



Gezamenlijk toezicht in de zeehavens en op de binnenwateren

Minder last, meer effect

De toezichthouders gaan nauwer met elkaar samen werken. We bepalen onze prioriteiten op basis van risicoanalyses. Bedrijven die hun zaken op orde hebben, worden minder vaak gecontroleerd. Toezichthouders delen inspectieresultaten met elkaar en weten zo wie goede en wie slechte nalevers zijn. Meer en meer zullen de verschillende toezichthouders gezamenlijk optreden. Zo gaan we op weg naar één inspecterende overheid.

Voor ondernemers in de Binnenvaart start er een digitaal meldpunt in 2013. Dit meldpunt bereikt dan alle samenwerkende toezichthouders. Voor de schepen die zich melden in zeehavens richten we een gezamenlijk meldpunt in in 2015. Eén meldpunt voor alle meldingen, vergemakkelijkt het werk van de ondertoezichstaanden. Het vermindert de administratieve lasten. Alle meldingen worden door de toezichthouders in gezamenlijkheid gebruikt. Analyse van de meldingen zal leiden tot nog gericht inspecteren.

Terugblik 2011

Het Regenboogteam is eind 2011 in Rotterdam van start gegaan: zeven toezichthouders in de Rotterdamse haven beslissen welke lading gezamenlijk geïnspecteerd wordt.

In 2011 is in de Douanecontroleloods aan de Reeweg een gevaarlijke stoffencompartiment in gebruik genomen. Controle op gevaarlijke stoffen kan op dezelfde plek gelijktijdig met de controle op andere aspecten gebeuren. Dat betekent geen vervoer meer naar een aparte loods op de Maasvlakte; zo kan de container sneller zijn weg vervolgen.

De samenwerking bleek een succes bij het organiseren van het toezicht op lading uit Japan (containers met mogelijk radioactieve straling door de kernramp Fukushima) en bij het achterhalen van mogelijk gevaarlijke reefer-containers.

Ook controles op schepen pakken de toezichthouders gecoördineerd aan. De havenmeesters van Rotterdam en regio Amsterdam verzorgen de 1-loketfunctie voor meldingen en het coördineren van inspecties.

De havenverordeningen van Amsterdam-regio en Rotterdam zijn geüniformeerd en verschillen alleen nog door sommige lokale situaties. Omzetting van verboden met ontheffingsmogelijkheid naar algemene gebodsregels vermindert daarnaast administratieve lasten.

In 2011 inspecteerden de verschillende toezichthouders risicogestuurd en gezamenlijk op scheepsafvalstoffen en ladingresiduen. Dit heeft geleid tot een groei in de afgifte van afval door zeeschepen.

Met steeds meer reders (zee- en binnenvaart) sluit de overheid convenanten af. Steeds meer andere toezichthouders sluiten zich daar bij aan. Hierdoor krijgen de convenanten een bredere toepasbaarheid, waardoor het voordeel van afnemende toezichtlasten nog groter wordt. Convenanten worden afgesloten met marktpartijen die de interne processen goed op orde hebben, gemotiveerd zijn om zich continu te verbeteren en een goed naleefgedrag tonen.

Samenwerking KMar/ZHP richt zich op het afstemmen van processen en informatie. Beide organisaties gebruiken een zelfde systeem waarin de scheepsgegevens en informatie over de personen aan boord worden verwerkt, zodat controles efficiënt worden uitgevoerd. Digitaal aangeleverde lijsten kunnen automatisch worden verwerkt, wat het serviceniveau voor de scheepvaart zal verhogen.

In het afgelopen jaar heeft de samenwerking in de binnenvaart meer vorm gekregen door inspecties in Binnenvaart Toezicht Regio's te organiseren en door het afsluiten van convenanten.

Plannen 2012

Verskillende toezichthouders stemmen alle overheidscontroles op de lading op elkaar af door:

- Overheidsbreed maken van certificering en convenanten (toezichthouders betrekken elkaar bij het beoordelen van een bedrijf. Het convenant of certificaat kan dan dienen voor meerdere toezichthouders);
- Berichten en formulieren van de verschillende diensten worden zo mogelijk vervangen door één bericht of formulier. Dat maakt de aanleveringsprocedure voor containers makkelijker.

Voor de havenmeesters ligt de focus op de meest risicovolle ladingoperaties in de haven. Daarbij wordt de inspectiehistorie van schepen en rederijen gebruikt. Bedrijven die het goed doen krijgen minder vaak controle. Een lichte accentverschuiving van de tankvaart naar de droge lading schepen zal hier een gevolg van zijn. Tijdens deze inspecties wordt tegelijkertijd blijvend aandacht besteed aan de afvalstoffen en ladingresiduen.

Op het vlak van veiligheid worden reparaties die extra risico kunnen opleveren voor de omgeving geselecteerd voor inspecties.

Het schoonmaken van tankschepen is en blijft een speerpunt in de haven, zowel vanuit veiligheids oogpunt als milieu oogpunt (emissies).

De KMar en ZHP starten met de registratie van de uitgifte van visa aan de Schengengrens-doorlaatposten op het Visum Informatie Systeem, inclusief de afname van biometrie. De KMar continueert de efficiënte afhandeling van de inreiscontroles cruisevaart door op te stappen bij de sluis van IJmuiden en de ZHP treedt op als signaaltoezichthouder ten aanzien van de controle op scheepsafvalstoffen in de haven van Rotterdam. In de binnenvaart gaat de opbouw van het systeemtoezicht en het afsluiten van convenanten ook in 2012 door. Verder wordt ingezet op een goede incidentenregistratie als onderdeel van een gezamenlijke permanente risicoanalyse waarbij ook het naleefgedrag en de ingeschatte risico's vanuit de wetgeving, per deelsector een belangrijke bron vormen. Op grond van deze analyse wordt aandacht besteed aan de voertaal aan boord, de stabiliteit van schepen en de vaar- en rusttijden. De varende diensten controleren verder het vaargedrag. Aan afleiding en het niet dragen van reddingsvesten wordt door middel van voorlichting aandacht besteed.

In 2012 wordt het systeem Inspectievew-binnenvaart in gebruik genomen. Met dat systeem beschikken alle samenwerkende toezichthouders over elkaars inspectiegegevens. Op basis daarvan kan nog beter worden gezien welke schepen geïnspecteerd moeten worden en welke niet.

Inspectieprogramma

In de Nederlandse havens worden jaarlijks circa 5 miljoen containers overgeslagen. Van al deze containers zijn de ladinggegevens bij de toezichthouders bekend. Die goederenstroom staat daarmee onder toezicht. Op basis van risicoanalyse pikt de Douane uit die goederenstroom er 100.000 uit voor een controle. Dit is tweederde van alle ladingzendingen die toezichthouders fysiek inspecteren. Bij een integrale controle inspecteert de Douane ook namens andere toezichthouders, zoals de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT, voorheen Inspectie Verkeer en Waterstaat), bijvoorbeeld op namaak of afvalstoffen. De andere toezichthouders doen eigen controles, waarbij zij naar specifieke aspecten kijken: 2000 controles door de ILT naar de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen, 40.000 controles door NVWA op naleving van veterinaire wet- en regelgeving en 10.000 controles naar productveiligheid en veilige levensmiddelen. Deze aantallen komen overeen met die van voorgaande jaren.

In 2012 zullen circa 7300 schepen de havens van Nederland bezoeken. Het aantal schepen dat in het kader van Port State Control geïnspecteerd moet worden is door EMSA (European Maritime Safety Agency) bepaald op 1500. De Nederlandse koopvaardijvloot bestaat uit circa 1400 schepen. Daarvan krijgen circa 200 in 2012 een

inspectie van de ILT. Goed presterende reders hebben een kleinere kans om geselecteerd te worden dan slecht presterende reders. Een deel van de goed presterende koopvaardijreders komt in aanmerking voor een convenant: in 2012 zullen er 10 worden afgesloten. 1.500 Buitenlandse en 200 Nederlandse schepen krijgen HOI-inspecties. 230 Buitenlandse schepen krijgen MARPOL-inspecties.

De KMar (in Amsterdam) en de Zeehavenpolitie (in Rotterdam) voeren in 2012 op circa 60 procent van alle in- en uitgaande schepen fysiek grenscontroles uit. Dit zijn ongeveer 1 miljoen personen en 23.000 schepen.

Nederland heeft circa 9.500 binnenvaartschepen geregistreerd. De gezamenlijke inspectiediensten voeren in 2012 ongeveer 10.000 inspecties uit in de binnenvaart. Inspecties worden zo veel mogelijk gecombineerd, samen met andere diensten en risicogestuurd uitgevoerd. Hierdoor nemen inspectielasten voor goede nalevers af.



Vereniging Rotterdamse Cargadoors

John Stolk 'De samenwerking levert wat ons cargadoors betreft haar vruchten af. Met de Belastingdienst/Douane als onze huisarts in de lead, komen er eigenlijk geen dubbele controles voor bij binnenkomst in de zeehavens. Ik neem waar dat van de kant van de inspectiediensten gaandeweg dit jaar ook steeds meer enthousiasme is ontstaan en naar kansen wordt gekeken om tot verdere verbetering door samenwerking te komen. Toch uniek als ik zo om me heen kijk over de grenzen. Vooral op de ingeslagen weg verder gaan! Het wachten is op het verder uitbreiden van de huisartsfunctie van de Douane zodat voor ons echt sprake is van 1 loket waarmee de zaken zoveel mogelijk kunnen worden afgehandeld en data worden hergebruikt. Praktisch gezien ook een wijze van controles aanzeggen en blokkeren. Lastiger maar wel gewenst is het op elkaar afstemmen van de, vooral EU, regelgeving waarmee de afzonderlijke inspectiediensten te maken hebben.'



Centraal bureau Rijn en Binnenvaart

Robert Tieman In 2006 heeft de overheid het programma Eenduidig Toezicht gestart. Het doel van dit programma is om per aangewezen domein van toezicht de toezichtlast voor bedrijven en instellingen met gemiddeld 25% te verminderen. Anno 2011 heb ik verschillende bevestigingen van leden gekregen dat er slimmer gehandhaafd wordt en dat hier waardering voor is. Er zijn echter ook signalen waaruit blijkt dat er nog het een en ander kan en moet verbeteren met name wanneer er nieuwe wetgeving ingevoerd wordt zoals het CDNI-verdrag. Met de ontwikkeling van de convenanten waarvan de eersten in 2011 geïmplementeerd zijn, geeft de inspectie invulling aan het beleidsprogramma van het Kabinet. Een volgende stap in de binnenvaart kan zijn dat deze convenanten ook internationaal erkend worden. Immers de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen geeft aan dat van de 61 miljoen ton die de binnenvaart vervoert, 25% binnenlands vervoer is en de rest is internationaal.



Europe Container Terminals B.V.

Stef Capelle 'Op een containerterminal als ECT, waar per jaar miljoenen containers worden behandeld, draait alles om een snelle afhandeling. Het logistieke proces is scherp ingeregeld. Verstoringen in dat proces kunnen er de aanleiding toe zijn dat een productieproces tot stilstand komt of iemand op een lege plaats grijpt. Daarom is het van groot belang dat het aantal verstoringen beperkt blijft. Het gecoördineerd inspecteren van de lading voorkomt dat verschillende inspectiediensten na elkaar een container nodig hebben. De samenwerking tussen de gezamenlijke inspectiediensten heeft al grote voordelen opgeleverd, qua doorlooptijd. ECT staat bekend als The Innovator. We blijven kritisch naar de processen kijken. Er blijven altijd nog verbeteringen mogelijk. Eén daarvan gaat binnenkort in uitvoering. De economie draait 24 uur per dag door. Binnenkort geldt dat ook voor inspecties op het transport van gevaarlijke stoffen. Door de samenwerking met Douane worden die mogelijkheden vergroot. Daarnaast hopen we dat daarmee de mogelijkheden voor het gebruik van elkaars data en risico-inventarisatie worden uitgebreid.'

Dit is een uitgave van de samenwerkende
toezichthouders:

- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
- Inspectie SZW
- Havenbedrijf Rotterdam
- Haven Amsterdam
- Korps Landelijke Politiediensten
- Zeehavenpolitie
- Koninklijke Marechaussee
- Rijkswaterstaat
- Douane

www.inspectieloket.nl

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

www.ilent.nl

Januari 2012