

# Naar één gewestelijke douanedirectie havens?

*De haven van Zeebrugge nam de voorbije jaren een hoge vlucht. Naast haar traditionele sterke positie in het roloverkeer, groeide de haven fors in het containersegment. Om de stijgende volumes en de bijhorende documentafhandeling kwalitatief op te vangen, beschikken heel wat Antwerpse firma's over een filiaal in Zeebrugge. Portaal sprak met Jozef Hermans en Hugo Vanden Camp, respectievelijk directeur en afgevaardigd bestuurder van Portmade. Deze douaneagent beschikt over eigen kantoren in Zeebrugge, Antwerpen en Rotterdam en is dan ook uitstekend geplaatst om stil te staan bij de sterke groei in Zeebrugge en de daaruit voortvloeiende uitdagingen inzake afhandeling van douaneformaliteiten.*

Portaal: De haven van Zeebrugge is op korte termijn fors gegroeid. Komen daar ook groeipijnen bij kijken?

**Hugo Vanden Camp:** Omwille van haar schaalvergroting wordt Zeebrugge, evenals andere grote (container)havens, nu met de uitdaging geconfronteerd om die groei op een goede manier op te vangen. De aandachtspunten op het vlak van hinterlandverbindingen zijn gekend. Maar ook op het vlak van de administratieve afhandeling, zoals bijvoorbeeld douaneformaliteiten, ondergaat de haven van Zeebrugge een aantal groeipijnen. We moeten deze wel vanuit het juiste perspectief bekijken. Allereerst plaatst het doorgedreven elektronisch dataverkeer iedereen in de logistieke ketting voor de uitdaging om zich daarop goed te organiseren. Daarenboven heeft de Belgische douane de voorbije jaren een aantal nieuwe applicaties gelanceerd zoals NCTS (New Computerised Transit System) en PLDA (Paperless Douane en Accijnzen). Iedereen heeft tijd nodig (gehad) om zich daaraan aan te passen. Het verschil is echter dat in Zeebrugge de groei zich op zeer korte tijd heeft gemanifesteerd. In combinatie met een sterk wijzigend douanelandschap zorgt dit nu inderdaad voor een aantal pijnpunten. Ik wil echter benadrukken dat de haven van Zeebrugge niet achterop



Jozef Hermans en Hugo Vanden Camp

is of niet goed functioneert; het is eerder een kwestie van de organisatie dusdanig te structureren dat ze in lijn komt met de status van een grote containerhaven waarnaar de haven van Zeebrugge stilaan evolueert.

Portaal: Welke zijn de voornaamste uitdagingen?

**Jozef Hermans:** Topprioriteit is zonder enige twijfel het aanvullen van het personeelskader. Bovenop de schaalvergroting werd de Zeebrugse douane tevens geconfronteerd met de organisatie van de maritieme brigade, wat een forse personeelsverschuiving tot gevolg had. Af en toe dragen wij de gevolgen van dit personeelstekort waardoor noodzakelijke verificaties

of vrijgaven niet gebeuren. Soms kunnen wij geen overwerk aanvragen en is de dienstverlening beperkt tot de kantooruren. Dat heeft reeds geleid tot het blokkeren van containers omdat de vereiste vrijgave niet kon worden gegeven. Zo'n situaties kunnen uiteraard niet en moeten zo snel mogelijk worden opgelost. Wij verwijten de douaniers ter plaatse niets. Zij doen wat ze kunnen, maar zij moeten dringender meer collega's krijgen zodat die tekorten vermeden worden en er een 'normale' dienstverlening kan worden gegarandeerd.

**Hugo Vanden Camp:** Verder worden wij in Zeebrugge ook verplicht om te werken volgens de regeling 'aangenomen locatie'. Wat dat precies inhoudt, kan ik het beste aantonen aan de hand van een vergelijking met de Antwerpse haven. In Antwerpen kan de douane de goederen vrijgeven in de verschillende bijkantoren, verspreid over het havengebied. In Zeebrugge daarentegen, verloopt alles via het hoofdkantoor. Naast het praktische ongemak heeft dat voor ons ook een onmiddellijk financieel gevolg, met name voor onze borg (het bedrag dat wordt aangesproken en geblokkeerd zolang het vervoerde goed in tran-

sit is vrijgegeven, om onttrekking te vermijden, nvd.r.).

**Jozef Hermans:** Wanneer wij in Antwerpen een transitdocument aanmaken, wordt onze borg pas aangesproken op het ogenblik dat de chauffeur het bewust document aanbiedt op de douanepost op de terminal, en vervolgens met de lading vertrekt. In Zeebrugge wordt onze borg reeds aangesproken op het ogenblik dat wij het document aanmaken en ter beschikking stellen op de terminal. Onze borg wordt dus niet aangesproken gedurende de trajectduur zoals in Antwerpen het geval is, maar van zodra het document ter beschikking is tot op het moment dat het wordt aanvaard op het kantoor van bestemming. Stel dat het transport bijvoorbeeld pas uitgevoerd wordt twee dagen na de aanmaak van het document, dan wordt in Zeebrugge onze borg – onnodig – twee extra dagen geblokkeerd. Om onze klanten te kunnen blijven bedienen hebben wij onze borg voor Zeebrugge reeds moeten verhogen met € 3,6 miljoen.

**Hugo Vanden Camp:** Een ander voorbeeld heeft te maken met de conventie van Mannheim. Deze conventie regelt de vrije scheepvaart op de Rijn, waardoor er geen

borg moet uitgesteld worden. Het probleem is echter dat Zeebrugge niet binnen het bevoegdheidsgebied van de conventie valt waardoor binnenscheepvaartbewegingen vanuit Zeebrugge – die in stijgende lijn zijn door de introductie van de estuaire vaart sinds april – moeten geborgd worden. En dat is niet het geval voor bewegingen vanuit de haven van Antwerpen.

Portaal: Jullie zijn zowel in Antwerpen als Zeebrugge actief. Welke oplossing zien jullie?

**Hugo Vanden Camp:** Volgens ons zijn eenvormige procedures en regels voor alle Vlaamse zeehavens absoluut noodzakelijk. De verschillen die we nu op het terrein merken, zijn aberrant. Flanders Port Area is op het vlak van douaneformaliteiten niet meer dan een verre droom. In dat opzicht pleiten wij voor het oprichten van één gewestelijke directie havens, bevoegd voor alle containerhavens. Deze gewestelijke directie kan beter toezien op gelijke procedures en voor de bedrijven die actief zijn in de verschillende zeehavens, is het duidelijker werken. Een eerste stap zou het intensifiëren van het GEAN-ZEE-overleg kunnen zijn...

