



Vereniging Publiek Vervoerrecht

Vereniging Publiek Vervoerrecht

Verslag najaarsvergadering 2005

"Security: de Transportketen beveiligd?"

door mr.dr. H.L. van Traa-Engelman, secretaris VPV

Op 10 november hield de Vereniging Publiek Vervoerrecht (VPV) haar Najaarsvergadering in het gebouw van de Koninklijke P&O Nedlloyd te Rotterdam. Het thema was: "Security: de transportketen beveiligd?". Dit naar aanleiding van de extra aandacht voor en het belang van de beveiliging van de gehele intermodale vervoerketen. De verschillende aspecten hiervan werden belicht door de volgende sprekers:

- *Tom Peter Blankestijn*, Manager Maritime Policies & Regulatory Affairs, P&O Nedlloyd
- *Sander Dove*, Beleidsmedewerker, Havenbedrijf Rotterdam
- *Roeland van Bockel*, Directie Security, Directoraat-Generaal Transport en Energie, Europese Commissie

De Voorzitter, *André van der Kolk* (partner Loyens & Loeff), leidde de vergadering in. Hij wees op de vrees voor terreuracties vooral sinds de aanslagen van 11 september 2001 op New York en Washington en met name op de kwetsbaarheid van havens. Dit heeft geleid tot internationale en Europese maatregelen ter beveiliging van de zeevaart en havenfaciliteiten. Op internationaal gebied noemde hij het werk van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tijdens de diplomatieke conferentie op 12 december 2002. De aangenomen wijziging van het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS) en de nieuwe Internationale Code voor beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-Code) strekken tot verbeterde beveiliging van maritiem transport en havenfaciliteiten. Op Europees gebied noemde hij de in werking getreden Europese Verordening ter verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten¹. Deze Verordening, die tevens geldt voor schepen op binnenlandse routes, heeft als uitgangspunt dat lidstaten schepen uit alle landen, die toegang tot een haven van de gemeenschap verzoeken, streng op de naleving van beveiligingsregels controleren. Lidstaten moeten daartoe een bevoegde autoriteit voor de maritieme beveiliging aanstellen. Nederland heeft de Verordening geïmplementeerd door de Havenbeveiligingswet², met aanwijzing van de burgemeester en de minister van binnenlandse zaken als bevoegde autoriteiten.

¹ EC Nr. 725/2004

² In werking getreden op
21 augustus 2004

Postbus 2888
3000 CW Rotterdam

Weena 690
3012 CN Rotterdam

t (010) 224 61 95
f (010) 412 40 89

info@verenigingpubliekvervoerrecht.nl
www.verenigingpubliekvervoerrecht.nl

ABN AMRO 41.10.01.663
GIRO 55.17.033

KVK AMSTERDAM 40537736

Vervolgens wees hij op de thans toenemende aandacht voor de beveiligingsaspecten van de gehele vervoerketen en de betreffende EU ontwerp Richtlijn. Tenslotte vroeg hij aandacht voor een aspect dat de hele sector bezighoudt, namelijk de kosten en financiering van beveiligingsmaatregelen, in het bijzonder met betrekking tot eventuele concurrentieverstoring.

De heer *Blankestijn*, tevens gastheer van de bijeenkomst, belichtte de complexiteit van de beveiliging van de gehele vervoerketen. Vanuit het gezichtspunt van de reders legde hij accent op vrijwillige samenwerking. Hij noemde in dit verband het belang van de informatiestroom van het goederentransport en de toepassing van het Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT). De huidige 24-uurs regeling voor zendingen naar de VS, welke er op neer komt dat 72 uur voor vertrek uit de haven alle gegevens klaar moeten zijn, brengt grote kosten met zich mee. Zo ook de aanzienlijke kosten voor beveiligingsaanpassingen van terminals en op schepen ingevolge de ISPS-Code. In dit verband wees de heer Blankestijn op de zeer hoge aanloopkosten. Daarbij komt voor Europa bovendien nog het probleem van de verschillende toepassingen in de verschillende havens. Het streven van de World Custom Organisation naar harmonisatie levert alsnog weinig op door het ontbreken van implementatie bevoegdheid, welke is voorbehouden aan de respectievelijke staten. Met het oog op dit alles brak de heer Blankestijn een lans voor gestructureerd en gestandaardiseerd scannen. Als basis voor risk assesment van de goederenstroom achtte hij vooral de identiteit van im- en exporteur van belang en de aard van de goederen.

De heer *Dove* belichtte de beveiligingsproblematiek vanuit het havenoptiek. Het Havenbedrijf Rotterdam stelt zich ten doel dat er geen verstoring optreedt in de goederenstroom. De beveiliging in de haven kent 3 veiligheidsniveaus. Sinds 4 juli 2004 is er slechts eenmaal een verhoging vastgesteld. Implementatie van de Havenbeveiligingswet door de Minister van V&W heeft geleid tot de Port Security Policy Board in Rotterdam en de Port Security Committee. Verder is er een Port Facility Security Toolkit (PFST) voor risk assesment door haven autoriteiten, terminals en andere havenfaciliteiten, een Action Plan en een Port Facility Security Plan. De PFST zorgt voor uniforme interpretatie van de ISPS Code. Op dit moment is Rotterdam ISPS "compliant". De binnenvaart valt echter niet onder de ISPS Code. Beveiligingsmaatregelen in de Rotterdamse haven betreffen, behalve x-ray screening door de Nederlandse douane in aanwezigheid van US douanepersoneel, onder meer de Biometric Port Key, radiation detection gates en de centrale gate voor Maasvlakte I en II. Volgens de heer Dove zou screening echter in de hele logistieke keten moeten plaatsvinden. Wat het Havenbedrijf Rotterdam betreft noemde hij in zijn conclusie het belang van het bestaan van de drie stappen benadering, multi-disciplinaire samenwerking, "public-private partnership" en proportionele maatregelen gebaseerd op "risk management". Bovendien is het streven vooral gericht op een voortdurend bewustzijn van gevaardreiging, het combineren van beveiliging en effectiviteit en het bereiken van

De heer *Van Bockel* ging in op de ontwerp wetgeving voor de beveiliging van intermodaal vervoer³. De Europese Commissie stelt zich ten doel te doen wat de lidstaten van de EU willen. Hierbij is het aspect beveiliging een belangrijk element in het streven naar duurzame ontwikkeling. Het werkplan van de Commissie, inclusief de ingevoerde communicatie strategie van de Commissie beoogt betere regels door de toepassing van subsidiariteit/proportionaliteit, consultatie, impact assessment, simplificatie en implementatie. Op het gebied van transport beveiliging zijn reeds tot stand gekomen: Verordening burgerluchtvaart beveiliging (EC nr. 2320/2002), Verordening Herziening Community Customs Code (EC nr. 648/2005), Verordening maritieme en zeehaven beveiliging (EC nr. 725/2004) en de Richtlijn ter verbetering van de beveiliging voor het hele havengebied (EC nr. 65/2005).

Wat betreft de land dimensie in de goederenvervoerketen ontbreekt het echter nog aan beveiligingsmaatregelen. Regulering is te meer noodzakelijk in verband met het verleggen van de buitengrenzen en interoperabiliteit tussen de verschillende transport modaliteiten en goederenstromen. Ook de maatregelen van de VS, zoals de 24 uur regeling nopen de EU tot actie.

Een belangrijk middel ter verhoging van de veiligheid in de transportketen is het zich voortdurend bewust zijn van dreiging gekoppeld aan een integrale benadering ter land, ter zee en in de lucht. Het doel, beveiliging tegen terrorisme, heeft als positief neveneffect beveiliging tegen diefstal. 100% veiligheid is niet mogelijk; standaardisatie door middel van technologie en inspectie zijn belangrijke middelen ter verhoging van de veiligheid.

In de discussie over beveiliging kan een 5 stappen benadering voor het nemen van maatregelen worden bewandeld, die de volgende vragen aan de orde stelt: (1) Wat wil men beveiligen?; (2) Wat zijn de risico's?; (3) Hoe goed vermindert de maatregel het risico?; (4) Welk ander risico levert de maatregel op?; (5) Wat zijn de uiteindelijke kosten en voordelen van de maatregel? Duidelijk is dat een benadering die zich baseert op uitsluitend transport onvoldoende is. Een ketenbenadering waarbij de verschillende schakels van de keten een beveiligingsverantwoordelijkheid krijgen toebedeeld, is zinvoller en een positieve stap voorwaarts. De verschillende schakels relateren aan de 4 belangrijkste operators: de expediteur, de verlader, de transporteur en de terminal operator. In december 2005 is een externe Impactstudie ter voorbereiding van de ontwerp wetgeving voor de beveiliging van intermodaal vervoer gepubliceerd, welke behalve de risico's ook een kosten-baten analyse bevat. Het wetgevingsinitiatief van de Europese Commissie zal, volgens de heer van Bockel, vooral accent leggen op interoperabiliteit en gemeenschappelijke criteria. Samenwerking in de keten en tussen de lidstaten onderling en de verschillende overheidsdiensten is noodzakelijk. Daarnaast is er veel aandacht voor kwaliteit. De lidstaten zullen moeten investeren in de ontwikkeling van een systeem, op basis waarvan de ondernemers zich kunnen kwalificeren en positief onderscheiden in de markt. Beveiliging stelt eisen aan de kwaliteit van de dienstverlening van ondernemingen en overheden. Het vinden van meer samenhang van de verschillende inspectietaken tussen overheden en instanties,

³ *Proposal Directive on intermodal transport security*



Vereniging Publiek Vervoerrecht

nationaal zowel als Europees is daarbij een belangrijke uitdaging die uiteindelijk zou kunnen leiden tot administratieve lastenreductie en een één loketbehandeling.

Ten slotte leidden vragen vanuit de zaal tot een levendige discussie met name betreffende aansprakelijkheid en verzekerbaarheid. Op dit punt lijken de meningen verdeeld en is de discussie nog in volle gang.