowakije;
- tussen het douanegebied van de Gemeenschap in een derde land en omgekeerd.

¹⁶ Bij vervoer over zee zijn communautaire goederen wel onderhevig aan communautair douanevervoer (72L) teneinde het communautaire karakter van de goederen te kunnen aantonen. Het Europese project ‘Blue belt’ zal hiervoor een oplossing formuleren. Dit houdt in dat de douanestatus moet opgenomen worden in het manifest (Van Mol, 2014) (Meer info: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-652_en.htm; voorbeelden met betrekking tot e-manifest: zie http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-658_nl.htm)).

¹⁷ Bij het vervoer van communautaire goederen binnen de EU zijn er dus ook geen douaneformaliteiten.

¹⁸ Goederen kunnen bij invoer onder een rechten opschortende regeling worden geplaatst (zoals transit, douane)entrepot, actieve veredeling ,...).

¹⁹ Bij de invoer van niet-communautaire goederen kunnen deze op het vlak van douane het in het vrije verkeer worden gebracht, waarbij alle douanerechten en daarmee gelijkgestelde rechten dienen te worden voldaan. Behoudens plaatsing onder een opschortende douaneregeling zullen de goederen bij de invoer op hetzelfde ogenblik dat ze in het vrije verkeer worden gebracht meestal ook in het verbruik worden gesteld waarbij de nationale belastingen die bij invoer verschuldigd kunnen zijn (BTW, accijnzen, milieuheffing, ...) worden voldaan.

bij invoer” zijn onder andere de invoerrechten of douanerechten, btw en nationale taken. De goederen die in transit gaan, worden niet in de haven ingeklaard maar gaan in transit naar hun bestemming.

Bij de import van niet-communautaire goederen bepaalt de HS goederencode²⁰ en de oorsprong van het product de douanerechten (en antidumping), maar niet de te volgen procedure (Van Mol, 2014)²¹. Afhankelijk van de goederensoort gekoppeld aan het land van oorsprong zal een andere procedure worden gevolgd. Bovendien heeft het land van oorsprong dikwijls ook een invloed op het feit of een container al dan niet ontgast moet worden.

3.2 Types containers²²

Het type container zal niet zorgen voor bijzondere vertragingen of bijkomende kosten, maar zal in sommige gevallen wel de plaats op de terminal bepalen. In die zin is het dus van belang toch even stil te staan bij de verschillende types van containers.

Het gebruik van een welbepaald type container zal afhangen van de cargo die erin vervoerd moet worden. Vooreerst is er de gekende '*dry freight container*'. Deze container komt het meeste voor en is geschikt om algemene koopwaar te vervoeren zoals bijvoorbeeld kleding. De container is gemaakt van staal en helemaal omsloten waardoor het laden en lossen van de container wordt vergemakkelijkt.

Naast deze algemene container bestaan er containers die, afhankelijk van het type te vervoeren cargo, beschikken over een speciale uitrusting. De meest gekende containers in deze categorie zijn de '*open top*' container, de '*insulated container*' en de '*reefer container*'. Een '*open top*'-container kan beschreven worden als een container die wordt gebruikt voor het vervoeren van goederen die te hoog zijn om in een *general purpose* container te worden opgeslagen. Deze containers krijgen door hun afmetingen een aparte plaats op de terminal toegewezen. De geïsoleerde of '*insulated container*' is een container zonder ingebouwde koeleenheid. De isolatie vermindert de effecten van

²⁰ Wanneer product(en) de douane passeren is het nodig de goederencode te vermelden, ook wel bekend als HS goederencode of Taric code. (Raadpleeg http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/taric_consultation.jsp?Lang=en).

²¹ Ook voor dierlijke en plantaardige producten bepaalt de oorsprong de controles, maar niet de procedure. Deze laatste is steeds dezelfde.

²² Voor meer informatie: http://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/stra_03_01_00.html.

temperatuursverandering en condensatie. Ze zijn geschikt voor bederfbare goederen en andere goederen die bescherming tegen weersomstandigheden nodig hebben, zonder dat het nodig is de goederen te koelen (Brodie, 1999). Tot slot spreekt men van de container met ingebouwde koeleenheid of de zogenaamde 'reefer container' wanneer het gaat om het vervoer van goederen die koeling nodig hebben. De reefer beschikt bovendien over een T-vloer (ijzeren stangen) zodat de koude lucht goed kan circuleren (Van den Bleeken, 2009). De temperatuur dient manueel ingegeven te worden aangezien reefers zich niet automatisch aanpassen aan het product. Om de goederen op temperatuur te houden dient de reefer container ingeplugd te worden op de transportmodus (bv. chassis met een ondergebouwde GENSET), tenzij het gaat om diesel aangedreven units (24u of 48u service). Op de terminal worden speciale plaatsen voorzien. Het gaat hier om reeferrekken die over een aansluiting beschikken om de containers in te pluggen. Ook reefer containers vallen onder controle van de douane.

3.3 Types cargo

Het type cargo heeft een invloed op de uit te voeren controles (Veraart, 2009).

Dieren en producten van dierlijke oorsprong zijn onderworpen aan veterinaire keuringen. Onder deze producten van dierlijke oorsprong worden producten die al of niet voor menselijke consumptie geschikt zijn, verstaan.

Planten, producten van plantaardige oorsprong, grond en andere materialen die dragen kunnen zijn van schadelijke organismen zijn dan weer onderworpen aan een fytosanitaire controle of controle van de handelsnorm²³ of controle van de veiligheid van levensmiddelen en diervoeders. Onder fytosanitaire controle kunnen zowel planten als producten die met planten te maken hebben zoals bijvoorbeeld groenten en fruit, zaden, plantgoed, sierplanten, boomkwekerijproducten, hout, ... vallen.

Tot slot kunnen **gevaarlijke goederen** als een geheel aparte categorie beschouwd worden. Er wordt meer en meer aandacht besteed aan gevaarlijke goederen doordat de chemische industrie zich sinds de jaren zestig enorm snel heeft ontwikkeld rond een aantal havens, onder andere Antwerpen en

²³ Naast de gebruikelijke controles bij invoer controleert het FAVV ook de naleving van de op EU-niveau vastgestelde handelsnormen bij groenten en fruit op de binnenlandse markt hoofdzakelijk in de groothandel (o.a. veilingen) en voor aardappelen bij de bereiders, verpakkers en groothandels.(FAVV, 2014a)

Rotterdam. Ook verschillende rampen zoals bijvoorbeeld de Seveso-ramp²⁴ hebben ertoe bijgedragen dat de reglementering ten aanzien van de productie, de behandeling en het transport van gevaarlijke goederen zich heeft ontwikkeld.

Inzake gevaarlijke goederen is het gebruik van de juiste verpakking van bijzonder belang. Hiervoor draagt de afzender de verantwoordelijkheid. In de ADR²⁵-wetgeving vindt men een lijst van gevaarlijke stoffen²⁶ terug. Deze lijst kan o.a. geraadpleegd worden voor de verpakkingsinstructies. Er zijn drie verpakkingsgroepen. Voor gevaarlijke stoffen is het van belang te weten in welke van de drie verpakkingsgroepen ze vallen. Verpakkingsgroep I betreft degene voor zéér gevaarlijke stoffen, verpakkingsgroep II voor gevaarlijke stoffen en verpakkingsgroep III voor minder gevaarlijke stoffen. Afhankelijk van de categorie waaronder de lading valt, dient de verpakking te voldoen aan andere keuringseisen (bv. een verpakking geschikt voor verpakkingsgroep I moet sterker zijn en heeft zwaardere keuringseisen dan een verpakking voor stoffen van verpakkingsgroep II, enzovoort).

Ook op de terminal wordt er rekening gehouden met het feit of het gevaarlijke goederen betreft. Indien een container gevaarlijke goederen bevat, zal er aan deze container een afgezonderde zone worden toegewezen teneinde de veiligheid te optimaliseren. Op de plaatsen waar deze containers gestapeld worden, is de terminal voorzien van systemen om bijvoorbeeld snel te kunnen blussen indien er brand uitbreekt. (Lefevre, 2010)

Nu de werking van de logistieke keten, de betrokken actoren en het type stromen duidelijk is, kan in detail worden ingegaan op de procedures, met als doel de verschillen tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam te identificeren.

²⁴ De Seveso-ramp was een ramp die zich op 10 juli 1976 voerde in Seveso, een stad in Italië. In een chemische fabriek Icmesa trad een explosie in een reactor op. Door de explosie werd er een toxische stof uitgestoten. Er vielen geen dodelijke slachtoffers maar een groot deel van de bevolking geraakte verminkt door het gifgas.

²⁵ Het Accord européen relatif au transport international de marchandises Dangereuses par Route' of ADR is het verdrag voor het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Op 1 januari 2013 werd de nieuwe, geherstructureerde ADR-wetgeving van kracht.

²⁶ Alle gevaarlijke goederen zijn opgenomen in tabel A, in de numerieke volgorde van hun stofidentificatienummer, ook wel UN-nummer. De lijst van gevaarlijke goederen is te raadplegen op http://www.mobiliteit.belgium.be/nl/binaries/adr2013_tabelA_tcm466-226567.pdf

4 Het containerbehandelingsproces

In de behandelingsprocedure van de haven van niet-communautaire goederen naar het hinterland dienen verschillende stappen doorlopen te worden. De geïmporteerde container komt binnen in de haven (stap 1), wordt tijdelijk opgeslagen op de terminal (stap 2) om vervolgens na de vereiste douane- of andere controles (bv. voedselveiligheid), en indien in overeenstemming met de nodige documenten en wetgeving, te vertrekken via één van de transportsystemen naar het hinterland (stap 3). Op het eerste zicht lijkt dit eenvoudig, maar de praktijk is vaak anders.

In deze sectie worden de drie grote stappen besproken die een container, onafhankelijk van de haven, doorloopt van haven tot hinterland (lees: eindbestemming). In principe dient er in iedere haven een gelijkaardige procedure te worden gevolgd, want deze wordt opgelegd door Europese wetgeving. Het is vooral in de toepassing van de procedure dat er verschillen tussen de havens kunnen optreden. Die verschillen worden voor de havens van Antwerpen en Rotterdam in detail toegelicht in sectie 5.

4.1 Aankomst van de container in de haven

Alles begint met het zeeschip dat in de haven aankomt om gelost te worden. Naargelang de gebruiken van de haven waar het schip aanloopt, zullen de goederen uit het zeeschip door de goederenbehandelaar (stouwer, natie of terminal operator) ofwel rechtstreeks op een ander transportmiddel worden overgeladen ofwel op de kade worden gelost²⁷.

Echter, vooraleer een zeeschip in een zeehaven kan worden gelost, dienen er een aantal formaliteiten vervuld te worden. In dit kader is er soms sprake van zowel een manuele (bv. lijst van scheepsprovisies, Generale verklaring) als elektronische procedure (= norm). De manuele procedure houdt in dat de kapitein ten laatste voor het einde van de eerste werkdag die volgt op de dag van aankomst van het schip een algemene aangifte moet inleveren bij de bevoegde douanedienst.

²⁷ Schematische weergave: Zie <http://www.portofantwerp.com/apcs/nl/content/cargo-logistiek> > goederenstroom import.

De algemene aangifte wordt door de kapitein of de scheepsagent opgesteld en bevat een aantal documenten²⁸.

Naast de manuele procedure d.w.z. de meldingsformaliteiten van zeeschepen aan douane en andere instanties (IMO FAL) beschikt men over een elektronische procedure voor het binnenkomen van zeeschepen in APICS en vervolgens via het CBS naar andere autoriteiten. Uiterlijk tegen 2015²⁹ moet alle scheepsrapportage elektronisch verlopen (bv. tegen deze achtergrond dienen de *single window* ontwikkelingen geplaatst te worden).

Specifiek voor de haven van Antwerpen dient de algemene aangifte van een schip gedaan te worden bij de douane. De elektronische gegevensuitwisseling gebeurt via gestandaardiseerde UN/EDIFACT-berichten³⁰. Deze elektronische gegevensuitwisseling bestaat uit de uitwisseling van gegevens met betrekking tot de Bill of Lading, het containernummer, het gewicht en de omschrijving van de goederen naar de douane (Van den Bleeken, 2009).

Sedert 2011 is het eveneens verplicht om inzake security een ENS (entry summary declaration) bij de douane in te dienen alvorens de goederen de EU binnenkomen. Dit betekent dat in de "*first port of call*" waar de goederen de EU zullen binnenkomen een ENS aangifte dient te worden ingestuurd door de carrier of door een persoon die hiervoor werd aangesteld. Voor containers dient de ENS-aangifte bij de douane van het kantoor van binnenkomst worden ingediend 24 u voor dat de goederen aan boord worden geladen in het land van export. (Van Wesemael, 2014)

²⁸ De desbetreffende documenten zijn

- de generale verklaring Benelux20 (kantoor- en statistiekexemplaar) aangifteformulier voor containervervoer (IMO FAL Formulier 1)(van scheepsagent/rederij naar eerste haven in de EU)
- de vrachtilijst 126 (kantoor- en controle-exemplaar en exemplaar aansprakelijke persoon)
- de provisielijst 130
- de bemanningsgoederenlijst 135
- bemanningslijst (IMO FAL Formulier 5)
- passagierslijst (IMO FAL Formulier 6)

²⁹ Richtlijn 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.

³⁰ Zie <http://www.portofantwerp.com/apcs/nl/processes/wizard>.

Goederen die in het EU-douanegebied werden binnengebracht zijn steeds onderworpen aan het douanetoezicht. Zij hebben vanaf het indienen van de summier aangifte (vrachtilijst 126³¹) tot op het tijdstip waarop ze een geoorloofde douanebestemming³² krijgen, de status van goederen in tijdelijke opslag.

DOUANEPROCEDURE

De aangifte van een geïmporteerde container met dierlijke producten moet, net zoals iedere container, elektronisch aan de douanediensten doorgegeven worden voorafgaand aan het binnenbrengen in de Gemeenschap van deze producten (lees: alvorens de container aankomt in de haven). Op basis van deze aangifte wordt er een risicoanalyse uitgevoerd met betrekking tot 'safety' en 'security'. Het gaat hier om een analyse inzake het al dan niet scannen van de container³³. Hoe beter het risicomanagement wordt uitgeoefend door de haven, hoe minder nood aan scanning van containers en hoe gericht de controles kunnen worden uitgevoerd³⁴. Na deze risicoanalyse wordt er een definitieve aangifte ingediend en wordt deze gekoppeld aan een eventuele fysieke verificatie³⁵. Een fysieke verificatie (openen van een container) is echter niet altijd nodig. Dikwijls

³¹ Vrachtilijst 126E (via CUSCAR-bericht) is een elektronisch manifest van de goederen ingediend door de rederij of haar agent in Antwerpen bij elk binnenkomend vrachtschip. Op die vrachtilijst staan alle containers met de omschrijving en land van herkomst vermeld. Aan de hand van deze vrachtilijst weet de douane welke soort goederen er aangekomen zijn en selecteren zij aan de hand van bepaalde criteria of er al dan niet extra controle zal uitgevoerd worden d.m.v. scanning en/of fysieke controle.

³² Onder een geoorloofde douanebestemming kan het volgende worden begrepen:

- het in vrij verkeer brengen (betaling van de verschuldigde rechten)
- het ten verbruik aangeven (betaling van verschuldigde rechten en andere heffingen)
- plaatsen onder de regeling extern douanevervoer (T1 procedure)
- plaatsen in een douane-entrepot
- wederinvoer
- definitieve vrijstellingen
- plaatsen onder een economische douaneregeling (tijdelijke invoer, actieve verdeling, behandeling onder douanetoezicht)
- plaatsen in vrije zone en vrije entrepots
- wederuitvoer
- vernietiging
- afstand aan de Belgische schatkist

³³ De service level agreement betreffende de doorlooptijd van een container in de haven van Rotterdam stelt 36u. Een veterinaire of fytosanitaire controle kan echter de doorlooptijd verlengen. In tegenstelling tot Rotterdam (shuttlediensten tussen terminal en scanner) vervoert de transporteur in Antwerpen de container naar de scanner. Afhankelijk van de situatie kan het in Antwerpen hierdoor sneller gebeuren.

³⁴ Risicoanalyse op goederen gebeurt door de douane en staat los van ISPS. ISPS (International Ship and Port facility Security) heeft immers niets te maken met de nood aan scanning. Het aantal scans wordt bepaald op basis van een EU doelstelling en scanfrequentie in de Le havre-Hamburg havens. (Van Mol, 2014)

³⁵ Voor een gedetailleerde beschrijving: zie <http://www.favv.be/>.

volstaat een documentaire controle. Sommige goederen kunnen, op basis van een uitgewerkte risicoanalyse de haven zonder enige controle verlaten.

Wat de documentencontrole betreft, worden de handelsdocumenten onderzocht; en indien dit nodig is, moeten de documenten die in overeenstemming met de wetgeving inzake diervoeders of levensmiddelen de zendingen vergezellen. Het gaat hier om heel wat documenten die dienen doorgegeven te worden. Tijdige en elektronische aangiftes geven aan de overheidsorganisaties de mogelijkheid om hun interne processen te optimaliseren. Door toenemende automatisering kunnen delen van de controles overgelaten worden aan de computer en heeft men de mogelijkheid voor nieuwe inspectieregimes. De inspecties zullen op basis van de (geautomatiseerde) risicoprofielen vooral gericht worden op de meest risicovolle partijen. Het is bovendien een vaststaand feit dat, wanneer de betrokken overheidsorganisaties beschikken over goede computersystemen, zij de onderlinge voortgangsberichten elektronisch kunnen verzorgen. Zo vermijden ze dat het importerende bedrijf het door de ene overheidsorganisatie afgetekende formulier naar het kantoor van de volgende overheidsorganisatie moet brengen. Nederland beschikt hier over de zogenaamde CLIENT server-architectuur dat een verbinding vormt tussen de overheid, bedrijven en douane. Dit heeft administratieve voordelen voor de betrokken organisaties omdat het tijdrovend en foutgevoelig handmatige invoeren van gegevens wegvalt. Het grootste voordeel is dat de koppeling tussen het logistieke en administratieve proces wegvalt. (Matthijssen *et al.*, 2004)

4.1.1 Producten van dierlijke oorsprong afkomstig uit derde landen

Wanneer producten van dierlijke oorsprong, vanuit derde landen in de Gemeenschap worden binnengebracht, dienen zij behoudens uitzonderingen³⁶ onderworpen te worden aan veterinaire controles (Callens, 2014). Voor keuringen op de GIP worden de retributies verschuldigd bij de

³⁶ Levensmiddelen die overeenkomstig artikel 6, lid 1, onder b), van deze beschikking niet onderworpen zijn aan veterinaire controles krachtens Richtlijn 97/78/EG, Bijlage II.

1. Koekjes en biscuits
2. Brood
3. Cakes
4. Chocolate
5. Suikerwerk (met inbegrip van snoepgoed)
6. Niet-gevulde gelatinecapsules
7. Voor de eindverbruiker verpakte voedingssupplementen die kleine hoeveelheden dierlijke producten of glucosamine, chondroïtine of chitosan bevatten.
8. Vleesextracten en vleesconcentraten
9. Met vis gevulde olijven
10. Niet met vleesproducten gemengde of gevulde deegwaren en noedels
11. Voor de eindverbruiker verpakte bouillons en aroma's die vleesextracten, vleesconcentraten, dierlijke vetten, of visolie, -poeder of -extracten bevatten.

veterinaire controle door de douane geïnd. Daarnaast factureert GHA een kost voor het gebruik van de infrastructuur en de behandeling door havenarbeiders (open/sluiten van de containers) (Avonts, 2014; Callens, 2014).

Indien bijkomende controles nodig zijn, zal dit in de eerste plaats tijd kosten. Na de documentencontrole zal men overgaan tot de overeenstemmingscontrole. Deze controle bestaat uit het verifiëren door een visuele controle van de overeenstemming tussen de veterinaire certificaten, de veterinaire documenten en de identiteit van de goederen. Dit gebeurt op slechts een deel van de partij goederen (Veraart, 2009). Let wel: een 100% controle is van kracht bij controle van de identiteit van de goederen (Avonts, 2014). Wanneer het gaat om risicovolle ladingen zal er een materiële controle³⁷ worden uitgevoerd op aangeven door TRACES³⁸. De kosten die met deze controles gepaard gaan, worden betaald door de operatoren door middel van retributies.

Wanneer producten van dierlijke oorsprong gekeurd moeten worden, dient dit te gebeuren op de grensinspectiepost (GIP). Het is de invoerder, die ten minste 24 uur voor het importeren van de producten via een *Gemeenschappelijk veterinaire Document van Binnenkomst* (GDB) aangemaakt in TRACES, de grensinspectiepost zal verwittigen. Vervolgens zullen de goederen onder douanetoezicht naar de grensinspectiepost worden overgebracht en onderworpen worden aan de nodige controles (Avonts, 2014; Callens, 2014).

Het is echter mogelijk dat een container wordt geweigerd na een ongunstige invoercontrole door FAVV. Wanneer een container wordt geweigerd, zullen de goederen niet mogen worden ingeklaard. Elke keer dat een container wordt geweigerd, wordt dit ingevoerd in TRACES waardoor andere Grensinspectieposten eveneens op de hoogte worden gebracht. Vanuit TRACES kan een RAS (Rapid Alert System³⁹) gegenereerd worden.

³⁷ Meer info: zie Richtlijn 97/78/EG van de RAAD van 18 december 1997 tot vaststelling van de beginselen voor de organisatie van de veterinaire controles voor producten die uit derde landen in de Gemeenschap worden binnengebracht + 94/360/EG: Beschikking van de Commissie van 20 mei 1994 betreffende de verlaagde frequentie van de materiële controles van partijen producten die uit derde landen worden ingevoerd ingevolge Richtlijn 90/675/EEG

³⁸ TRACES staat voor Trade Control and Expert System; d.i. een EU computernetwerk voor gegevensuitwisseling tussen veterinaire autoriteiten.

³⁹ Er zijn elf redenen waarom een zending kan geweigerd worden.

4.1.2 Producten van plantaardige oorsprong

Uit derde landen ingevoerde producten van plantaardige oorsprong, inclusief plantmateriaal en producten (bv. grond en hout) worden onderworpen aan een fyto-sanitaire controle⁴⁰. Een fyto-sanitaire controle bestaat uit de volgende 3 onderdelen (FAVV, 2014b) :

- een documentencontrole, om na te gaan of de vereiste documenten aanwezig en correct ingevuld zijn;
- een identiteitscontrole, om na te gaan of de werkelijke samenstelling van de zending overeenstemt met wat op de vereiste documenten is vermeld;
- een fysieke fyto-sanitaire controle om na te gaan of de zending vrij is van schadelijke organismen en voldoet aan eventuele bijzondere eisen.

Deze goederen zullen bovendien slechts worden aangenomen tot hun douanebestemming na afgifte van hun fyto-sanitair vervoersdocument⁴¹ (FAVV, 2014b). De procedure verloopt ongeveer gelijk met deze van de veterinaire producten.

Het proces van de overige controles op producten van plantaardige oorsprong (zoals de controle op levensmiddelen en diervoeders en de handelsnormcontrole) verloopt in de grote lijnen hetzelfde als dat van de fyto-sanitaire controle. In de verdere bespreking van deze paper ligt de focus op de fyto-sanitaire controle.

⁴⁰ De te volgen werkwijze inzake fyto-sanitaire invoercontroles wijzigde op 1 april 2014 (FAVV, 2014b).

⁴¹ Het fyto-sanitair vervoersdocument kan gedownload worden van de website van het FAVV via de volgende weg : [Startpagina > Professionelen > Invoer derde landen > Plantaardige producten > Fyto-sanitaire controles bij invoer vanuit derde landen](#). Het werd omgezet in een invulbaar PDFformaat, met als gevolg dat het FAVV met ingang van 1 maart 2014 geen voorgedrukte exemplaren meer ter beschikking zal stellen.(FAVV, 2014b)

Veterinaire controle

- Altijd documenten en overeenstemmingscontrole

Fytosanitaire controle

- Altijd documentencontrole
- Afhankelijk van product:
 - Overeenstemmingscontrole
 - Materiële controle

De aangifte van plantaardige producten zal net zoals bij de dierlijke producten elektronisch moeten gebeuren. Wanneer de producten moeten worden onderworpen aan fytosanitaire controles zullen deze plaatsvinden op de eerste plaats van binnenkomst in de EU, in een GIP. Er bestaat ook de mogelijkheid om de identiteits- en de fysieke fytosanitaire controle te laten verrichten op een andere plaats, bijvoorbeeld een plaats van bestemming. Deze andere plaats moet dan wel erkend⁴² zijn als inspectieplaats (EIP)⁴³.

Ook hier kan een zending van gereguleerde producten pas ingevoerd worden nadat de fytosanitaire controle met gunstig resultaat is afgerond.

Voor de keuring factureert FAVV rechtstreeks aan de ladingbelanghebbende (overeenkomstig bijlage 1, I van het KB van 10 november 2005).

4.1.3 Gevaarlijke goederen⁴⁴

In het algemeen wordt voorgeschreven dat men, in het geval van transport van gevaarlijke goederen, de aankomst van deze goederen in de haven elektronisch moet meedelen aan de havenkapiteinsdienst van de haven. Deze elektronische aangifte dient volgens de Hazardous

⁴² Voorwaarden: zie FAVV (2014b)

⁴³ Let wel: controles op plantaardige producten kunnen ook verlegd worden naar een erkend keurpunt elders in de haven of in het binnenland (adressen: zie bv. <http://www.favv.be/invoerderdelanden/>)(FAVV, 2014b).

⁴⁴ IMO FAL 7 formulier (Edifact bericht: IFTDGN).

Materials of HAZMAT-richtlijn te gebeuren via een centraal computersysteem (Haven van Antwerpen: PROTECT 1.1 versie⁴⁵). Voor bepaalde stoffen zoals onder andere radioactieve stoffen en springstoffen is bovendien een vervoersvergunning vereist. De gevaarlijke goederen dienen bij hun aankomst vergezeld te zijn van een aantal specifieke documenten voorgeschreven door de Internationale Code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (International Maritime Dangerous Goods Code of IMDG-code).

In het geval van transport van beperkte hoeveelheden in consumentenverpakkingen wordt meestal een vrijstelling van de meeste IMDG-voorschriften gegeven. Bovendien kan een goed worden vrijgesteld van de voorschriften van de IMDG-code wanneer er een testcertificaat IMDG kan worden voorgelegd en dit vermeld wordt op de verpakking van dat product (PWC, 2001).

Een verschil tussen de havens bestaat er voor gevaarlijke goederen niet vermits de internationale maritieme code voor maritiem transport voor wat betreft gevaarlijke goederen zeer strikt wordt toegepast door de verschillende havens. Wel is er een verschil in de bevoegdheid. De havenkapiteindienst in Rotterdam is enkel bevoegd voor schepen, toezicht van gevaarlijk goed op kaai wordt in Nederland door de milieu-inspectie gedaan. In Antwerpen daarentegen is de havenkapiteindienst ook toezichthouder van gevaarlijk goed in het havengebied (bepaald volgens VLAREM). Verder wordt in Nederland gewerkt met toegelaten hoeveelheden op kaai, terwijl dit in België toegelaten verblijfstermijnen zijn. Enkel voor een beperkt aantal gevaarlijk goederen gelden ook in België toegelaten hoeveelheden (van Mol, 2014) Uit de praktijk blijkt ook dat er weinig klachten komen vanuit het bedrijfsleven voor wat betreft de procedure die voor gevaarlijke goederen wordt gevolgd.

4.1.4 Begaste containers⁴⁶

Het land van oorsprong kan onder meer bepalen of een container al dan niet begast moet worden. De begaste zeecontainers (met onder andere methylbromide en fosforwaterstof) komen het meeste voort uit zeetransport met overzeese continenten, en dan vooral uit Azië, Afrika en Zuid-Amerika (Knol-De Vos, 2002). In ongeveer 10% van de importcontainers komen regelmatig hoge concentraties van vluchtige organische stoffen voor. Normalerweise zou het (giftige) gas tegen de aankomst

⁴⁵ De versie 2.0 is recent, maar wordt weinig gebruikt door de rederijen

⁴⁶ Niet te verwarren met productiegassen nl. dampen en gassen die vrijkomen uit bepaalde goederen of verpakkingsmaterialen; bij dergelijke gassen moet de werkgever de gepaste veiligheidsmaatregelen nemen, niet de haven. In België hanteert de douane een nultolerantie. In Nederland wordt meer gewerkt op basis van risicoanalyse en steekproefgewijze metingen.

moeten verdwenen zijn maar dit is niet altijd het geval. Hier moet dus voorzichtig mee worden omgesprongen aangezien bij de behandeling van deze containers stoffen kunnen vrijkomen die zowel schadelijk zijn voor mens als milieu. De schadelijke stoffen bevinden zich vaak ook in de goederen zelf⁴⁷.

Tegenwoordig worden, door internationale regelgeving, ook steeds meer gassen gebruikt bij zeecontainers met stuw- en verpakkingshout, houten pallets, houtwol en jute zakken. Het probleem is dat de concentraties aan schadelijke stoffen dikwijls zo hoog zijn dat omstanders bij het openen van containers en bij blootstelling aan deze concentraties, gezondheidseffecten kunnen ondervinden. Wanneer medewerkers of werknemers een dergelijke container openen of betreden kunnen ze gasresten inademen en zo gezondheidsschade oplopen. Ook voor het milieu bestaan er risico's doordat de stoffen om containers te ontsmetten aangrijpen op organismen en omdat de stoffen ook andere effecten kunnen hebben. Zo is methylbromide⁴⁸, dat vaak voor fumigatie wordt gebruikt, bijvoorbeeld een ozonaantastende stof (Shols, Bakker, Delmaar e.a., 2007).

Door deze schadelijke effecten is het van groot belang dat havens bij het importeren van dergelijke begaste containers voorzichtig te werk gaan. Beide havens hanteren gepaste veiligheidsprocedures en leven de wetgeving omtrent begaste containers nauwgezet na.

Ondanks een beperkter risico op uitdampingsgassen bij reefer hanteert de Belgische administratie der douane en accijnzen een nultolerantie, wat betekent dat steeds een gasmeetrapport moet voorgelegd worden alvorens een container voor verificatie wordt geopend. In Nederland wordt meer gewerkt met risicoanalyse en steekproefsgewijze meting. Voor diepgevroren reefer moet in Nederland, in tegenstelling dus tot in België, geen gasmeetrapport voorgelegd worden (Van Mol, 2014).

4.2 Tussenstop van de container in de haven

Pilgrim (2003) beschreef reeds een aantal factoren die de verblijftijd van een container op een terminal kunnen verlengen. Uit de verschillende gesprekken die in het kader van dit onderzoek gevoerd zijn, blijkt dat deze factoren nog steeds van tel zijn en het voor een haven van belang is op

⁴⁷ Denk bijvoorbeeld aan meubelen, speelgoed, matrassen, elektronische apparatuur, kledij en schoenen. In al deze goederen werden in het verleden bestrijdingsmiddelen teruggevonden.

⁴⁸ In Europa is per 20 maart 2008 het gebruik van methylbromide verboden.

een juiste manier in te spelen op deze factoren om zo de flessenhalzen uit de keten weg te werken.

De 8 geïdentificeerde factoren zijn de onderstaande:

- het *just in time* concept;
- lege of volle containers;
- pieken in aan-en afvoer;
- import of export;
- snelheid van documentenoverdracht tussen de partijen;
- afhandeling documenten door de douanecontrole;
- tariefstructuur;
- schaalvergroting.

4.2.1 Just in time

Het *Just in Time* (JIT) concept is in alle sectoren volop in ontwikkeling. Het concept houdt in dat men alles stipt wil leveren. Men gaat met andere woorden slechts naar de volgende schakel in de keten wanneer dit echt nodig is (D'Haens, 2004). In de containerwereld houdt dit in dat de ontvanger de container pas aan de terminal gaat halen, wanneer hij deze nodig heeft. Op die manier lijkt het wel of de ontvanger een voorraad aanhoudt op de terminal (Pilgrim, 2003). Dit is echter een algemeen verschijnsel en hangt niet zo zeer af van de haven zelf. Het concept zal wel bijdragen aan de congestie op de terminal.⁴⁹

4.2.2 Lege of volle containers

Lege containers hebben niet altijd een bestemming en blijven daardoor dikwijls op een terminal om daar te wachten op een aanbod van lading uit het achterland. De verblijfstijd van een lege container op een terminal kan daardoor zeer lang tot onbeperkt duren. De opslagkosten op een zeehaventerminal kunnen bijgevolg zeer hoog oplopen waardoor het dikwijls beter is een lege container te herpositioneren naar een inlandse terminal. Door de verschuiving naar *carrier haulage* neemt de problematiek van herpositionering van lege containers aan belang toe. Voor deze rederij spelen de kosten die gepaard gaan met de opslag een grote rol. Daarom zal de positionering van de container dikwijls afhangen van de kosten die hiermee gepaard gaan (Vlaamse Havencommissie, 2001). Anderzijds zorgt het groeiend belang van terminal haulage ervoor dat vaak containers '*en bloc*' naar inland depots afgevoerd worden. Dit is immers de essentie van het concept 'terminal haulage'.

⁴⁹ Randbemerking: vaak bedraagt de *dwell time* 7 dagen. Zodra de container zich langer dan deze periode op de terminal bevindt, rekent de rederij een vergoeding, 'demurrage' (of overliggeld). Lang stockeren van de container op de terminal wordt dus eigenlijk door de rederijen ontraden.

In de havens van Antwerpen en van Rotterdam speelt men hierop in door het creëren van *empty depots*. Dit zijn speciaal hiervoor aangewezen locaties in de haven waar de lege containers worden neergezet. Hierdoor zullen ze dus geen ruimte innemen op de terminals en bovendien staat het vast dat de opslagkosten op de *empty depots* beduidend lager zijn dan deze op een zeehaventerminal. (Kuiper, 2010)

De verblijfstijd van een volle container zal minder lang duren aangezien deze containers steeds een bestemming hebben (Pilgrim, 2003). Om in te spelen op de verblijfstijd van een volle container op een terminal is het als haven niet zo zeer van belang dat er geherpositioneerd wordt maar dat men als haven beschikt over een zo goed mogelijke verbinding met het hinterland, de documentenoverdracht en afhandeling van de documenten door de douane vlot verloopt, de toe te passen controles niet te veel tijd in beslag nemen en dat men als haven probeert de kosten in dit kader zo laag mogelijk te houden. Voor wat betreft de kosten dient er wel opgemerkt te worden dat, aangezien er een sterke concurrentie bestaat tussen de haven van Antwerpen en de haven van Rotterdam, beide havens hun kosten zullen doen dalen wanneer één van hen lagere kosten doorvoert. Het verschil zal dus nooit enorm groot zijn.

4.2.3 Pieken in aan- en/of afvoer

Het zijn niet alleen de tijdschema's of frequenties die de directe overslag kunnen belemmeren, maar ook de pieken in aan- en afvoer spelen hierin een rol. Met piekmomenten wordt bedoeld dat grote vervoerseenheden dikwijls worden geladen en gelost op een beperkt aantal momenten. Deze zorgen niet enkel voor congestie op de terminal maar maken ook een directe overslag onmogelijk. Als haven is het ook op dit punt van het grootste belang zo goed mogelijk in te spelen om zo de keten vlotter te laten verlopen. Zowel de havenautoriteit van Rotterdam als Antwerpen werkt actief aan een terugdringen van de wachttijden aan de terminals. De congestie in de haven kan echter nog steeds ontstaan, ondanks de uitbreiding, doordat er onvoldoende materieel maar genoeg ruimte is of onvoldoende ruimte en voldoende materieel. Niet enkel ruimte en capaciteit zijn van belang maar ook de documentenstroom kan ervoor zorgen dat de doorstroming van containers wordt vertraagd (Pilgrim, 2003).

De intussen derde versie van het geautomatiseerd systeem BTS of Barge Traffic System⁵⁰ draagt bij tot een vlotte doorstroming van de containers. Het systeem van voorafmelding vereenvoudigt de afhandeling van de containerbinnenvaart en vangt zo pieken in aan- en afvoer zeer goed op. Hier

⁵⁰ Meer info: <http://www.portofantwerp.com/apcs/nl/content/barge-traffic-system-bts-0>.

beschikt de haven van Antwerpen over een operationeel voordeel ten opzichte van Rotterdam. Rotterdam zet een gelijkaardig project op en maakt zo op het vlak van IT een serieuze inhaalbeweging.

4.2.4 Import of export

Om een logistieke keten vlot te laten verlopen, is het van cruciaal belang dat containers op tijd worden afgeleverd of afgehaald. Hiervoor is het nodig dat alle betrokken partijen over informatie beschikken met betrekking tot zowel de aankomst- (ETA) als vertrektijd (ETS) van de verschillende schepen. Deze informatie is echter niet altijd gekend bij alle belanghebbende partijen of wordt niet in alle gevallen op tijd doorgegeven⁵¹. Zo is de aankomsttijd van een geïmporteerde container dikwijls niet op voorhand gekend bij degene die de container moet ontvangen. Hierdoor kan deze container niet tijdig afgehaald worden op de terminal en wordt de verblijftijd wederom verlengd⁵². Dit probleem stelt zich zoals eerder vermeld minder bij de geëxporteerde container aangezien deze meestal tijdig wordt afgeleverd. De geïmporteerde containers kennen dus logischerwijze een langere verblijftijd op de terminal dan geëxporteerde containers (Pilgrim, 2003).

4.2.5 Snelheid van documentenoverdracht

Door het gebruik van e-documenten wordt het risico geminimeerd dat er iets misloopt in de keten en goederen bij verkeerde partijen terechtkomen. Documenten (bv. bill of lading) vertegenwoordigen dikwijls een grote waarde en kunnen de bezitstitel van goederen zijn. Ze brengen echter een administratieve rompslomp met zich mee die het hele proces zeker kan vertragen doordat de goederenstroom de documentenstroom inhaalt. Daarom maakt men waar mogelijk gebruik van telecommunicatie en dataverwerkingssystemen, die het aantal documenten opvallend kunnen verminderen en de procedures aanzienlijk vereenvoudigen. De administratieve afhandeling van transportdocumenten verloopt soepeler sinds de invoering van de Port Community Systemen en het elektronisch betalingsverkeer. De haven van Antwerpen ontwikkelt sinds 1986 het Port Community

⁵¹ Op nautisch vlak beschikken de Vlaamse havens over volgende informatie- en communicatietechnologie (Antwerpen: APICS, Gent: ENIGMA, Oostende: ENSOR en Zeebrugge: ZEDIS). Deze haveninformatiesystemen verstrekken deze informatie aan de aangesloten bedrijven. Op het logistiek vlak is er een samenwerking tussen de havens (bv. CCS of Cargo Community System (status: stadium van forum) en APCS (e-balie, status: operationeel).

⁵² Het is bv. zo dat consignee (ontvanger) niet steeds gekend is, waardoor de notice of arrival niet steeds direct naar de ontvanger kan gestuurd worden. Het probleem stelt zich ook in het geval van Letter of Credit, waarbij de consignee doorgaans een bank is. (Van Mol, 2014) Op het gebied van supply chain transparantie zijn er nog vele opportuniteiten en uitdagingen (bv. cybercrime).

System en breidt dit systeem met bijkomende faciliteiten uit; ook de haven van Rotterdam beschikt over Portbase, het havenoverstijgende Port Community System⁵³.

4.2.6 Afhandeling documenten door douanecontroles

In vergelijking met de overige partijen in de keten heeft de douane, naast het verwerken van de quasi 100% elektronische documenten, ook als taak alle nodige controles uit te voeren en aangiften te verwerken (Pilgrim, 2003).

In het geval van facilitering van de containerstroom, is de manier van werken van de douane van groot belang. Het betreft hier vooral de afstemming van douane op terminal, de openingsuren van de douane in de haven en het beschikken over een goed risicoanalyse systeem. De havens van Rotterdam en Antwerpen vertonen hierin enorm grote verschillen. De haven van Rotterdam werkt de klok rond. Vanaf januari 2014 is een concurrentienadeel ten opzichte van buitenlandse havens deels weggewerkt. De bedieningstijden van de douane in de haven van Antwerpen breiden uit van zes uur 's ochtends tot tien uur 's avonds en permanentiedienst tijdens de weekends en feestdagen. De uitbreiding van de openingsuren van de kantoren en controleposten sluit tevens aan bij de economische realiteit van een wereldhaven. Het betalen van retributies op overwerk voor toezicht op laden en lossen van zeeschepen valt weg, een afname van de totale kost in de Antwerpse haven. De retributies voor prestaties buiten de openingstijden zijn nog steeds verschuldigd (Van Mol, 2014).

De snelheid van behandeling van de douanedocumenten speelt een iets mindere rol, in de vergelijking tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen tenzij de elektronische systemen van de douane niet zouden functioneren. In België maakt men gebruik van het PLDA-systeem⁵⁴ (operationeel sinds juni 2007). In Nederland is dit het Sagitta-systeem⁵⁵ (ingevoerd in juni 1995). Bij de opstart van deze systemen (en momenteel soms nog) kende dit heel wat problemen met als gevolg dat containers op de terminals geblokkeerd stonden aangezien geen douaneaangiftes konden gemaakt en verwerkt worden. Uit de praktijk blijkt dat beide systemen momenteel naar behoren functioneren.

⁵³ Op het gebied van elektronische communicatie was de haven van Antwerpen met SEAGHA in de jaren '80 een pionier. Enkele naamsveranderingen verder brengt APICS deze toepassingen nu samen. APICS werd in 2011 opgericht. (Van Mol, 2014)

⁵⁴ Opvolger van het SADBEL-systeem.

⁵⁵ Vanaf oktober 2013 wordt het aangiftesysteem, AGS de opvolger van Sagitta.

4.2.7 Tariefstructuur

Ook de tariefstructuur kan een invloed uitoefenen op de concurrentiepositie van een haven. Het gaat hier in het bijzonder over de tariefstructuur gebaseerd op de verblijfstijd van een container. Hoe langer een container op de terminal blijft, hoe groter de kost. Het tarief kan verschillen van haven tot haven en zelfs van rederij tot rederij. Door het toepassen van een tariefstructuur kan een verlaging van de verblijfstijd worden bereikt. Er dient echter wel opgemerkt te worden dat de havens van Antwerpen en Rotterdam zodanige concurrenten zijn dat wanneer Rotterdam een hoger tarief hanteert, de reders kunnen overwegen over te stappen naar de haven van Antwerpen en omgekeerd. Echter, het al dan niet overstappen naar een andere haven wordt niet enkel bepaald door de tariefstructuur die wordt gehanteerd. Ook andere factoren zoals serviceniveau, achterlandvervoer en doorrekening van de kosten spelen een rol. Bij het doorrekenen van kosten dient opgemerkt te worden dat wanneer een rederij de mogelijkheid krijgt zijn kosten door te rekenen aan de verlader, een verhoging van de tarieven geen invloed zal uitoefenen op het al dan niet overstappen naar een andere haven. (Pilgrim, 2003)

4.2.8 Schaalvergroting

Als draaischijf waarbij goederen van het vervoer over water overgeslagen worden op vervoer te land vormen de havens een belangrijke schakel in de totale vervoerketen. Omdat de meeste havens een polyvalente vervoerfunctie hebben, zullen heel vaak alle wijzen van vervoer, buiten het luchtvervoer in een haven aanwezig zijn en zal de overslagfunctie een algemene betekenis hebben. Door de discrepantie van de laadcapaciteit en van de verschillende vervoermiddelen, die elkaar op de plaats van overslag ontmoeten, ontstaat naast de overslagfuncties, de opslagfunctie. Door de toenemende schaalvergroting neemt de belasting op het hinterlandtransport toe. Tabel 1 illustreert hoeveel benodigde laadeenheden per transportmodus van toepassing zijn. De alternatieve modi, binnenvaart en spoorvervoer hebben duidelijk een grotere capaciteit dan het wegvervoer.

Tabel 1: Overzicht vereiste capaciteit per modus

Transportmodus (*)	Laadvermogen	Aantal laadeenheden			
		8000 TEU	10000 TEU	12000 TEU	16000 TEU
Containerchassis	1 (of 2) x 20 TEU	8000 (4000)	10000 (5000)	12000(6000)	16000(8000)
Trein (700m)	85 TEU	95	118	142	189
Binnenvaart - 110m	200 TEU	40	50	60	80
Binnenvaart - 135m	470 TEU	18	22	26	34

Bron: eigen samenstelling gebaseerd op Pilgrim, 2003

(*) in de veronderstelling van 100% beladingsgraad en abstractie genomen van modal split

4.3 Vervoer van de container naar het hinterland

Zowel de haven van Antwerpen als de haven van Rotterdam zijn volop bezig met het realiseren van een modusverschuivingsstrategie om zoveel mogelijk containers te vervoeren per spoor of binnenvaart en zo weinig mogelijk via de weg. Bijvoorbeeld met klanten op Maasvlakte 2 worden contractuele afspraken gemaakt om containers zoveel mogelijk via spoor en binnenvaart te transporteren. Een andere mogelijkheid om de verbindingen naar het hinterland te optimaliseren kan men verkrijgen door in de havens te werken met het bundelen van containerstromen. In de bundeling van containerstromen kan men vijf vormen onderscheiden. Een eerste betreft het bundelen in tijd, een tweede bestaat erin routes te bundelen, ten derde kan men de lading zelf bundelen, ten vierde heeft men de mogelijkheid depots te bundelen en tot slot is het mogelijk activiteiten te bundelen. In beide havens lopen bundelingsinitiatieven. Een voorbeeld van het tweede in Antwerpen is het gezamenlijk transport per binnenschip vanuit de haven naar het overslagdepot in Beverdonk. Tegelijk is dit een voorbeeld van de vijfde manier van bundelen, omdat op het inland depot niet alleen laden, lossen en opslag gebeuren, maar ook inklaring en controle⁵⁶.

5 Procedureverschillen Antwerpen - Rotterdam

In de vorige sectie werd reeds de algemene procedure met haar algemene knelpunten besproken. In deze sectie zal er dieper ingegaan worden op de grootste verschillen qua procedure tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam. Het gaat hier onder meer om de manier waarop men in beide havens veterinaire en fyto-sanitaire controles toepast. Ook de werking van de douane met in het bijzonder de openingstijden, afstemming van douane op terminal en het beschikken over een (goed) risicoanalysestelsel vormen belangrijke verschillen tussen beide havens. Hieronder volgt voor deze punten een gedetailleerde vergelijking tussen beide havens.

5.1 Veterinaire keuring

In deze sub-sectie wordt achtereenvolgens stilgestaan bij de grensinspectiepost, de documenten-, overeenstemmings- en materiële controle alsook de tarieven.

⁵⁶ Zie ook het principe van de 'e-gate', voetnoot 12.

5.1.1 Grensinspectiepost

Iedere haven is dus verplicht te beschikken over dergelijke GIP (voor België: zie Appendix 2). Wat betreft de coördinatie van deze GIP hebben zowel België als Nederland gespecialiseerde instellingen. In België gebeurt de ondersteuning en coördinatie van deze GIP door middel van de controledienst import-export. De controledienst vormt een onderdeel van de centrale diensten van het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) in Brussel. Voor Nederland is het de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA) die instaat voor de coördinatie van de GIP. De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) is op 1 januari 2012 ontstaan uit de fusie van de Algemene Inspectiedienst (AID), Plantenziektenskundige Dienst (PD) en Voedsel en Waren Autoriteit (VWA).

Wanneer we de haven van Rotterdam op het vlak van de GIP vergelijken met de haven van Antwerpen kan er vastgesteld worden dat er een eerste verschil optreedt wat betreft de ligging van de GIP. De GIP is in Antwerpen gesitueerd op de Linkeroever⁵⁷ waar de GIP's in Rotterdam veel dichter bij elkaar gelegen zijn. Sinds 3 mei 2010 beschikt Antwerpen weliswaar over een nieuwe GIP op Linkeroever waar zowel de douane als de FAVV gevestigd zijn. Dit levert voor de haven van Antwerpen een tijds winst op want dit wil zeggen dat de container kan worden gelost en onmiddellijk aan inspectie kan worden onderworpen. De containers kunnen dus worden gescand bij de GIP op Linkeroever en alle fysische verificaties van de containers kunnen eveneens gebeuren op deze GIP. Er is dus geen nood aan bijkomende bewegingen of transporten. Een bijkomende tijds winst wordt hierdoor bereikt aangezien de douanecontroles op die manier op één dag kunnen worden afgewerkt⁵⁸. Naast tijds winst geeft dit bovendien een financieel voordeel (Haven van Antwerpen, 2010). Een andere troef waarover deze GIP beschikt, is het feit dat er twee vaste scanners voorhanden zijn⁵⁹. Waar containers vroeger moesten wachten op een mobiele scanner of naar een inspectiepost op de Rechteroever moesten worden getransporteerd, is dit nu niet meer het geval. De haven van Antwerpen beschikt dus over een goede situatie op Linkeroever waardoor ze ook in Antwerpen een snellere, goedkopere logistieke keten kunnen aanbieden.

⁵⁷ De GIP op rechteroever werd op 1/1/2012 gesloten. In de haven van Antwerpen zijn er op heden twee grensinspectieposten (periode van maandag tot en met vrijdag, met uitzondering van algemeen erkende feestdagen, van 07.00 uur tot 18.00 uur); terwijl in de haven van Rotterdam vijf posten (openingsuren variëren per post) zijn.

⁵⁸ In een aantal gevallen reizen containers binnen de 24u na lossing van zeeschip door naar de eindbestemmingen, uiteraard na doorlopen van het controleproces door douane en FAVV. Sinds 2011 worden deze controles gelijktijdig uitgevoerd op de GIP Linkeroever in een one-stop-shop opzet (Van Mol, 2014).

⁵⁹ De mobiele scanner is gestationeerd op rechteroever maar wordt de facto niet meer ingezet in de haven voor scanning van containers (Van Mol, 2014)

5.1.2 Documenten-, overeenstemmings- en materiële controle

Wanneer de procedures, die gehanteerd worden door de haven van Antwerpen en de haven van Rotterdam, met elkaar worden vergeleken, kan er uit de praktijk vastgesteld worden dat de totale doorlooptijd tussen de aangifte en de vrijgave van de goederen in de twee landen niet wezenlijk van elkaar verschilt. Echter, in Nederland zijn de aangifteprocedures in hoge mate geautomatiseerd waardoor de administratieve afhandeling transparanter verloopt⁶⁰.

Vooraleer dieper in te gaan op de verschillen in controles tussen beide havens, is het van belang even toe te lichten welke controles onder de veterinaire controles vallen. Een veterinaire controle bestaat namelijk uit drie soorten controles, die elkaar opvolgen. Er wordt eerst gestart met een documentencontrole, vervolgens gaat men over tot een overeenstemmingscontrole (identiteitscontrole) om tenslotte in sommige gevallen te eindigen met het uitvoeren van een materiële controle.

Documentencontrole: bij een documentencontrole onderzoekt men de handelsdocumenten en, indien daar aanleiding toe is, de documenten die overeenkomstig de wetgeving inzake diervoeders of levensmiddelen de zending moeten vergezellen.

Overeenstemmingscontrole: deze controle houdt een visuele inspectie in om na te gaan of de certificaten of andere begeleidende documenten in realiteit overeenstemmen met de etikettering en de inhoud van de zending.

Materiële controle: bij een materiële controle controleert men de diervoeders of levensmiddelen zelf, die controles van de transportmiddelen, verpakking, etikettering, temperatuur, bemonstering voor analyse en laboratoriumonderzoek kan omvatten, en alle overige controles die nodig zijn om na te gaan of de wetgeving inzake diervoeders of levensmiddelen wordt nageleefd.

Zowel Nederland als België hebben dezelfde richtlijnen⁶¹ inzake veterinaire controles omgezet in nationale wetgeving. Desondanks blijkt uit de praktijk dat de toepassing van de wetten in beide landen verschillen kunnen vertonen. Vaststaand is het feit dat de regelgeving en de uitvoeringsvoorschriften voor de veterinaire goederen zeer streng zijn. In deze sectie zal dan ook

⁶⁰ De automatisering en keuren op afspraak heeft er in Nederland toe geleid dat de keuringen nu eerder 48u tot 72u in beslag nemen (Van Mol, 2014).

⁶¹ De procedure voor het binnenbrengen van veterinaire producten uit derde landen is neergelegd in artikel 1 van de Richtlijn (EG) 97/78.

vooral de nadruk worden gelegd op een analyse van de procedures, zoals ze in de praktijk worden toegepast.

5.1.2.1 Veterinaire controle in de haven van Rotterdam

Stap 1: Vooraanmelding

De vooraanmelding gebeurt in de haven van Rotterdam elektronisch en rechtstreeks vanuit het bedrijfssysteem van de aangever. In deze fase ontvangt men de originele informatie en documenten met betrekking tot de goederen en gebeurt er een automatische transfer van informatie vanuit het dossiersysteem van de aangever naar het Veterinair Grens Controle Systeem (VGC) via de Overheidstransactiepoort (OTP). De documenten worden gescand en doorgemailed naar het specifieke e-mailadres van de douane. Na ontvangst van de documenten wordt er, na controle bij het plaatselijk douanekantoor, vrijwel onmiddellijk (na 4 à 16 uur) een automatische terugmelding naar de NVWA gedaan met betrekking tot de acceptatie of weigering van de documenten en het verdere procedureverloop. Er zal worden vermeld of de goederen al dan niet "D-conform" (documentenconform) zijn. Van zodra er sprake is van een terugmelding D-conform en er verdere controle nodig is, stuurt de douane de certificaten door naar het keurpunt en wordt er in het keurpunt een afspraak gemaakt. Dit gebeurt ofwel rechtstreeks ofwel online via Portbase met een tijdsvenster voor keuring. Het gemeenschappelijk document van binnenkomst (GDB) wordt daarvoor gebruikt. In het geval een partij meerdere containers omvat, moet ook vermeld worden welke van de containers al dan niet voor controle moeten worden aangeboden. (Schoenmaeckers, 2010; Veraart, 2009)

Stap 2: Keuring

De keuring van de goederen gebeurt op de afgesproken dag⁶², naargelang de overeengekomen planning van het keurpunt. Aangezien het keurpunt wordt uitgebaat door een commerciële partij is het voor dit keurpunt van belang zoveel mogelijk keuringen te laten uitvoeren, en dit onder de beste omstandigheden. Dit wil zeggen dat zij wachttijden moeten proberen te vermijden en dat er duidelijke afspraken moeten gemaakt worden. Na de keuring wordt de inklaring⁶³ verder afgewerkt.

⁶² Dit werkt echter vertragend. Van Mol (2014) merkt verder op dat de havengemeenschap in Antwerpen specifiek vraagt om 'keuring op afspraak' niet in te voeren in de haven van Antwerpen.

⁶³ Met de inklaring wordt bedoeld het vervullen van de nodige douaneformaliteiten om goederen geïmporteerd uit derde landen in het vrije verkeer te brengen, om ze onder een andere douaneregeling te plaatsen of om goederen uit te voeren.

Nederland past effectief een gereduceerde controlefrequentie (systeem van de 'reduced checks') toe op een partij wanneer deze hiervoor in aanmerking komt. Deze gereduceerde controlefrequenties zijn in Nederland beter uitgewerkt dankzij het goed werkende CLIENT-systeem. In Nederland wordt er, in vergelijking met België, voor veel meer producten een gereduceerde controlefrequentie toegepast.

5.1.2.2 Veterinaire controle in de haven van Antwerpen

Stap 1: Vooraanmelding

Op het vlak van de vooraanmelding vertoont het systeem gehanteerd in Antwerpen duidelijk parallellen met de vooraanmelding in de haven van Rotterdam. De vooraanmelding gebeurt door middel van een invoer van gegevens in het TRACES systeem. Een afdruk hiervan moet samen met het originele gezondheidscertificaat en eventuele andere documenten zoals analyseverslagen en bijkomende verklaringen per bode bij de grensinspectiepost worden binnengebracht voor de documentencontrole. In dit kader dient opgemerkt te worden dat Antwerpen minder soepel omspringt met de wetgeving. Antwerpen interpreteert naar de letter van de wet. De wet schrijft voor dat tijdens de documentencontrole de originele veterinaire documenten worden geverifieerd, dus is het in Antwerpen niet mogelijk een documentencontrole uit te voeren op basis van gescande of gekopieerde documenten⁶⁴. Bovendien beschikt de belanghebbende meestal pas één dag voor aankomst van de zending of de dag zelf over de originele certificaten. Hierdoor is het niet mogelijk om de documentencontrole eerder uit te voeren. Wanneer er uiteindelijk een tekortkoming in de documenten wordt vastgesteld, meldt de grensinspectiepost dit aan de belanghebbende zodat eventuele correctieve acties kunnen worden ondernomen, nog voor de zendingen worden binnengebracht voor de overeenstemmings- en materiële controle (FAVV, 2010).

Stap 2: Keuring

Na het bezorgen van de documenten bestaat er in de haven van Antwerpen een wachttijd van minimum 24 uur⁶⁵. Minimum 24u na de vooraanmelding, zonder tegenbericht en zonder afspraak moet men zich aanbieden aan de grens inspectiepost. Het transport naar het keurpunt gebeurt

⁶⁴ Van Mol (2014) geeft aan dat de mogelijkheden om hieraan iets te veranderen door gebruikmaking van APCS zal in de loop van 2014 onderzocht worden. Het gezondheidscertificaat moet in de haven van Antwerpen aan het loket afgegeven worden; voornamelijk is elektronisch doorsturen niet mogelijk. De wetgeving (m.b.t. elektronische handtekening) moet eerst gewijzigd worden. (Callens, 2014)

⁶⁵ Doorgaans stelt zich hier geen probleem dankzij de flexibele ingesteldheid van FAVV (Van Mol, 2014).

onder een controle-exemplaar douanedocument en kopie GDB, d.i. het Gemeenschappelijk document bij binnenkomst. De lading wordt aangeboden op het GIP en de keuring gebeurt volgens de beschikbare capaciteit op het GIP. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de periode van 24 uur is voorzien om de FAVV-beambten de tijd te geven de documenten-controle uit te voeren; is tevens een wettelijke vereiste. Het komt echter voor dat na 24 uur deze controle nog niet is uitgevoerd (vergeten de aangever op de hoogte te stellen van een probleem, niet uitvoerbaar doordat declarant wacht op opdracht van importeur,...). Meer transparantie kan hier een oplossing bieden. Hierdoor ontstaan wachttijden en kosten voor het vrachtwagentransport. Verdere vertragingen kunnen op het GIP ontstaan als er te weinig capaciteit aanwezig is. In uitzonderlijke gevallen komt het voor dat wachtende vrachtwagens naar de volgende dag verwezen worden. (Schoenmaeckers, 2010; Veraart, 2009)⁶⁶

5.1.3 Tarieven voor veterinaire keuring

Bij vraag naar de tarieven voor de inspecties werd opgemerkt dat het veterinair beleid van de EU in Verordeningen, Richtlijnen, Beschikkingen, Aanbevelingen en Adviezen is neergelegd. De diverse door de Europese wetgever uitgevaardigde bepalingen zijn in nader uitgewerkt in nationale wet- en regelgeving⁶⁷. De Belgische wetgeving inzake keuringstarieven (KB van 10 november 2005 betreffende retributies bepaald bij artikel 5 van de wet van 9 december 2004 houdende de financiering van het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen – Indexatie: KB dd. 24/12/2013) wijkt af van de Europese richtlijn ter zake⁶⁸. Voor vis en vlees bestaat een kilogramtarief en een halfuur tarief voor alle andere producten. De tarieven 2014 bedragen € 24,77 per halfuur voor een controle en €34,57 per halfuur voor een controle door iemand met universitair diploma⁶⁹. Er wordt bevestigd dat de tarieven die in de Belgische havens gehanteerd worden, iets duurder zijn dan deze in Nederland.

⁶⁶ Anderzijds zorgde de extra keuringen (+30%) door de extra (en last minute) aanloop van de Mary Maersk (19 oktober 2013) ten gevolge van sociale onrusten in Rotterdam amper voor vertraging door de flexibele werking van het FAVV.

⁶⁷ Verordening (EG) nr. 882/2004, Bijlage 5 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake officiële controles op de naleving van de wetgeving inzake diervoeders en levensmiddelen en de voorschriften inzake diergezondheid en dierenwelzijn

⁶⁸ Uit vragen in de Kamer blijkt deze problematiek niet nieuw te zijn (<http://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=qrva&language=nl&cfm=qrvaXml.cfm?legislat=49&dossierID=49-b067-09-0229-1995199602624.xml>)

⁶⁹ In het begin van het jaar (januari) worden deze tarieven geïndexeerd. De tarieven en andere informatie zijn terug te vinden in het KB 15/12/2012 over de indexering van de retributies (B.S. van 28/12/2011) in bijlage (zie <http://www.favv-afscabebasiswetgeving/#fina>).

Op 1 maart 2014 wijzigden de tarieven (in uur uitgedrukt) in Nederland. Inspecties zijn in Nederland mogelijk tussen 6u en 230u. De retributie bestaat uit een tarief van 0,01121 EUR/kg. Voor elke ter keuring aangeboden partij bedraagt de retributie minimaal 68,28 EUR en maximaal mag 525,42 EUR in rekening gebracht worden. Bovendien rekenen zij een extra kost (+ 0,003366 EUR/kg - met een minimum van 88,77 EUR en een maximum van 683,05 EUR) aan wanneer er een controle buiten de kantooruren wordt uitgevoerd. Buiten de kantooruren wil zeggen dat er een controle wordt uitgevoerd na 23u of vóór 6u of in het weekend of algemeen erkende feestdag⁷⁰.

5.2 Fytosanitaire controle

Net zoals dit bij de veterinaire controle het geval was, bestaat ook de fytosanitaire controle uit een documentencontrole (valabel fytosanitair certificaat), overeenstemmingscontrole (komt de inhoud van de zending overeen met wat in het fytosanitair certificaat werd vermeld) als materiële controle (is de zending al dan niet vrij van schadelijke organismen) dewelke naargelang het geval worden toegepast.

5.2.1 Fytosanitaire controle in de haven van Rotterdam

Stap 1: Vooraanmelding

De inspecties van plantaardige producten onderworpen aan fytosanitaire controles gebeuren door de Divisie Landbouw en Natuur van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (voormalig plantenziektenkundige dienst, PD)⁷¹. Bij de vooraanmelding worden de originele informatie en documenten ontvangen. De vooraanmelding gebeurt rechtstreeks vanuit het bedrijfssysteem van de aangever en wordt automatisch getransfereerd naar het CLIENT-systeem van de NVWA via de OTP (Open Trading Protocol). Bij dergelijke elektronische vooraanmelding wordt het fytosanitair certificaat gecontroleerd door de inspectie op de erkende inspectielocatie⁷². Vervolgens gebeurt er,

⁷⁰ Meer info: raadpleeg <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2014-5623.html>.

⁷¹ Meer en meer door semi professionele organisaties bv. de bloembollenkeuring gebeurt door BKD en het Kwaliteits-Controle-Bureau (KCB), zie ook KCB.nl, aangeduid door het Ministerie van Economische Zaken. De BKD voert de kwaliteitskeuring van alle bloembolgewassen in Nederland (met uitzondering van Freesia en Nerine) uit. Ook verricht de BKD kwaliteitskeuringen, import- en exportinspecties en laboratoriumonderzoek. Inspecties van de export, import en exportcertificering voert de NVWA uit. De KCB voert de invoercontroles uit op verse groenten en fruit, snijbloemen en potplanten en van plantaardige producten die niet onder een specifieke sector vallen (fytosanitair), ook wel 'diverse producten' genaamd.

⁷²Zie <https://www.vwa.nl/onderwerpen/werkwijze-plant/dossier/import-plantmateriaal/importinspecties/documentcontrole>

net zoals bij de veterinaire keuring, een automatische terugmelding, met vermelding van acceptatie of weigering en het verdere procedureverloop. Deze terugmelding gebeurt, net zoals bij de veterinaire keuringen vrijwel onmiddellijk. Wanneer er geen verdere controle nodig is, wordt er op de terugmelding het "P2"-nummer aangebracht waarmee de douane-inklaring kan worden afgewerkt. Als de zending onder reduced checks valt, en niet geïnspecteerd hoeft te worden, moet het fytosanitair certificaat binnen twee werkdagen (na de in de elektronische aangifte opgegeven gewenste inspectiedatum) bij het kantoor van de keuringsdienst worden ingeleverd. De douaneaangifte kan online verder worden afgewerkt via het SAGITTA-systeem. Indien er toch verdere controle nodig is, dan zal het P2-nummer nog niet vermeld zijn op de terugmelding. Net zoals bij de veterinaire keuringen zal, in het geval één partij meerdere containers omvat, vermeld worden welke van de containers voor controle moeten worden aangeboden.

Stap 2: Keuring

Maximum twee uur na de vooraanmelding wordt er ofwel via Portbase ofwel rechtstreeks een afspraak gemaakt in het keurpunt. Wanneer het grote Rotterdamse/Nederlandse invoerders betreft, hebben deze laatste een erkend keurpunt bij hun bedrijf. Fytosanitaire certificaten worden normaal gezien rechtstreeks door de uitvoerder naar de invoerder gestuurd, zodat hij het document samen met de goederen ter plaatse op het keurpunt kan laten controleren⁷³.

5.2.2 Fytosanitaire controle in de haven van Antwerpen

Stap 1: Vooraanmelding

Ook voor de fytosanitaire controle verloopt de vooraanmelding in de haven van Antwerpen ongeveer gelijklopend als deze in de haven van Rotterdam. Er bestond wel een verschil in het feit dat het fytosanitair document in de haven van Antwerpen met de hand moest worden ingevuld. Het fytosanitair document wordt samen met de originele fytosanitaire certificaten per bode naar FAVV post op kaai 234 gebracht. Meestal wacht de bode ter plaatse en wordt het onmiddellijk afgewerkt. Uitzonderlijk wacht de bode niet en pikt hij/zij het gevalideerde fytosanitair document en certificaat terug op na één tot twee dagen op de kaai. Indien de vooraanmelding via fax gebeurde, werd dezelfde dag steeds teruggekoppeld tevens via fax.

⁷³ Hier heeft België een handicap. Indien het keurpunt in België buiten de haven gelegen is, moet in België de documentencontrole (D-controle) toch in de haven gebeuren. In Nederland geldt een versoepeling enkel indien het keurpunt in Nederland gelegen is.

Sinds 1 april 2014 is in Antwerpen een elektronische module beschikbaar waarmee het document vanuit eigen dossiersysteem kan worden ingevuld (overgangperiode tot september 2014)(FAVV, 2014b).

Het fyto-sanitair certificaat zal vermelden of het document is vrijgegeven, dan wel of er verdere controles nodig zijn. Het fyto-sanitair document wordt aan het douanedocument gehecht en op kaai van invoer gebracht. (Veraart, 2009)

Stap 2: Keuring

Wanneer er moet worden gekeurd, kan de lading op een erkende inspectieplaats in de haven (bv. op kaai 234⁷⁴) of daarbuiten worden aangeboden. Na de controle zal ten slotte het vervoersdocument worden aangevuld. (Veraart, 2009)

Bij de fyto-sanitaire controle dienen nog twee aanvullende opmerkingen te worden gemaakt. Een eerste opmerking gaat over de bedragen die voor de keuringen worden aangerekend. Hierover kan vastgesteld worden dat de bedragen die voor een keuring in de haven van Antwerpen worden aangerekend iets goedkoper zijn dan deze in de haven van Rotterdam.

Een tweede opmerking die kan gemaakt worden heeft betrekking op de term “representatieve staalname”. Deze term wordt in België anders begrepen dan in Nederland. In België betekent dit het nemen van een staal vooraan, in het midden en achteraan de container. Dit is enkel van toepassing voor levende planten (Avonts 2014). Daarvoor moet dikwijls de hele container worden uitgeladen. Dit neemt tijd in beslag. In Nederland zou men zich vaak beperken tot de voorkant van de container. De haven van Rotterdam zou op dit vlak soepeler zijn dan de haven van Antwerpen. (Veraart, 2009; Schoenmaeckers, 2010)

5.3 Douane

Naast de verschillende werking van de fyto-sanitaire en veterinaire keuringen blijkt uit de praktijk dat er een aantal specifieke aspecten met betrekking tot de douane van cruciaal belang zijn in het bespreken van verschillen tussen de beide havens.

⁷⁴ Het keurpunt op kaai 234 heeft het voordeel een one-stop-shop te zijn, dankzij de permanente aanwezigheid van de douane (Van Mol, 2014).

In het algemeen leeft de indruk dat de douane in België het minder goed doet dan deze in Nederland. Dit blijkt uit de verschillende interviews en uit een studie van de Wereldbank. De Wereldbank heeft de logistiek bij een 150 landen geanalyseerd op basis van 7 criteria waarvan één criterium bepaalt hoe de douane van iedere haven in de wereld functioneert. Uit deze studie blijkt dat Nederland op het vlak van de douane veel beter scoort dan België. (Arvis *et al.*, 2010)

De algemene punten in deze sectie betreffen de openingsuren van zowel scandiensten, zeehaventerminals, magazijnen als de douane zelf. Verder hebben de havens, voor een goede werking van de douane, nood aan een goed risico-analysesysteem om willekeurige of onnodige controles te vermijden. Deze punten spelen één voor één een rol wanneer het gaat om de al dan niet goede werking van de douane.

5.3.1 Openingstijden

Scandiensten

In de haven van Rotterdam werken de scandiensten 24 uur op 24 en 7 dagen op 7. In de haven van Antwerpen is de GIP op Linkeroever open tussen 6u tot 22.00u⁷⁵.

Douane

Ook de douane zelf is langer open in de haven van Rotterdam dan in de haven van Antwerpen. Waar men ook op dit vlak in de haven van Rotterdam diensten 24 uur op 24, 7 dagen op 7 biedt, levert men in de haven van Antwerpen tot eind 2013 slechts diensten aan van maandag tot zaterdag met openingsuren van 8.00u tot 16.30u met een tussenpauze van 12.00u - 12.30u. In dit kader dient wel opgemerkt te worden dat het in de haven van Antwerpen ook mogelijk is buiten de openingsuren controles te laten verrichten maar dan op voorwaarde dat men overwerk betaalt. Vanaf 1 januari 2014 biedt nu ook de douane een 24/7 dienstverlening in de haven van Antwerpen (Van Mol, 2014). Hierdoor is er geen sprake meer van verstoring van het speelveld.

5.3.2 Willekeurige controle vermijden door een performant risicoanalyse-systeem

Een risicoanalyse met betrekking tot 'safety' en 'security' (of het ENS-bericht⁷⁶) wordt op basis van een elektronische aangifte uitgevoerd. Hoe beter het risicomanagement wordt uitgeoefend door de

⁷⁵ In afwachting van het MB tot vaststelling van retributies voor bijzondere prestaties of voor verrichtingen van de ambtenaren van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen

douane, hoe minder nood aan scanning van containers en hoe gericht de controles kunnen worden uitgevoerd. Wat betreft de aangiftesystemen is er weinig verschil tussen Nederland en België. Nederland werkt met het Sagitta-systeem en België met de PLDA. De PLDA heeft echter bij de opstart wel een aantal ernstige technische problemen gekend, wat soms heeft geleid tot verstoring van de supply chain (Kets, 2010; Van Wesemael, 2014). In de loop van 2014 wordt het bestaande risicoanalysesysteem (CSPbis) vervangen door een performanter systeem (SEDA) en moeten de gecertificeerde douane expediteurs de verminderde controles in de praktijk ervaren (Van Wesemael, 2014).

Het is echter zo dat ook Nederland bij de opstart een aantal systeemtechnische problemen heeft gekend met douaneapplicaties (Schoenmaeckers,2010). Ook de Nederlandse douane inspecteert niet alle containers fysiek⁷⁷, maar doet een selectie op basis van een goede risicoanalyse⁷⁸. Tot eind 2013 werd er in België vaak willekeurig geselecteerd tot controle om bepaalde, door Europa opgelegde percentages⁷⁹ te halen. Dit was niet altijd gesteund op een goede risicoanalyse. Het werd heel lastig voor de Belgische douane om risicogericht goede keuzes te maken in de massa containers die binnenkomen in de havens. In België werkt de douane nu ook met risicoanalyse nl. via de selectietool CSP-bis (Clementine Solution Publisher Bis). Sinds oktober 2010, stelt CSP-bis de administratie der douane en accijnzen in staat om fijnere selecties voor controles mogelijk te maken op de in- en uitvoerdocumenten. Aangiftes worden eerst automatisch gescreend door de risicoanalysemotor CSP-bis. Selecties door CSP-bis worden nadien manueel gescreend door de controleregie maritiem en al dan niet geselecteerd of vrijgegeven. Indien CSP-bis geen selectie oplevert, dan worden aangiftes binnen enkele minuten na het insturen reeds vrijgegeven. Indien behandeling gebeurt door de controleregie maritiem, dan volgt selectie of vrijgave van transitaangiftes binnen 30 min. na insturen, voor andere aangiftes is dit binnen 2u na insturen.

Nederland werkt met het geautomatiseerd risicoanalysesysteem PRISMA en in België met SEDAN de loop van 2014 zal een risicoanalysemotor SEDA in gebruik genomen worden (Van Mol, 2014). Dit instrument biedt meer mogelijkheden op het gebied van risk-assessment. Een automatische selectie

⁷⁶ De moet door De reder/scheepsagent stuurt de Safety & Security info (of het ENS-bericht) naar de eerste haven in de EU op; waardoor de Europese douane deze informatie eigenlijk zeer snel krijgt. Chronologisch vóór de systemen van de terminal informatie van de reder/agent of van de voorgaande terminal ontvangen (BAPLIE-bericht of een edifact bericht gebruikt om de exacte stuwageposities van de lading aan boord van een zeeschip door te geven tussen verschillende partijen.).

⁷⁷ Omwille van de uitvoerbaarheid doet de douane in geen enkele haven 100% scanning of fysieke controle.(Van Mol, 2014)

⁷⁸ De service level agreement van 36u komt door een aantal operationele problemen in het gedrang.

⁷⁹ De controlefrequentie wordt bepaald in samenspraak met de douaneadministraties in de buurlanden.

door SEDA kan aanleiding geven to een aanzienlijke stijging van het aantal controles, voor AEO bedrijven⁸⁰ wordt hier best over gewaakt dat dit geen aanleiding geeft tot meer controles.

Zoals reeds vermeld wordt er in Rotterdam al gewerkt met een elektronisch risicoanalyse-systeem onder de naam PRISMA. Van al het containerverkeer dat binnenkomt in de haven krijgt men elektronische informatie binnen die tegen het PRISMA-systeem zal worden aangehouden. Dit PRISMA-systeem omvat een aantal risico-indicatoren op basis waarvan men tot een selectie voor controle komt. In deze risicoanalyse wordt er onder andere gebruik gemaakt van informatie over de herkomst, oorsprong, vaartuig, historie van de containers, de verzender en de ontvanger. Op basis van deze informatie wordt vervolgens een selectie tot controle gemaakt. Zo gaan er per dag een kleine tweehonderd containers naar de scan. Slechts één vijfde wordt daarvan fysiek gecontroleerd door mensen en honden (Nieuwsblad Transport Dossier, 2010). De procedure is in de haven van Antwerpen quasi gelijk⁸¹. Het is echter van belang dat douanes uit andere landen volgen. Een douane heeft niet enkel een nationale taak maar de douanes per land vormen samen 'De Europese douane'. Het is dus van belang dat iedere douane van ieder land op de douane van een ander land kan vertrouwen. Zo is het belangrijk dat iedere douane werkt met een goed risicoanalyse-systeem. Containers die in Antwerpen worden vrijgemaakt zonder een goede risicoanalyse en hierna via Nederland naar een andere lidstaat worden gebracht kunnen immers niet meer worden tegengehouden. De douaneschuld werd reeds in Antwerpen afgelost. De invoerrechten werden betaald en op die manier zijn het dus communautaire goederen geworden waarvoor het vrij verkeer van personen en goederen geldt tussen de EU-landen. Dit kan natuurlijk worden gecompenseerd door politiecontroles. (Nieuwsblad en Transportdossier, 2010)

5.3.3 Een juiste afstemming tussen de terminal en de douane

Bij de vraag hoe de douane en de terminal op elkaar afgestemd zijn, wordt er langs alle kanten benadrukt dat dit niet in elke haven even goed geregeld is (Veraart, 2009; Van Den Bleeken, 2009; Hylebos, 2009; Van Opstal, 2009). Zo is de werking van de douane in de haven van Antwerpen niet goed afgestemd op de werking van de terminal. Zoals eerder vermeld dienen goederen vrijgegeven te worden alvorens zij de terminal kunnen verlaten. Uit de praktijk blijkt dat het in de haven van

⁸⁰ AEO is een schoolvoorbeeld van het feit dat een vergelijking van procedures niet eenzijdig mag gebeuren. Voor bepaalde procedures is de haven van Rotterdam strikter dan de haven van Antwerpen, en vice versa. Die striktheid of soepelheid wijzigt ook nog over tijd. In het geval van AEO, is de Nederlandse douane sneller begonnen met audits onder de noemer 'al doende leert men' dan de Belgische.

⁸¹ In Antwerpen worden dagelijks een 120 à 140 containers gescand (pro rata gelijk aan Rotterdam); waarvan ongeveer de helft fysiek gecontroleerd wordt. Meer concrete cijfers kunnen bij de douane opgevraagd worden. (Van Mol, 2014)

Antwerpen regelmatig voorkomt dat goederen vertrekken op de terminal nog vooraleer ze werden vrijgegeven door de douane. Aangezien de terminaloperator verantwoordelijk wordt gehouden wanneer een container de zeehaventerminal verlaat alvorens deze werd vrijgegeven door de douane, zorgt dit voor problemen⁸². De verantwoordelijkheid van de terminaloperator brengt veel discussie met zich mee omdat hij in eerste instantie niet beschikt over de middelen om te controleren of de goederen al dan niet werden vrijgegeven. Bovendien wordt de terminaloperator ook niet betrokken in het aangiftesysteem. Hierin komt verandering. Langs de kant van de terminaloperator is er de vraag naar een elektronisch systeem waarin de douane het licht op groen zet als een container mag vertrekken.⁸³

In tegenstelling tot de haven van Antwerpen is er in de haven van Rotterdam een betere communicatie tussen de terminal en de douane. Dit komt grotendeels door het feit dat de goederen de terminal niet kunnen verlaten zonder de douane te passeren. In de haven van Rotterdam beschikt de douane over een (manuele) barrière waarlangs vrachtwagenchauffeurs moeten passeren alvorens de rit naar het hinterland verder te kunnen zetten. In Nederland geraakt een vrachtwagenchauffeur dus zonder vrijgave van de goederen niet buiten. In de haven van Antwerpen is het project 'Customs Cargo Release Management of CCRM voorbij de geautomatiseerde barrière.

Het zou dus voor de haven van Antwerpen een mogelijke optie zijn om een gelijkaardige barrière te plaatsen. Zoals de situatie nu is, kan men in de haven van Antwerpen door de mazen van het net kruipen en de haven verlaten zonder dat de goederen zijn vrijgegeven. (Van den Bleeken, 2009)

⁸² In het douanebeleidsplan is hiervoor een oplossing in de maak met CCRM: *"Het elektronisch vrijgavebericht voor containers is een door de Douanediens en de handel gezamenlijk ontwikkeld antwoord op het Unamar-arrest en de problemen die de terminal operatoren daardoor ondervinden. Het is belangrijk om zo snel als mogelijk de implementatie van de Container Release Message-CCRM te realiseren zodat de douane een relatie kan leggen tussen de vrijgave van de aangiften die in het kader van het invoerproces dienen te worden ingediend en de container(s) waarin de goederen vervoerd worden"* (Geens, 2013). Het CCRM project zit momenteel geblokkeerd omwille van budgettaire redenen. In Q1-2014 zullen middelen vrijgemaakt worden. In afwachting van de invoering van het CCRM nemen bedrijven die dit nodig achten het initiatief om een voorlopige werkwijze uit te werken (bijv. via APCS in de haven van Antwerpen), zodat de vrijgave vlot en in goede orde kan plaats grijpen.

⁸³ Het edifact bericht "Container gate in/gate-out report message" (voormalige naam COCECO) tussen de terminaloperator en dephouders en de rederij en/of zijn scheepsagent informeert welke containers de terminal bereikt hebben (gate in) of verlaten hebben (gate out) (Bron: <http://www.portofantwerp.com/apcs/nl/content/codeco>).

6 Vergelijkend overzicht van de procedures

Alle procedures betreffende import van gecontaineriseerde cargo die in aanmerking komen voor veterinaire of fytosanitaire controles worden in tabel 2 weergegeven en gesorteerd. Tabel 2 laat toe snel de momenteel gangbare procedures in de haven van Antwerpen met deze van de haven van Rotterdam te vergelijken. De op stapel zijnde wijzigingen (bv openingsuren Douane Antwerpen,...) werden hier nog niet meegenomen. Over het algemeen kan worden gezegd dat de Haven van Rotterdam meer geautomatiseerd en efficiënte procedures toepast dan de Haven van Antwerpen, zij het dat Rotterdam voor een aantal van die diensten hogere tarieven hanteert⁸⁴.

⁸⁴ Voor niet gecontaineriseerde goederen bv. fruit worden de procedures efficiënter in Antwerpen dan in Rotterdam beschouwd (Van Mol, 2014)

Tabel 2: Vergelijkend overzicht van de procedures

	Antwerpen	Rotterdam
Algemeen		
Administratie	Port Community System	Portbase
Elektronisch systeem	PLDA-systeem	Sagitta-systeem
3 stappen	(1) Documentcontrole (= onderzoeken handelsdocumenten), (2) Overeenstemmingscontrole (= visuele controle van de overeenstemming tussen de veterinaire certificaten, documenten en identiteit van de goederen), (3) Materiële controle (= controle van diervoeders of levensmiddelen)	
Grensinspectiepost	Ondersteuning en coördinatie gebeurt door de controledienst import-export van het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV)	Coördinatie gebeurt door de Voedsel en Waren Autoriteit (VWA), een onderdeel van de Rijksdienst voor Keuring en Vlees (RVV)
	Gesitueerd op Linkeroever	Gesitueerd dichtbij elkaar
Veterinaire controle (dierlijke producten)		
Wat	Controle van goederen van dierlijke oorsprong voor (niet) humane consumptie, die vanuit derde landen in de Gemeenschap worden binnen gebracht: risicoanalyse o.b.v. elektronische aangifte, definitieve aangifte, eventuele fysische verificatie	
Tarieven	Goedkoper	Duurder
	Inspecties kunnen worden aangevraagd tussen 7u en 18u	Inspecties zijn mogelijk tussen 6u en 23u; een extra kost wordt aangerekend als de controle na 23u of voor 6u wordt uitgevoerd
Vooraanmelding	Invoer van gegevens in het TRACES systeem	Elektronisch + rechtstreeks vanuit systeem van de aangever
	Een afdruk van de gegevens + het originele gezondheidscertificaat en analyseverslagen moeten bij grensinspectiepost worden binnengebracht; er wordt geïnterpreteerd naar de letter van de wet (niet soepel): het is niet mogelijk een documentcontrole uit te voeren op basis van gescande of gekopieerde documenten	Automatische transfer van informatie van aangever naar Veterinair Grens Controlesysteem (VGC) via de Overheidstransactiepoort (OTP)
	Als tekortkoming in de documenten, dan meldt de grensinspectiepost dit aan de belanghebbende, zodat dit gecorrigeerd kan worden	Als terugmelding D-conform en verdere controle nodig zijn, worden certificaten naar keurpunt gestuurd
Keuring	Na bezorgen van de documenten is er een wachttijd van min. 24h; min. 24h na de vooraanmelding, zonder tegenbericht en zonder afspraak, moet men zich aanbieden aan de grensinspectiepost; transport naar het keurpunt gebeurt onder een controle-exemplaar douanedocument en kopie GDB	Afspraak met keurpunt online via Portbase, of rechtstreeks, nummer Gemeenschappelijk Document bij Binnenkomst wordt toebedeeld; op afgesproken dag, volgens planning keurpunt
	De lading wordt aangeboden op het GIP en de keuring gebeurt volgens de beschikbare capaciteit. Er kunnen serieuze wachttijden ontstaan, indien iedereen zich op hetzelfde moment aanbiedt!	Het keurpunt wordt uitgebaat door een commerciële partij; wachttijden worden vermeden

	Antwerpen	Rotterdam
Plant aardige producten: fytosanitaire controle		
Wat	Controle van goederen van plantaardige oorsprong: risicoanalyse o.b.v. elektronische aangifte, fytosanitaire controle	
Vooraanmelding		Inspecties gebeuren door Divisie Landbouw en Natuur
	Het document moet met de hand worden ingevuld. Vanaf 1/4/2014 kan het via computer	Originele informatie en documenten worden ontvangen
	Er is geen elektronische module waarmee het document vanuit eigen dossiersystemen kan worden ingevuld; het document wordt samen met de originele certificaten per bode naar FAVV post op kaai 234 gebracht	Rechtstreeks vanuit het bedrijfssysteem van de aangever en automatisch getransfereerd naar het CLIENT systeem van de VWA via de OTP
	Zelfde dag terugkoppeling m.b.t. fysische controle 'ja/nee'	Vrijwel onmiddellijk automatische terugmelding met vermelding van acceptatie of weigering en verdere procedureverloop
	Het certificaat vermeldt of het document is vrijgegeven, of dat er controles nodig zijn; het wordt aan het douanedocument gehecht en op kaai van invoer gebracht	Als wel verdere controle nodig, dan wordt het P2-nummer niet vermeld; er wordt vermeld welke van de containers voor controle moeten worden aangeboden
Keuring	De lading moet op een erkende inspectieplaats in de haven of daarbuiten worden aangeboden; na de controle wordt het vervoersdocument aangevuld	Max. 2h na de vooraanmelding wordt via Portbase of rechtstreeks een afspraak gemaakt in het keurpunt, certificaten worden rechtstreeks naar de invoerder gestuurd
Algemeen	Goedkoper	Duurder
	Representatieve staalname = het nemen van een staal vooraan, in het midden en achteraan de container (enkel bij levende planten); tijdsintensief	Representatieve staalname = soepeler, want vaak beperkt tot de voorkant van de container
Douane		
	Belgische douane scoort slechter	Nederlandse douane scoort beter
Openingsuren:		
- Scandiensten	GIP is slechts open tussen 6u en 22u	Open 24/7
- Douane	Open 24/7	Open 24/7
Zeehaventerminals	Slechte afstemming douane-terminals; goederen moeten worden vrijgegeven voor ze de terminal kunnen verlaten (in praktijk is dit vaak niet het geval en terminaloperator is hiervoor verantwoordelijk wat voor veel discussie zorgt)	Betere afstemming douane-terminals; goederen kunnen terminal niet verlaten zonder de douane te passeren
Risicoanalysesysteem	Aangiftesysteem PLDA; kende opstartproblemen	Aangiftesysteem SAGITTA; kende opstartproblemen
	Risicoanalyse en selectie tot controle gebeurt nog deels door de ambtenaren zelf via het PLDA-systeem; in 2010 werd geautomatiseerd systeem CSP bis opgestart	Het geautomatiseerd systeem PRISMA wordt gebruikt
Gevaarlijke goederen		
Wat	Elektronische aangifte volgens Hazardous Materials richtlijn via centraal computersysteem	
Opmerking	Weinig verschil tussen de havens, want de internationale maritieme code voor maritiem transport wordt voor gevaarlijke goederen zeer strikt toegepast door de verschillende havens.	
Begaste containers		
Wat	Voorzichtig omgaan met containers die behandeld zijn met vluchtige organische stoffen.	
Opmerking	Weinig verschil tussen de havens, want beide hebben gelijkaardige problemen die ze zo goed als mogelijk proberen oplossen door het hanteren van gepaste veiligheidsprocedures.	

7 Besluit

Uniformering van procedures vormt een belangrijk onderwerp op de politieke agenda. Vanuit een concurrentieel oogpunt speelt deze problematiek ook binnen een havenomgeving/-keuze. Per havengebied zijn er immers veel complexe administratieve procedures. Die procedures zijn weliswaar noodzakelijk om economische, financiële en veiligheidsredenen. Door de verdere invoering van e-Maritime zullen de procedures eenvoudiger worden. Verschillen in toepassing en in interpretatie van de procedures kunnen immers toch nog het *level playing field* tussen havens verstoren.

Aan de hand van een vergelijking tussen de haven van Antwerpen en Rotterdam beantwoorde voorliggende paper de vraag in welke mate deze procedures op het vlak van douane-, veterinaire- en fytosanitaire controle al of niet afwijken van elkaar. In het kader van concurrentieverhoudingen tussen zeehavens is een dergelijke vergelijking interessant, al is maar om het vermoeden van mogelijke ongunstige marktverhouding voor de zeehavens weg te werken.

Enkele vaststellingen kunnen geformuleerd worden. Deze vaststellingen kunnen aanleiding geven om met prioriteit in Europa de discussie over een gelijk speelveld verder te voeren. Hiertoe wordt best een meerjarenplanning⁸⁵ opgesteld.

Ten eerste, na het analyseren van de procedure die een container van haven naar hinterland moet doorlopen, blijkt duidelijk dat dit doorloopp proces niet eenvoudig en transparant is⁸⁶. Een dergelijke procedure houdt immers heel wat stappen in. Om de concurrentiepositie van een haven sterk te houden is het van belang dat het proces van een container in de haven zo vlot mogelijk verloopt. Dit wil zeggen dat er zoveel mogelijk knelpunten moeten worden vermeden. Hoe vlotter een container de haven doorloopt, hoe aantrekkelijker de haven is. Verder kan vastgesteld worden dat bij het binnenkomen van een container in een haven eerst en vooral een onderscheid wordt gemaakt naargelang men al dan niet te maken heeft met de import van niet-communautaire goederen. Zowel in de haven van Antwerpen als de haven van Rotterdam volgen niet-communautaire goederen een strengere procedure dan communautaire.

⁸⁵ Zie Vanelslander en Sys, 2014; Meersman et al., 2014a/b

⁸⁶ Informatie betreffende import uit derde landen van producten van dierlijke en plantaardige oorsprong zou via een intelligente webtool geraadpleegd moeten kunnen worden. Hiertoe zou een applicatie kunnen ontwikkeld worden. Inspiratie kan gevonden worden bij <http://wisdom.vwa.nl/ivo/Start.do>.

aanbeveling 1

- verdere vereenvoudiging van de procedures
- monitoren van de balans tussen faciliteren (eenvoudige procedures) en controleren (safety en security)
- het doorlooptproces transparanter maken
- toegankelijker en gebruiksvriendelijke websites ontwikkelen

Een tweede vaststelling betreft de formaliteiten waaraan iedere container bij het binnenkomen in de haven voldoet. Naargelang het type cargo en het land van oorsprong kunnen er strengere eisen vooropgesteld worden. Hier zijn niet echt verschillen op te merken tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam. Beiden volgen dezelfde algemene regels die trouwens door de EU werden opgelegd. Hierin liggen nog kansen die nog niet voldoende benut zijn bv. havenprocedures te bevorderen in overeenstemming met de meest recente technologische innovaties, milieuwetgeving, ...

aanbeveling 2

- verdere harmonisering van procedures
- uitwerking van e-gate concept

Ten derde geldt dat, wanneer een container niet direct kan worden overgeslagen, deze een tijdje wordt opgeslagen op de terminal. Ongeacht het type container, type cargo en land van oorsprong kan iedere container op terminal worden opgeslagen. Zowel de havens van Rotterdam als Antwerpen worden hier geconfronteerd met een aantal knelpunten die de verblijftijd van een container kunnen verlengen en dus de logistieke keten vertragen⁸⁷. Beide havens spelen hier echter zeer goed op in. Zo proberen beide de verblijfstijd van de containers te verkorten door het creëren van zogenaamde 'Empty Depots', het werken met vooraanmeldingssystemen waaraan slotsystemen worden gekoppeld om de piekmomenten op te vangen, het uitbreiden van ruimte om de congestie in de toekomst in te perken en het versoepelen van de administratieve afhandeling van transportdocumenten door het invoeren van *Port Community Systems*. Tot slot werken zij ook beiden actief aan een modusverschuiving om het verschil van capaciteit tussen land en zeezijde op te vangen. Ook het bundelen van containerstromen vormt in dit kader een belangrijk onderdeel.

⁸⁷ De hoogte van de wisselkoers kan de verblijftijd van de container op de terminal beïnvloeden. Het uitstellen van betalingen werd buiten de scope van deze paper gehouden.

aanbeveling 3

- optimalisering van procedures
- samenwerking van havenautoriteiten bij de ontwikkeling van *Port Community System*
- opvolgen van bijkomende faciliteiten in buitenlandse havens

Ten vierde blijkt uit de praktijk dat er voor het verloop van de verdere procedure een onderscheid gemaakt kan worden naargelang het type container, type cargo en land van oorsprong. Het land van oorsprong bepaalt of er al dan niet een strenge procedure moet gevolgd worden. Bovendien speelt het land van oorsprong ook een belangrijke rol in de risicoanalyse om te bepalen of een container al dan niet gescand dient te worden. Het type container bepaalt de plaats op de terminal (bv opslagterrein voor reefer containers, opslagzone gevaarlijk goed, ...); terwijl het type cargo bepaalt welke procedure er douane-technisch dient gevolgd te worden.

Het is op dit laatste punt dat er verschillen optreden tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen. Meer specifiek gaat het hier om de procedures waaraan plantaardige en dierlijke producten worden onderworpen. Ondanks de Europees geldende wetgeving aangaande deze punten wordt er in iedere haven een andere praktische invulling aan gegeven.

De oorzaak van deze verschillen is eerst en vooral te zoeken in het feit dat de haven van Rotterdam een soms soepelere mentaliteit hanteert dan de haven van Antwerpen. Zo wordt er in Nederland meer uitgegaan van de vraag hoe men de goederenstromen kan faciliteren in plaats van de procedures volgens de letter van de wet toe te passen. In de haven van Rotterdam wordt dus meer naar de 'geest' van de wet gehandeld. Een duidelijk voorbeeld hiervan is het feit dat er in de haven van Antwerpen nooit gewerkt wordt met gescande of gekopieerde documenten, aangezien de wet voorschrijft dat er moet gewerkt worden met originele certificaten. Dit heeft tot gevolg dat documenten per bode moeten worden vervoerd naar de grensinspectiepost. De geplande wijziging in 2014 is zeker aanbevolen.

Vervolgens kan de oorzaak van de verschillen tussen beide havens gezocht worden in het feit dat de haven van Rotterdam iets meer geautomatiseerd werkt dan de haven van Antwerpen. Dit brengt een aantal voordelen met zich mee. Ten eerste zorgt de mogelijkheid tot elektronische aangifte ervoor dat er in Nederland veel minder papieren documenten fysiek heen en weer moeten worden gestuurd. Het origineel document moet wel te allen tijde voorgelegd kunnen worden. Bovendien zorgt de mogelijkheid tot centralisatie van alle gegevens in een geautomatiseerd proces tussen de verschillende partijen ervoor dat er in de haven van Rotterdam een hoge planningswinst te realiseren

is. Ook willekeurige controles worden in de haven van Rotterdam vermeden door een goed werkend elektronisch risicoanalyse systeem. Het voordeel van een toenemende automatisering bestaat erin dat eerste controles door het computersysteem gebeuren. Het betreft enkel douane. Dit kan de doorstroming van containers versnellen. In de haven van Antwerpen werkt nog minder geautomatiseerd en maakt momenteel nog meer gebruik van bodes. Dit kan vertragingen met zich meebrengen. In sommige gevallen zelfs wachttijden van die grootteorde waardoor vrachtwagens naar de volgende dag verwezen worden. De haven van Antwerpen krijgt ook meer te kampen met willekeurige controles doordat er in de haven nog steeds wordt gewerkt met ambtenaren voor het uitvoeren van risicoanalyses. Momenteel beschikt de Belgische douane nog niet over een elektronisch risico-analysesysteem. In de loop van 2014 komt hierin verandering en zal de risicoanalyse inzake security ook geautomatiseerd worden.

aanbeveling 4

- betrek terminaloperatoren bij de optimalisering van procedures

Een vijfde punt dat aangehaald kan worden, is het feit dat respectievelijk de haven van Rotterdam en de haven van Antwerpen andere openingsuren kennen. De haven van Rotterdam is hierin aan landzijde soepeler dan de haven van Antwerpen. Zolang echter niet de hele keten hierin meewerkt, blijft dit problematisch. Het heeft immers niet veel zin dat terminals dag in dag uit open zijn wanneer magazijnen, douane, douaneagenten en GIP dit vooralsnog niet zijn. Een laatste punt dat kan aangehaald worden is het feit dat de douane in de haven van Antwerpen niet goed is afgestemd op de werking van haar terminals. Containers verlaten er nog te dikwijls de terminal vooraleer zij werden vrijgegeven door de douane. Van belang is dus dat de communicatie tussen terminal en douane in de haven van Antwerpen verbetert. Een barrière plaatsen gelijkaardig als deze in de haven van Rotterdam kan hiervoor een mogelijke oplossing zijn⁸⁸.

aanbeveling 5

- werk naar de geest en niet de letter
- werk elektronisch en ge-automatiseerd
- werk geïntegreerd met de hele logistieke keten

⁸⁸ Het CCRM-project in volle ontwikkeling zal hiertoe een oplossing voor deze problematiek bieden.

Uit de bespreking van al deze punten volgt de conclusie dat er in beide havens nog verbeterpunten zijn en dat beide havens nog van elkaar kunnen leren als het op de automatisering en facilitering van goederenstromen aankomt. De controlerende overheden zijn zich hier goed van bewust⁸⁹. Ook de haven van Antwerpen stelt in de toekomst een vlotte doorstroming van containers voorop.

Tot slot is het van belang nog te vermelden dat Europa op het vlak van de facilitering van goederenstromen niet stil staat. Momenteel komen er via Europese wetgeving een aantal concepten op ons af die de nadruk leggen op de facilitering van de goederenstromen, en die per definitie Europa-wijd zullen worden opgelegd en geïmplementeerd. Het gaat hier om het AEO-statuut⁹⁰, Centralized Clearance, System based approach, e-gate, green lanes, One Stop Shop en Single Window⁹¹. Ook nemen de bevoegde overheden ook alsmear meer maatregelen om processen te versnellen of beter op mekaar af te stemmen. Voorbeelden zijn de ingreep van de Federale Overheid in de openingstijden van de douane en het continue verder ontwikkelen van elektronische communicatieplatformen.

Bij verder onderzoek naar havenprocedures lijkt het interessant om ook de procedures bij export te bestuderen. Een uitbreiding van het onderzoeksdomein naar andere type goederen, andere vervoersvormen en andere havens binnen de Le Havre-Hamburg range is aanbevolen. Een vergelijkende studie tussen de Vlaamse havens kan conclusies opleveren die kunnen bijdragen tot concurrentievoordeel ten opzichte van naburige havens. Hiertoe is het raadzaam dat de andere Vlaamse havens nagaan in welke mate de procedures op het vlak van douane-, veterinaire- en fytosanitaire controle al of niet afwijken van dezelfde procedures in de haven van Antwerpen. Binnen Flanders Port Area kan een denktank georganiseerd worden. Binnen dergelijke denktank kunnen de havenprocedures, voorwerp van continue wijziging, op regelmatige geanalyseerd worden, verschillende interpretaties voorkomen worden en kan kennis⁹² en expertise gedeeld worden.

⁸⁹ De havenbesturen zijn niet de beslissende autoriteiten in deze materie.

⁹⁰ Het Douanebeleidsplan - Strategische en operationele prioriteiten voor 2013-2014 (Koen Geens, Minister van Financiën) geeft aan dat het nieuwe EU douanewetboek (UCC) tegen eind oktober/begin november 2013 goedgekeurd zal worden. In het nieuwe EU douanewetboek worden een aantal nieuwe vereenvoudigde systemen (oa. Centralized Clearance en self assessment) die exclusief zijn voorbehouden voor AEO's opgenomen. Tegen 2015 wordt de UCCIP (Implementing Provisions); waarvan een aantal onderwerpen tegen ten laatste 2020, verwacht. Het versnel implementeren van de nieuwe vereenvoudigde systemen kan België een voorsprong geven die de concurrentiepositie ten goede komt.

⁹¹ De implementatie van de maritieme single window is voorzien tegen midden 2015.

⁹² Het probleem is dat de kennis eigenlijk allemaal bij de douane en FAVV zelf ligt. Waken over het behoud van/het verspreiden van kennis kan een hefboom zijn om de douane-efficiëntie in Vlaanderen te verbeteren. Het criterium 'douane' wordt door de Logistics Performance Index 2014 van de Wereldbank (<http://lpi.worldbank.org/>) als verbeterpunt voor België aangeduid.

Binnen de samenwerkingsovereenkomst ondertekend door de vier Vlaamse havens op 18 april 2013 ter versteviging van de concurrentiepositie werd alvast de actie meegenomen werk te maken van de harmonisering en vereenvoudiging van douaneprocedures in en tussen de Vlaamse zeehavens, om een gelijke uitgangspositie te creëren met één douanezone.

8 Bibliografie

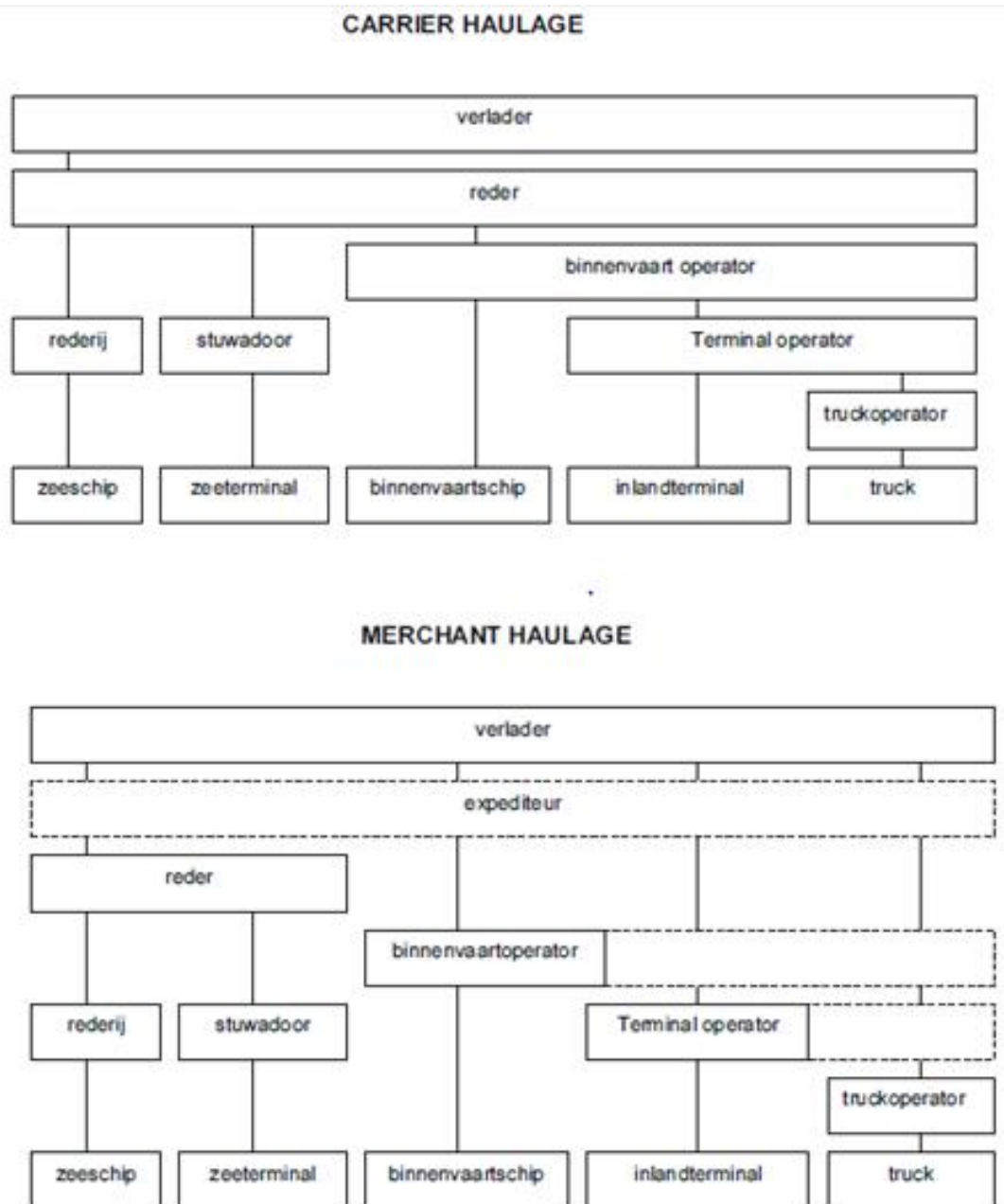
- Arvis, J-F., Mustra, M., Ojala, L., Shepherd, B. en Saslavsky, D. (2010). Connecting to compete 2010: Trade logistics in the global economy. The World Bank: www.worldbank.org.
- Avonts, L. (2014, april 25) Interview betreffende GIPP Antwerpen
- Breure, 1. (1998). De inzetbaarheid van intermodale vervoerwijzen spoor en binnenvaart in het Rotterdamse achterland: Een analyse voor het binnenlandse vervoer van maritieme containers, afstudeerscriptie: Rotterdam.
- Brodie, P. (1999). Commercial Shipping Handbook. Informa.
- Callens, C. (2014, april 25) Interview betreffende GIPV Antwerpen
- FAVV (2010). Briefwisseling FAVV en VEA met betrekking tot de veterinaire en fytosanitaire procedures.
- FAVV (2014a). Activiteitenverslag 2012. Online beschikbaar op <http://www.favv.be/jaarverslagen/>
- FAVV (2014b) Omzendbrief met betrekking tot de fytosanitaire invoercontroles. Online beschikbaar op http://www.afsca.be/plantaardigeproductie/omzendbrieven/_documents/2014-03-25_omzendbrief_fytosanitaire_invoercontrole_NL.pdf.
- Geens, Koen (2013) Douanebeleidsplan Strategische en operationele prioriteiten voor 2013-2014 (Minister van Financiën)
- Gubbi, C. (2010). Knelpunten in modern logistieke ketens, een analyse van de havens Antwerpen en Rotterdam. Universiteit Antwerpen (bekroond met de VEA award).
- Hylebos, T. (2009, november 13). Interview rond knelpunten in de moderne logistieke ketens.
- Horst, M.R. van der, Langen P.W. de (2008). Coordination in Hinterland Transport Chains: A Major Challenge for the Seaport Community. *Maritime Economics & Logistics*, 10, 108-129.
- Kasilingam, R.G. (1998). Logistics and Transportation: Design and Planning. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.
- Kets, (2010, april 9). Prisma maakt het criminel lastig, Nieuwsblad Transport.
- Knol - De Vos, T. (2002). Gasmetingen in importcontainers. RIVM: <http://www.arbobondgenoten.nl/arbothem/gevstof/containers/gasmetingenrivm2005609021024.pdf>.
- Kuiper, R. (2010). Interview rond knelpunten in de moderne logistieke ketens.
- Lefevre, J. (2010, mei 7). Interview rond knelpunten in de moderne logistieke ketens.

- Mathijssen, L., Van Dael, R. en Heijink, F. (2004). *Andere overheid, andere bedrijven, andere systemen, over het programma client: een geslaagde samenwerking om grenscontroles te verbeteren*. Den Haag: Stichting Het Expertise Centrum.
- Meersman, H., Van de Voorde, E. en Vanelslander, T. (2010). - *Port competition revisited*. Review of business and economics - ISSN 2031-1761 - 55:2(2010), p. 210-232.
- Meersman, H., van de Voorde, E., Sys, C. en Vanelslander, T. (2014a). Implementing strategies towards port development options and market requirements. In *Port management - Market Challenges and Management Actions*, Vanelslander, T., Sys, C. (eds.), UAP (binnenkort beschikbaar)
- Meersman, H., van de Voorde, E., Sys, C. en Vanelslander, T. (2014b). *Havenbeleid, concurrentiekracht en welvaart – Maatregelen ter versterking van de Vlaamse havens* (binnenkort beschikbaar).
- van den Broek, F., de Gier, M., Kindt, M. en van der Meulen, S. (2010). *Nederland als één logistiek netwerk in 2013: samenhang versnelt versterking van onze positie*, NEA.
- Nieuwsblad en Transportdossier. (2010, februari 9). *Douane en Security*.
- Pilgrim, M. (2003). *Ketenintegratie als alternatief voor fysieke havenuitbreiding*. TUDelft, afstudeerproject.
- PWC (2001). *Studie in verband met documentenstroom en administratieve procedures bij het vervoer per short sea shipping*.
- Schoenmaeckers, O. (2010, maart 9). *Interview rond knelpunten in de moderne logistieke ketens*.
- Sys, C. (2011-2012). *Verzendingen II, Losbladige syllabus*, Hogent: Gent.
- Vanelslander, T. en Sys, C. (eds.)(2014). *Port management - Market Challenges and Management Actions*. UAP (binnenkort beschikbaar)
- Van de Voorde Eddy, Meersman Hilde, Vanelslander Thierry (2012). *Port congestion and implications to maritime logistics*. In Song, Dong-Wook; e.a. [edit.] *Maritime logistics: contemporary issues*.- ISBN 9781780523408, Bingley: Emerald, p. 49-68.
- Van den Bleeken, L. (2009, november 25). *Interview rond knelpunten in de moderne logistieke ketens*.
- Van Mol, B. (2014, maart 4). *Telefoongesprek betreffende actuele ontwikkelingen*.
- Van Opstal, F. (2009, november 13). *Interview rond knelpunten in de moderne logistieke ketens*.
- Van Wesemael, J. (2014, januari 23) *Mailcorrespondentie betreffende gewijzigde procedures m.i.v. 1 januari 2014*.

Veraart, G. (2009, november 13). Interview rond knelpunten in de moderne logistieke ketens.

Vlaamse Havencommissie. (2001). Intercontinentaal container transport van en naar Vlaamse havens. Vlaamse Havencommissie: www.serv.be

Appendix 1: Carrier en merchant haulage



Bron: Pilgrim, 2003

Appendix 2: Lijst van grensinspectieposten in België

- Producten van dierlijke oorsprong



BIP	Technical manager	Address	Telephone	Fax	E-mail	Inspection center	Products / Live animals
Antwerpen port	Camille CALLENS	Left bank: Afru-Log Kruipin Haven 1145 9130 Kalle	03/570 29 29	03/570 29 20	GIPV.ANT@favv-afisca.be	Afru-log	HC (2), NHC
Gent port	Wouter THIENPONT	Left bank: GIP LO St Antoniusweg kaai 1795 9130 Kalle	03/570 29 29	03/570 29 20		GIP LO	HC (2), NHC
Liège airport	William LUWAERT	Skaldenstraat 56 9000 Gent Postal address : Gaston Crommenlaan 6/1000 9050 Gent	09/210 13 47	09/210 13 31	GIP.OVL@favv-afisca.be	Flying Farm 48	HC-NT(6), NHC-NT(6)
Oostende airport	Lieven VANDEWIELE	Flying Farm Bat.48 4460 Grace-Hollogne	042/34 87 17	042/34 85 44	PIELIE@favv-afisca.be	Flying Farm 48	HC, NHC-NT(2), NHC-T(FR) LA (U, E, O)
Zaventem airport	Alfons VAN DIEST	Nieuwpoortsesteenweg 889 – bus 6 8400 Oostende Postal address : AIPM, Koning Albert I laan 122, 8200 Brugge	050/303710	050/303712	GIP.WVL@favv-afisca.be	IC-1 IC-2	HC(2) LA (E)
Zeebrugge port	Lieven VANDEWIELE	Minister Beernaertstraat 1 8380 Zeebrugge	050/36 74 40	050/36 74 41	GIP.WVL@favv-afisca.be	Avia Partner Flightcare Flightcare 2 Swiss Port WFS	HC-(2) HC-T(2) NHC(2), LA (U, E, O) HC-(2) HC-T(2)

HC All products for human consumption
NHC Other products
NT No temperature requirements
T Frozen/chilled products
T(FR) Frozen products
(2) Packed products only

(8)
LA Only liquid fats, oils, and fish oils
U Live animals
O Ungulates: cattle, pigs, sheep, goats, wild and domestic solipeds
E Other animals (including zoo animals)
Registered equidae as defined in Council Directive 90/426/EEC.

Bron: http://www.favv.be/dierlijkeproductie/dierlijkeproducten/invoer/_documents/20130905_BIP_BE.pdf

- Producten van plantaardige oorsprong

Punten van binnenkomst - Fytosanitaire controles

Points d'entrée - Contrôles phytosanitaires

Points of entry - Plant health checks

Punt van binnenkomst Point d'entrée Point of entry	Adres Adresse Address	e-mail	Verantwoordelijke Responsable	Tel	Fax
Antwerpen haven port	GIP rechteroever Kragenweg 2 Kaai 234 2030 Antwerpen GIP linkerover Sint-Antoniusweg 1795 9130 Kalle	GIPp.ANT@favv.be	Lazlo Avonts Kris Verhaert	03/543.66.40	03/543.66.45
Gent haven port	Zuiderpoort blok B Gaston Crommenlaan 6/1000 9050 Gent	GIPp.ANT@favv.be	Lazlo Avonts	03/570.29.31	03/570.29.20
Liège luchthaven aéroport airport	Zuiderpoort blok B Gaston Crommenlaan 6/1000 9050 Gent	GIP.OVL@favv.be	Hilde Geers	09/210.13.00	09/210.13.32
Liège luchthaven aéroport airport	Aéroport de Liège Bâtiment 46 4460 Grace-Hollogne	PIF.LIE@afisca.be	William Luwaert	04/234.85.55	04/234.85.11
Zaventem luchthaven aéroport airport	Bedrijvzone Machelen Cargo 706 PB 36 1830 Machelen	GIP.VBR@favv.be	Alfons Van Diest Rudy Verstappen	02/753.56.48 02/753.53.91	02/753.53.90 02/753.53.90
Oostende luchthaven aéroport airport	Nieuwpoortsesteenweg 889 bus 6 8400 Oostende	GIP.WVL@favv.be	Lieven Vandewiele	050/30.37.11	050/30.37.12
Zeebrugge haven port	Minister Beernaertstraat 1 8380 Zeebrugge	GIP.WVL@favv.be	Lieven Vandewiele	050/36.74.40	050/36.74.41

Bron: http://www.favv.be/invoerderdelanden/_documents/2013_09_05_GIP-Planten_internet.pdf

Steunpunt Goederen- en personenvervoer

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 43 95

steunpuntmobilo@uantwerpen.be

<http://www.steunpuntmobilo.be>

