

JAARBERICHT 2021

Waar wij in het jaarbericht 2020 begonnen met de mededeling dat 2020 de geschiedenis in was gegaan als een zeer memorabel jaar, doet het jaar 2021 daar niet voor onder. COVID-19 had nog steeds zeer grote invloed op de wereldwijde volksgezondheid, operationele impact op de scheepvaart en financiële consequenties voor het bedrijfsleven. Tijdelijke sluitingen van sommige (Chinese) havens en de blokkade van het Suez kanaal hadden tevens grote impact op de wereldwijde logistiek.

De start van het vaccinatieprogramma voor de Nederlandse burgers, maar ook (buitenlandse) bemanningsleden aan boord van schepen die de Rotterdamse haven aanliepen, kan als belangrijk moment beschouwd worden in de strijd tegen het COVID-19 virus. De wereldwijde logistieke onregelmatigheden hadden enorme impact op het logistieke systeem, met als gevolg vertragingen in de totale logistieke keten en capaciteitsproblemen door een niet verwachte omslag tussen vraag en aanbod. Een dank naar de verschillende stakeholders voor hun geduld en medewerking is dan ook op zijn plaats.

Zoals gebruikelijk is er ook veel aandacht geweest voor de langlopende en structurele dossiers van de VRC. Dit jaarbericht is niet uitputtend, maar meer een bloemlezing van een aantal onderwerpen die onze aandacht en input vroegen en vragen.

GRENSCONTROLES

Na vele jaren van discussies was het op 01.01.21 een feit, de introductie van douaneformaliteiten op het goederenverkeer tussen het VK en de EU vanwege Brexit. Door de goede voorbereidingen heeft dit niet geleid tot hele grote problemen bij de cargadoors werkzaam in de wilde vaart en containers (deepsea / shortsea / feeders). Het aantal mismatches tussen ATO en vervolgaangifte zijn wel aanzienlijk gestegen, echter dit kwam voornamelijk uit de hoek van de ferrysector.

Om o.a. de problematiek van mismatches tegen te gaan, is fase 1 van het CVB (Container Vrijgave Bericht) op 04.10.21

geïntroduceerd. De gemeenschappelijke private en publieke wens voor de introductie hiervan is jaren uitgesteld, echter door de hoog oplopende aantal mismatches was er geen andere keus om nu te starten. Ondanks het feit dat het niet tot noemenswaardige problemen heeft geleid, zijn er toch een aantal zaken geconstateerd welke opgelost moeten worden voordat er verder gegaan kan worden met de volgende fases. Voor de cargadoors zijn dat m.n.: juiste en tijdige ATA melding vanuit Divisie Havenmeester aan de Douane; procedure 'cut & run' met tussenstop derde land; meerbevinding bij vervolgaangifte t.o.v. ATO (m.n. wilde vaart).

Voorbereidingen zijn gestart, zowel nationaal als internationaal, voor toekomstige veranderingen zoals ICS2 (Import Control System), EMSWe (European Maritime Single Window environment) en EES (Entry / Exit System). Samen met de verschillende private en publieke stakeholders zijn impactanalyses gemaakt en worden voorbereidingen getroffen zodat introductie op een goede en gedegen manier zal verlopen.

HAVENBEDRIJF ROTTERDAM / DIVISIE HAVENMEESTER

Na constructief overleg hebben Deltalinqs, VRC en het Havenbedrijf Rotterdam overeenstemming bereikt over de haventarieven voor de komende drie jaar. De komende tijd zal overlegd worden hoe het delen van data en verdere digitalisering nog gericht ingezet kunnen worden ter verhoging van de efficiëntie van de haven. Portbase zal hierbij een centrale rol spelen.

In februari 2021 is gestart met het zogenaamde bunker licentiesysteem. Voor de VRC is dit een zeer belangrijke stap om de leidende rol als belangrijke bunkerhaven in de wereld te blijven behouden. Bunkerleveranties dienen zowel kwantitatief als kwalitatief conform de afspraak te zijn, met als doel een positief imago van de Rotterdamse haven als betrouwbare bunkerhaven. Melden van onregelmatigheden bij Divisie Havenmeester is een belangrijk onderdeel van het bunker licentiesysteem, daar dit een onderdeel is voor de juridische onderbouwing van de mogelijke introductie van de Mass Flow Meter.

Er is tevens een actieve bijdrage geleverd aan zaken zoals: optimalisering van het boeien en palen reserveringssysteem in de Rotterdamse haven (KING); elektronisch bestellen inkomende/ doorgaande reizen; congestie overleg; automatisch 0% btw verantwoording; digitalisering en data delen; etc.

LOODSEN

Per 01.01.21 was LNS (Loodsplicht Nieuwe Stijl) een feit. Na een decennium van discussies en voorbereidingen, is de nieuwe wetgeving nu eindelijk van kracht. Voor sommige marktsegmenten is de nieuwe wetgeving een verbetering t.o.v. de voorgaande wetgeving, echter dit geldt niet voor alle marktsegmenten. Net als het voorgaande jaar had de VRC echter bij de discussies rond tariefstelling 2022 een duidelijk andere mening over de mogelijke impact van LNS op het aantal schepen met beloodsing. Eerdere handreikingen vanuit de VRC hebben tot op heden nog tot niets geleid.

TERMINALS (CONTAINERS)

Veel druk heeft er gestaan op de afwikkeling van containerschepen en containerstromen op de terminals in combinatie met het vervoer van/naar het achterland. De impact van de tijdelijke sluiting van Shanghai en Ningbo en de blokkade in het Suezkanaal hadden een enorme logistieke impact op de wereldwijde containerlogistiek in het algemeen, maar ook op de Noord Europese havens specifiek. De combinatie van vele factoren heeft geleid tot een gespannen situatie welke ook in het komende jaar zal na-ijlen. Factoren die grote invloed op de situatie hebben gehad zijn: onbalans vraag/aanbod; capaciteit van individuele stakeholders (o.a. schepen, containers, terminals, achterlandvervoerders, opslagcapaciteit); uitval werknemers door besmetting COVID-19; onvoorziene omstandigheden; dwell time terminals; etc. Door een betere samenwerking en communicatie tussen alle stakeholders konden en kunnen de uitdagingen aangegaan worden, waarbij iedereen een stukje van de complexe puzzel is en zijn rol in het verbeterproces moet oppakken.

VACCINATIE (ZEEVARENDEN)

In de zomer is de VRC aangehaakt bij het vaccinatieprogramma voor zeevarenden van de KVNVR, oftewel een uitbreiding van de originele pilot met buitenlandse bemanningsleden op buitenlandse schepen met een aanloop in de Rotterdamse haven. De samenwerking met de andere partijen zoals KVNVR, Havenbedrijf Rotterdam, Divisie Havenmeester, RIVM, Arbo Unie is als positief en constructief ervaren. Grote waardering en complimenten zijn er van de zeevarenden gekomen. Gedurende het jaar is de pilot omgezet naar een vast programma en verder uitgebreid naar andere havens in Nederland.

PORTBASE

Portbase heeft een belangrijke rol gehad bij de communicatie rond de introductie van Brexit (www.getreadyforbrexit.nl) en het CVB (www.vorbereidophetcvb.nl). Positief is te melden dat de wensenlijst vanuit de cargadoors binnen Klantpanel Melding Schip bijna leeg is. Binnen Klantpanel Cargadoors is de prioriteitenlijst opnieuw bekeken en heeft veiligheid een meer prominente plek binnen de prioriteitenlijst gekregen. IAMconnected en Portbase Vertrouwensketen zijn hierbij van essentieel belang bij het creëren van een betrouwbaar en weerbaar port community systeem en gebruik hiervan door de rechtmatige partijen. Deze initiatieven zijn een onderdeel van de discussies rond de onderwerpen ondermijning en bescherming van personeel. Het afgelopen jaar heeft de VRC een actieve bijdrage geleverd bij deze twee belangrijke dossiers. Binnen de verschillende overlegstructuren wordt ook gekeken waar de visie rond data delen omgezet kan worden naar een concrete invulling, daar dit onderwerp zeker in belang zal gaan toenemen.

FONASBA / ECASBA

Een lang gekoesterde wens is het afgelopen jaar in vervulling gegaan. Met de aanstelling van Frank Janssens als Brusselse vertegenwoordiger van ECASBA, hebben wij iemand onder onze geleerden met goede ingangen 'in het Brusselse' en veel ervaring met Douane wetgeving. Vanwege de wereldwijde reisbeperkingen, kon de FONASBA Annual Meeting ook dit jaar niet doorgaan. Vooralsnog ziet het ernaar uit dat deze nu in mei 2022 georganiseerd zal worden. Als alternatief zijn er wel enige webinars georganiseerd met o.a. de onderwerpen EES (Entry / Exit System) en ICS2 (Import Control System) en is er verder gewerkt aan het ventileren van de ECASBA wensen zoals beschreven in de verschillende position papers.

BESTUUR / SECRETARIAAT

Helaas heeft COVID-19 ook in 2021 roet in het eten gegoooid kijkende naar fysieke bijeenkomsten, Shiplink, netwerk bijeenkomsten, Algemene Leden Vergadering (ALV) en jaardiner. De noodgedwongen digitale afspraken waren een redelijk alternatief van de fysieke samenkomsten, maar de introductie van de digitale webinars werd wel als positief ervaren. Wederom was de inzet en betrokkenheid van de verschillende commissieleden bij de diverse dossiers groot. In 2021 is er gewerkt aan het VRC profileringsvraagstuk met o.a. de lancering van de nieuwe VRC website met zijn nieuwe eigentijdse uitstraling. Ook in 2022 zullen stapsgewijs nieuwe stappen genomen worden in de verdere invulling van de VRC profilering.

