



**ANTWERPSE  
SCHEEPVAARTVERENIGING**

V.Z.W.

**Jaarverslag  
1997**

---

Antwerpse  
Scheepvaartvereniging  
v.z.w.



---

**JAARVERSLAG 1997**

---

# INHOUDSTAFEL

---

	<i>Pag.</i>
<b>VOORWOORD</b> .....	5
<b>I. DE ACHTERGROND</b> .....	6
1. WERELDSCHEEPVAART ALGEMEEN .....	6
2. HAVENTRAFIEK .....	7
<b>II. MARITIEME TOEGANKELIJKHEID</b> .....	8
1. VERDIEPING .....	8
2. LOODSEN EN BELOODSEN OP ZEE EN RIVIER .....	8
<b>III. AANLOOPKOSTEN</b> .....	10
<b>IV. HAVENINFRASTRUCTUUR</b> .....	11
<b>V. HINTERLANDVERBINDINGEN</b> .....	13
1. SPOORVERVOER .....	13
2. WEGVERVOER .....	14
3. BINNENVAART .....	15
<b>VI. VLAAMS HAVENBELEID</b> .....	17

# INHOUDSTAFEL

---

<b>VII. PROFESSIONELE EN INTERPROFESSIONELE PROBLEMEN</b> .....	19
1. VERGUNNING SCHEEPSAGENT .....	19
2. EDP, EDI EN COMMUNICATIE .....	19
3. TANKERS .....	22
4. CONVENTIONELE LADING .....	22
5. GEVAARLIJKE LADING .....	23
6. SHORT SEA .....	25
7. DOUANEPROBLEMEN .....	25
8. VETERINAIRE CONTROLE .....	26
9. STATISTIEK .....	27
<b>VIII. INTERNATIONALE SAMENWERKING</b> .....	28
1. CNAPSCO .....	28
2. FONASBA - ECASBA .....	28
<b>IX. DE SCHEEPVAARTVERENIGING ALS ORGANISATIE</b> .....	29
1. ORGANISATIESTRUCTUUR .....	29
2. COMMISSIES .....	29
3. INTERNE EN EXTERNE CONTACTEN .....	32
4. LIDMAATSCHAP .....	33
5. MAATSCHAPPELIJK LEVEN .....	33
5.1. Beroepsjubilea .....	33
5.2. In memoriam .....	33
<b>LEDENLIJST</b> .....	34



De heer John Hunter,  
Voorzitter van de Antwerpse  
Scheepvaartvereniging

*Een nieuw profiel voor de Antwerpse Scheepvaartvereniging en een wettelijk kader voor het beroep van scheepsagent waren voor mij de belangrijkste actiepunten voor 1997. Wat het laatste betreft blijven we hopen op een spoedige invoering van een vergunningssysteem voor scheepsagenten. Voor een sector die in het havengebeuren een draaischijffunctie vervult inzake de operationele en administratieve afhandeling van zeeschepen en hun lading, activiteiten waarmee grote verantwoordelijkheden gepaard gaan, is een wettelijke erkenning van het beroep een must. Dank zij een gunstige samenloop van omstandigheden werd ons dossier gekoppeld aan de bestaande vergunningssystemen van vervoercommissionair en vervoersmakelaar in de binnenvaart, die dienden aangepast te worden aan de Europese regelgeving. Hierdoor kwam de behandeling van het ontwerp van Koninklijk Besluit voor de vergunning van scheepsagent eind '97 opnieuw in een stroomversnelling. Keerzijde van de medaille is dat opnieuw een administratieve procedure dient gevolgd, waarbij het ontwerp van K.B. moet voorgelegd worden aan de Ministerraad en de Raad van State nadat het advies is ingewonnen van de Gewesten en de Europese Commissie. Wij doen hierbij een oproep tot de bevoegde federale diensten om waar mogelijk de verdere administratieve afhandeling van ons dossier te bespoedigen zodat de vergunning voor scheepsagent nog in 1998 een feit kan zijn.*

*Wat het nieuw profiel voor onze Vereniging betreft, kunnen wij U niet zonder trots melden dat de vernieuwing die eind 1996 was opgestart zich in 1997 voluit heeft doorgezet. De Scheepvaartvereniging heeft haar oude gewaden afgelegd en ruimte gecreëerd voor nieuwe ideeën en voorstellen met betrekking tot alle thema's die de scheepsagenten en hun reders aanbelangen. Diverse commissies met specialisten werden opgericht. Zij advisereren de Raad van Beheer over de te volgen strategie i.v.m. beloodsing, douaneproblemen, veterinaire controle, short sea, tankers, general cargo, B.T.W. en fiscaliteit, gevaarlijke lading, EDP, EDI en communicatie, juridische kwesties. Einddoel van dit alles is de uitbouw van een professionele organisatie die met impact de belangen van haar leden-scheepsagenturen en hun reders/principalen kan verdedigen.*

*Wij zijn er ons evenwel van bewust dat voor de grote thema's die de havengemeenschap op dit moment bezig houden een bredere consensusvorming met de andere spelers op het veld noodzakelijk is: Belgische reders, expediteurs, nijverheidszeevaartagenten, stouwers en goederenbehandelaars. Wij hebben ons daarom ingespannen om de vernieuwingsbeweging binnen de Scheepvaartvereniging door te trekken naar de Antwerpse Gemeenschap voor de Haven (AGHA), het overkoepelend orgaan van de privé-sector. Het was verheugend te kunnen vaststellen dat ook onze collega's binnen de andere beroepsverenigingen gelijkaardige ideeën hadden omtrent de nood aan een vernieuwde consensusvorming. Een aantal fundamentele beleidsbeslissingen werden genomen en zullen in de loop van 1998 verder uitgewerkt worden. De oprichting van een AGHA-douanecommissie was alvast een eerste concreet resultaat. Deze commissie heeft onmiddellijk haar nut bewezen. De belangrijke douaneproblemen die de goede werking van de havensector in haar globaliteit dreigen te belemmeren, verdienen immers een eensgezind forum. Andere prangende thema's die de ganse havensector aanbelangen, moeten binnen gelijkaardige commissies besproken worden: veterinaire controle, spoorproblematiek, statistiek, short sea, ... De stem van de Antwerpse havengemeenschap zal, zo hopen we toch, beter door de betrokken overheden gehoord worden.*

*Voor de overige thema's die het afgelopen jaar het meest binnen onze Vereniging aan bod zijn gekomen, verwijzen we graag naar de binnenbladzijden van onderhavig jaarverslag. Eén thema, nl. de reorganisatie van het loodswezen, verdient toch bijzondere aandacht. Wordt 1998 het jaar waarin deze hervorming definitief op de juiste sporen wordt gezet? Wij doen een oproep aan de Vlaamse Regering om met hoogdringendheid de noodzakelijke beslissingen te nemen die het loodswezen moeten omvormen tot een moderne organisatie die met zin voor productiviteit en kostenbeheersing, het loodsen en beloodsen op een veilige en efficiënte wijze aan haar rederscliënteel kan aanbieden. De inzet van beloodsingsmiddelen, aangepast aan de vereisten van de hedendaagse scheepvaart zoals helikopter, snelle loodsbotten en een maximale toepassing van het loodsen op afstand is voor de Scheepvaartvereniging een conditio sine qua non.*

J. HUNTER  
Voorzitter

# I. DE ACHTERGROND

## 1. WERELDSCHEEPVAART ALGEMEEN

Op 1 oktober 1997 had de wereldhandelsvloot een totaal laadvermogen van 739,097 mln dwt, tegenover 716,654 mln dwt op 1 oktober 1996.

Ondanks het slopen tussen 1 oktober 1996 en eind september 1997 van 693 schepen die 16,4 mln dwt vertegenwoordigen, nam het laadvermogen met 22,44 mln t (3,13%) toe.

Volgens cijfers van de Unctad zou de wereldscheepvaart in 1997 oplopen tot 4,94 miljard ton (+3,8%). Indien dit cijfer gerealiseerd wordt, betekent dat de sterkste groei sedert 1990. Daar waar de gemiddelde groei tijdens het vorig decennium 3,7% bedroeg, voorzien de prognoses op middellange termijn een jaarlijkse gemiddelde groei van 3,9%.

Het gemiddelde vrachtenpeil voor het conventioneel stukgoed bedroeg volgens de Duitse vrachtenindex tijdens de eerste 10 maanden van 1997 102,29 en voor stukgoed in containers 90,93. Dit is respectievelijk 6,02 punten hoger en 0,24 punten lager dan de vergelijkbare periode in 1996. (\*)

Volgens de "freight rates indicators" van Containerisation International nam de evolutie van de vrachttarieven in het containerverkeer in 1997 een positieve wending. Vrachten in de east en westbound trades tussen Europa en Azië stegen. De Far Eastern Freight Conference vond voldoende vertrouwen in de markt om haar "price recovery programme" door te voeren. Zowel east als westbound werden tot en met het 3de kwartaal van '97 benuttingsniveaus van 90 % gerapporteerd. Zal deze trend aanhouden? De gevolgen van de financiële crisis in de Aziatische landen en de devaluatie van de meeste Aziatische munten t.o.v. de dollar, heeft ook gevolgen voor de scheepvaart, nl. daling van de east bound (Europa - Azië) en stijging van de west bound volumes (Azië - Europa). Mogelijk zullen de hogere tarieven voor deze laatste volumes de gebeurlijke afbrokkeling van de eastbound vrachttarieven en de hogere kosten wegens het herpositioneren van lege containers ingevolge het onevenwicht tussen east en westbound trade compenseren. Deze balans zal pas binnen enkele maanden kunnen opgemaakt worden. Op de Transatlantic trade (Europa - USA/Canada) bleven de vrachttarieven stabiel met zelfs een lichte opwaartse druk. Vraag is of deze situatie zal aanhouden nu enkele belangrijke nieuwkomers met grote capaciteit actief werden op deze trade.



(\*) Bron: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Bremen.

(FOTO GUIDO COOLENS)

Dit alles in combinatie met een versterkte dollar en een verbeterde algemene economische conjunctuur kan ons doen besluiten dat 1997 voor de scheepsagenten, wiens voornaamste bron van inkomsten de commissie op de vracht blijft, als een redelijk jaar kan bestempeld worden. Overdreven optimisme zou evenwel misplaatst zijn. Scheepsagenturen moeten waakzaam blijven. De grote strategische beleidsopties blijven ongewijzigd: kostenbeheersing; optimale informatisering; stroomlijnen van de (tele)communicatie; een doorgedreven marketing; diversifiëren en innoveren. De Antwerpse Scheepvaartvereniging heeft hierbij een belangrijke rol te vervullen als katalysator.

## 2. HAVENTRAFIEK



(FOTO GUIDO COOLENS)

De Antwerpse haven heeft in 1997 111,895 miljoen ton goederen behandeld. Dit betekent een stijging van 5% tegenover 1996.

Inzake containerverkeer werden 33,43 mln ton goederen behandeld, een groei van bijna 13,5 %, waardoor Antwerpen voor het vierde opeenvolgende jaar de snelste groeier onder de drie grote containermainports in Europa is. Er werden 2.969.189 TEU geladen of gelost (+12%).

Wat betreft niet-gecontaineriseerd stukgoed bevestigde Antwerpen zijn positie als eerste haven in Europa voor de trafieken van o.a. papier (+9%) en fruit (+9%). Een topprestatie werd geleverd door het rollend materieel (+31%), aangevuld met goede resultaten in de overslag van meel (+15%), suiker (+8%) en meststoffen en chemicaliën (+15%). De structurele crisis in de internationale staalsector weerspiegelde zich in een daling van het vervoer van afgewerkt staal (-8,9 %).

Aan de kant van de massagoederen werden dalingen genoteerd bij de erts (-14%), kolen (-4%) en granen (-20%). Bij het vloeibaar massagoed stegen zowel de aanvoer van ruwe aardolie (+22%), als de trafiek van afgeleide producten (+1%). De chemicaliën stegen met 12%.

In 1997 liepen 15.861 zeeschepen de haven aan (+2,9 %). De leden van de Antwerpse Scheepvaartvereniging namen ongeveer 82% van de ingeklaarde schepen en zelfs 91% van de "ingeklaarde tonnenmaat" voor hun rekening.

## II. MARITIEME TOEGANKELIJKHEID

### 1. VERDIEPING

Na de ondertekening door Vlaanderen en Nederland van het Scheldeverdrag, kon de praktische uitvoering van de Scheldeverdieping pas een aanvang nemen van zodra Nederland een aantal noodzakelijke vergunningen had toegekend, nl. baggervergunning; vergunning voor het terugstorten van het slib; natuurbeschermingswetvergunning en aanlegvergunning, toegekend door de betrokken gemeenten aan de Westerschelde. Ingevolge een klacht van de Zeeuwse Milieufederatie tegen de stortvergunning dreigde de start van de verdiepingswerken aanzienlijk verlaat te worden. Dit voor Antwerpen nefast scenario kon gelukkig vermeden worden dank zij een moedige politieke beslissing van de Nederlandse overheid om de stortvergunning bij wet toe te kennen aan het Vlaams Gewest. Deze zogenaamde "ontwerp-vergunningswet" moest wel nog door de Nederlandse Eerste en Tweede Kamer goedgekeurd worden. Dit nam tijd in beslag. Pas medio juni was deze goedkeuring een feit. Eindelijk kon gestart worden met de baggerwerkzaamheden op het Nederlands gedeelte van de Schelde.

Dat het 48'/43'/38'-verdiepingsprogramma met een getij-onafhankelijke vaart tot 38' (11,60 m) voor een landinwaarts gelegen polyvalente wereldhaven zoals Antwerpen levensnoodzakelijk is, wordt door niemand betwist. De verdieping zal bewerkstelligen dat meer volcontainerschepen Antwerpen getij-ongebonden of met ruimere vaarvensters zullen kunnen bereiken of verlaten. Zo zal beter kunnen ingespeeld worden op de marktbehoeften ingevolge de explosieve groei van het containerverkeer (zie verder onder punt IV). Niet enkel containerschepen zullen hun voordeel doen met de Schelde-uitdieping, ook diepstekende bulkcarriers zullen met ruimere vaarvensters Antwerpen kunnen bereiken. Naar wij van de bevoegde diensten vernemen, verlopen de wrakbergings- en baggerwerkzaamheden volledig binnen het vooropgestelde tijdsschema.

Belangrijke en dure investeringen in containerinfrastructuur (Schelde- en Noordzeeterminal, het nieuwe containerdok op Linkeroever) moeten optimaal bereikbaar zijn en blijven vanaf zee. Daarom vinden we het ook noodzakelijk dat zo vlug mogelijk gestart wordt met de voorbereidende studies van het 50'/40'-verdiepingsprogramma dat de tij-ongebonden vaart garandeert tot 40' (12,2m) en nog ruimere vaarvensters zal toelaten.

### 2. LOODSEN EN BELOODSEN OP ZEE EN RIVIER

Reeds geruime tijd is de Antwerpse Scheepvaartvereniging vragende partij voor een grondige hervorming van het loodswezen in functie van de noden van de hedendaagse scheepvaart, nl. een snelle invoering van het algemene loodssysteem; een veralgemeende toepassing van beloodsing per helikopter aangevuld met de inzet van snelle loodsboten; een zo ruim mogelijke toepassing van het loodsen op afstand (LOA).

Binnen het loodswezen zijn een aantal belangrijke veranderingsprocessen op gang gekomen. De Vlaamse Regering had hiertoe trouwens zelf op basis van het rapport "Optimaliseren van het loodsen van zeeschepen naar de Vlaamse zeehavens" een aanzet gegeven. Diverse projectgroepen werden opgestart en er vonden gesprekken plaats met de havenbesturen en de cliënteel. Ondanks deze positieve kentering stellen we vast dat definitieve politieke beslissingen die de reorganisatie van het loodswezen de nodige administratieve en budgettaire omkadering moeten bieden, voorlopig uitblijven.

Nochtans zijn de gevraagde hervormingen hoogdringend. Aan rederijen, de cliënteel van het loodswezen, zijn anno 1998 situaties zoals vertragingen ingevolge loodsentekorten en gestaakte loodsdiensten wegens slecht weer, enz... gewoon niet meer verkoopbaar. De haven van Antwerpen heeft als belangrijke motor van de Vlaamse economie recht op een moderne, efficiënte en veilige nautische begeleiding van de schepen vanop zee tot de haven. De overheid moet daarom spoedig een aantal noodzakelijke beslissingen nemen en budgetten vrijmaken waarmee de idee van een "algemene loods" systeem, concreet gestalte kan krijgen, nl. als volgt:

- veralgemeend gebruik van Loodsen op Afstand, op basis waarvan de te loodsen schepen naar het beloodsingspunt op zee worden geleid.

- de “algemene loods” wordt per helikopter aan boord gezet, voor zover het schip voldoet aan de criteria voor helibeloodsing.
- schepen die niet voor helibeloodsing in aanmerking komen worden beloodst per snelle loodsboot vanuit Zeebrugge.
- het loodswezen als nautische autoriteit bepaalt aan de hand van nog nader te definiëren criteria (type schip, snelheid, enz.) of de loods kan doorvaren naar Antwerpen, dan wel of een loodswissel voor de Belgisch/Nederlandse grens noodzakelijk is.
- de geleidelijke afbouw van de loodswissel te Vlissingen.

Dit “algemene loods” systeem biedt naast een verhoogde veiligheid en efficiëntie, een niet onbelangrijke tijdswinst voor het schip. Het kostenbesparend effect van het wegvallen van het huidige kottersysteem moet toelaten helibeloodsing en het gebruik van snelle loodsboten zonder meerkost en zelfs aan gunstiger tarieven dan nu het geval is aan de cliënteel aan te bieden.

De Vlaamse Regering zou daarom in voorbereiding van een veralgemeende toepassing van het “algemene loodssysteem” met hoogdringendheid beslissingen moeten nemen i.v.m.

- een stapsgewijze invoering van helibeloodsing
- leasing en aankoop van 2 snelle loodsboten
- uitbreiding en aanpassing van de Schelderadarketen, het grensoverschrijdend nautisch begeleidingssysteem, in functie van het Loodsen op Afstand.

De invulling van deze 3 voorwaarden zijn bovendien noodzakelijk om op korte termijn tegemoet te komen aan een aantal operationele inefficiënties zoals loodsentekorten die voor de gebruikers kostenverhogend werken.

Onze Vereniging blijft er van overtuigd dat een reorganisatie van het loodswezen zoals hoger geschetst het meeste kans op slagen heeft binnen een verzelfstandigde structuur. Wij hopen dat op basis van de door Andersen Consulting uitgevoerde financiële analyse en onderzoek naar de verwachtingen van de twee belangrijke betrokken partijen, nl. overheid/administratie en varende loodsen, nu spoedig een blauwdruk en timing voor een verzelfstandiging van het loodswezen ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering zal kunnen worden voorgelegd. Wij hopen dat de privé-sector, als gebruikers en cliënteel van het loodswezen, reëel betrokken wordt en inspraak krijgt in het verzelfstandigd loodsbedrijf.

Positief was de beslissing van de Vlaamse Regering een frequentiekorting toe te staan op de loodsgelden. De korting wordt toegekend aan schepen met regelmatige aanlopen in de Vlaamse havens. Daar waar in de eerste versie vooral de grote (container)schepen bevoordeeld werden, wordt in de nieuwe versie die begin 1998 van kracht wordt ook rekening gehouden met de noden van de kleinere short sea/feedersschepen. Ook al moet het ultieme streefdoel een algemene kostenverlaging blijven in het verlengde van een fundamentele reorganisatie van het loodswezen (zoals hoger uiteengezet), toch is deze frequentiekorting een welgekomen eerste aanzet tot het temperen van het aandeel van de loodsgelden in het geheel van de aanloopkosten van een schip.

Uit de diverse besprekingen met het loodswezen inzake de uitvoeringsbesluiten van het Loodsdecreet, die o.m. de loodsplicht en de vrijstellingsregimes hierop regelen, onthouden we de bereidheid van het loodswezen om ook containerschepen met gevaarlijke lading in aanmerking te laten komen voor vrijstelling van loodsplicht mits uiteraard aan de voorgescreven voorwaarden wordt voldaan. Aangezien het Loodsdecreet een Vlaamse bevoegdheid is zullen de vrijstellingsregimes enkel gelden voor de kusthavens. Bedoeling moet evenwel zijn ook voor de Scheldevaart op Antwerpen gelijkaardige regelingen uit te werken. Hiervoor zijn evenwel gesprekken met Nederland vereist in het kader van de uitvoeringsbesluiten van het nieuwe Scheldereglement dat tot op heden nog niet is geratificeerd door het Belgisch Parlement. Wij roepen de federale overheid op deze ratificatie zo vlug mogelijk te realiseren.

### III. AANLOOPKOSTEN

Aanloopkosten vormen een belangrijk selectie criterium op basis waarvan een rederij een havenkeuze maakt.

Discussies over het aandeel van de diverse bij de aanloop van een schip betrokken partijen (zee- en rivierbeloodsing; slepen op de rivier en in de dokken; aanmeren; havenrechten; ...) monden niet zelden uit in steriele debatten waarbij de verantwoordelijkheid voor de te hoge aanloopkosten onderling wordt doorgeschoven.

Daarom nam de Antwerpse Scheepvaartvereniging in het verlengde van de activiteiten van de werkgroep "aanloopkosten" o.l.v. het Havenbedrijf het initiatief om een breed opgezet onderzoek te verrichten naar de structuur van de aanloopkosten en de onderlinge verhouding van de diverse kostenelementen. De studie gebeurde aan de hand van reële scheepsafrekeningen van een 400-tal schepen die bij de ASV-leden werden verzameld. De analyse en verwerking van de gegevens gebeurde door de Divisie Studie En Analyse van AGHA.

Deze aanloopkostenstudie zal ongetwijfeld aanleiding geven tot verdere discussie binnen een aantal commissies, nl. general cargo, short sea, beloodsing, tankers, ... m.b.t. de verder te volgen strategie.

Na enkele opmerkelijke tariefmaatregelen begin '97 door de sleepdiensten op rivier, Brabo (dokbeloodsing) en het Havenbedrijf, bleef er behoefte aan nog verdergaande maatregelen. Vastgesteld werd immers dat inzake conventionele lading, short sea en tankers meer ingrijpende tariefmaatregelen gewenst waren. Het verheugt ons te kunnen vaststellen dat het Havenbedrijf deze boodschap niet naast zich heeft neergelegd. De haven- en sleeprechten werden voor 1998 niet verhoogd. Voor short sea-diensten en rederijen met hoge aanloopfrequentie werden nog bijkomende tariefmaatregelen ingevoerd. Niet-gecontaineriseerd stukgoed geladen of gelost uit general cargo, reefer of bulk carriers kreeg een aangepast aanlegrechtregime. Aangevuld met de in 1998 doorgezette tariefinspanningen van Brabo en de sleepdiensten op de rivier, is de positie van Antwerpen in vergelijking met concurrerende havens verbeterd, maar nog niet veilig gesteld. Vooral inzake de kosten voor beloodsing op zee en rivier, hopen we dat 1998 eindelijk het jaar wordt waarin ook het loodswezen op dit vlak aanspreekbaar wordt. De niet-verhoging van de loodsen- en VBS (Verkeers Begeleidings Systeem)-tarieven en de invoering van de frequentiekorting waren positieve beslissingen. Het grote werk, nl. de algemene reorganisatie van het loodswezen tot een kostenbewuste en efficiënte organisatie, moet evenwel nog beginnen (zie ook verder punt II. 2)

We hopen dat de constructieve dialoog samen met het Havenbedrijf en alle andere betrokken partijen in 1998 kan verdergezet worden .

## IV. HAVENINFRASTRUCTUUR



(Foto GUIDO COOLENS)

Het meest recente rapport van de Vlaamse Havencommissie inzake perspectieven voor de havenontwikkeling stelt onomwonden dat het grootste deel van de groei in de Vlaamse havens zich zal situeren in de containerbehandeling. Voor het geheel van de Vlaamse havens wordt tussen 1996 en 2000 een bijkomende containertrafiek verwacht van 10,6 miljoen ton (bijna 1 miljoen TEU). Tussen 1996 en 2005 gaat het zelfs om 29,3 miljoen ton (bijna 2,7 miljoen TEU).

T.o.v. 1996 is de containertrafiek in de haven van Antwerpen in 1997 zowel in tonnage als in TEU gestegen met respectievelijk 13,5% (tot 33.426.842) en 12% (tot 2.969.189). Met de nieuwe Noordzeecontainerterminal is de capaciteit tot het jaar 2000 verzekerd. De verdere toename van het containerverkeer en de te verwachten verschuiving van bestaande containertrafiek achter de sluisen naar de Schelde voor de sluisen, verantwoordt de bouw van het containergetijdendok op Linkeroever. De recente beslissing van de Vlaamse Regering ten gunste van dit project kan daarom alleen maar toegejuicht worden. Intussen heeft ook de Raad van Bestuur van het Havenbedrijf het bestek goedgekeurd voor de bouw van de eerste fase van het dok. Als de Vlaamse Regering tijdig de nodige beslissingen treft m.b.t. het sociale luik van het project, kan de aanbesteding nog voor de zomer uitgeschreven worden.

Uit een recent door onze Vereniging gevoerd onderzoek bij havenbedrijven met activiteiten op Linkeroever bleek overduidelijk dat een meerderheid van de ondervraagde firma's nu reeds geconfronteerd wordt met ernstige vertragingen ingevolge de beperkte sluiscapaci-

teit. Wij vragen de beleidsverantwoordelijken hiermee rekening te houden bij de bouw van het nieuwe containerdok. Naar wij hebben begrepen was het immers de bedoeling een nieuwe sluis te bouwen aan het einde van het containerdok. De bouw daarvan zou echter pas gestart kunnen worden wanneer het dok volledig afgewerkt is, nl. rond 2003 of later. Een nieuwe sluis zou dan operationeel zijn tegen 2010-2012. Deze timing zou nefast kunnen zijn voor de verdere ontwikkeling van Linkeroever. Wij pleiten daarom voor een spoedige studie en analyse van alle alternatieve mogelijkheden om met prioriteit en veel vlugger dan voorzien een bijkomende toegang tot Linkeroever te creëren.

Wat het Verrebroekdok betreft, hopen we dat de werken spoedig kunnen heropgestart worden.

De toekomstige overheveling van containertrafiek naar de Scheldeterminals zal heel wat oppervlakte aan kaaien en terreinen achter de sluisen vrijmaken voor nieuwe activiteiten. Wij vertrouwen erop dat het Havenbestuur in functie van de behoeften van de privé-sector, haar inbreidings- en renovatiepolitiek verder zet. De gerenoveerde havenzone rond het Amerika- en het Albertdok, die eind februari 1997 samen met de nieuwe Straatsburgbrug in gebruik werd genomen, blijkt de nodige aantrekkingskracht uit te oefenen op nieuwe investeerders. De vrij recente inhuldiging van enkele nieuwe terminals aan het Albertdok voor o.m. conventionele en bulkcladingen, trafiek met veel toegevoegde waarde, bewijst dat de renovatie van verouderde havengedeelten zinvolle en toekomstgerichte investeringen zijn.



(Foto Guipio Coculens)

## V. HINTERLANDVERBINDINGEN

Het rendement van de gunstige centraliteit van mainport Antwerpen t.o.v. het Europese hinterland kan maar gevrijwaard blijven wanneer de mobiliteit en hinterland-verbindingen via weg, spoor en binnenvaart optimaal kunnen aangewend worden. De Vlaamse en Federale Overheid hebben hier duidelijk aanwijsbare verantwoordelijkheden inzake het te voeren investeringsbeleid en de creatie van optimale randvoorwaarden.

### 1. SPOORVERVOER



(Foto Guido COOLENS)

De sprekende cijfers m.b.t. het via de haven gegenereerde spoorvervoer, nl. 28 mln ton, of bijna 45 % van het totale NMBS-vrachtovervoer (Antwerpen is de belangrijkste Europese spoorweghaven!), verantwoorden enkele voor de haven van Antwerpen dringende spoorprojecten, zoals de aanleg van een tweede spoor aansluiting en de activering van de IJzeren Rijn, waarmee de haven rechtstreeks zou worden verbonden met het Duitse Ruhrgebied en de groei markten in Centraal- en Oost-Europa.

De in vergelijking met de aanleg van de Nederlandse Betuwe-lijn minimale kost voor de actualisering van de IJzeren Rijn en het bestaan van haalbaarheidsstudies die het economisch rendement van de IJzeren Rijn aantoonde, maken het uitblijven van definitieve politieke beslissingen onbegrijpelijk. Toch blijkt er een kentering op gang te komen: de belangstelling van de Duitse spoorwegen en industrie in Nordrhein-Westfalen; de positieve houding van het NMBS-directiecomité; recente verklaringen van Minister-President Van den Brande ten gunste van een spoedige afwikkeling van het IJzeren Rijn-dossier.

Wij hopen dat de Raad van Bestuur van de NMBS nu spoedig het positieve standpunt van het Directiecomité bekrachtigt zodat de Federale Minister van Vervoer op korte termijn een beslissing kan nemen. Het voorbehoud dat Nederland maakt t.o.v. de IJzeren Rijn moet kortdaat via politieke en diplomatieke weg aangepakt worden. Het historisch tracé biedt de meeste voordelen en is zonder enige twijfel het meest aangewezen. Routevarianten via Venlo zijn duurder en/of werken vertragend. Het "doortochtrecht" door Nederlands-Limburg dat België heeft op basis van bestaande internationale verdragen tussen België en Nederland moet zo nodig diplomatiek aangewend worden.

Wat de tweede spoortoegang tot de haven betreft, moet er dringend een definitieve beleidsoptie genomen worden inzake tracé-keuze. De Vlaamse Regering heeft beloofd hierover nog vóór einde februari een beslissing te nemen. Het NMBS-voorstel voor een lijn van Lier via Merksem naar Antwerpen-Noord is realistisch en aanvaardbaar.

Met de door de Europese Commissie gewenste liberalisering van het spoorvervoer en de voorziene oprichting van de zogenaamde "Rail Freight Freeways", waarbij privé-maatschappijen goederenvervoer per spoor kunnen aanbieden met eigen of gehuurde wagons mits betaling van een infrastructuurvergoeding aan de nationale spoorwegmaatschappijen, staat de NMBS voor een uitdaging van formaat. In tegenstelling tot Duitsland en Nederland gelooft de NMBS niet in de scheiding tussen spoorinfrastructuur en spoorexplotatie. Eerder dan voor "freeways" opteert de NMBS voor grensoverschrijdende spoorcorridors of "freightways", zoals deze tussen Muizen en goederenoverslagstations in Luxemburg en Frankrijk.

"Freeways" of "freightways", belangrijk is dat de aangeboden diensten performant en kostenvriendelijk zijn in functie van wat de markt vraagt. Haveninstanties en spoorcliënteel moeten daarom de evolutie inzake spoorliberalisering in België van zeer nabij blijven opvolgen en tijdig aan de alarmbel trekken. Het mag niet zijn dat door een te strakke houding van de NMBS en een te beperkende interpretatie van Europese richtlijnen inzake liberalisering de concurrentiepositie van de haven in het gedrang wordt gebracht.

In algemene zin pleiten we voor een geïntegreerd havenspoorbeleid waarin NMBS, havenbestuur en privé-sector zich kunnen terugvinden. De diverse werkgroepen die in het kader van AGHA rond dit thema werken, spelen terzake een zeer belangrijke rol.

## 2. WEGVERVOER

Een recent onderzoek naar de "modal split" van het containervervoer van en naar Antwerpen, gaf volgende resultaten: 69,5 % weg, 24,3 % rivier, 6,2 % spoor. Hetzelfde onderzoek toonde aan dat meer dan 95 % van het containervervoer over de weg plaatsvindt over afstanden van minder dan 300 km en bijgevolg moeilijker in aanmerking komt voor een "modal shift" van weg naar spoor en binnenvaart. Men kan dus stellen dat het wegtransport een belangrijk aandeel in het hinterland vervoer voor zich zal blijven opeisen. In functie van de alsmaar groeiende containertrafiek in de Antwerpse haven is dit geen onbelangrijke vaststelling. De bereikbaarheid van de haven via de weg moet daarom gevrijwaard blijven.

De met prioriteit te nemen infrastructuurmaatregelen zijn gekend:

- omvorming van de expresweg N49 tot autosnelweg
- sluiting van de Ring over Noord via de Oosterweelverbinding
- opvoeren van de beperkte capaciteit van de Noordelijke Ring door realisatie van de verbinding Merksem/Wommelgem
- het verbinden van de R2 (Liefkenshoektunnel) met de E17. Vermits de Vlaamse Regering de beslissing heeft genomen de verbinding Kallo-Haasdonk niet op te nemen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, moet alleszins het nodige worden gedaan om een evenwaardige alternatieve verbinding tussen N49 en E17 tot stand te brengen.



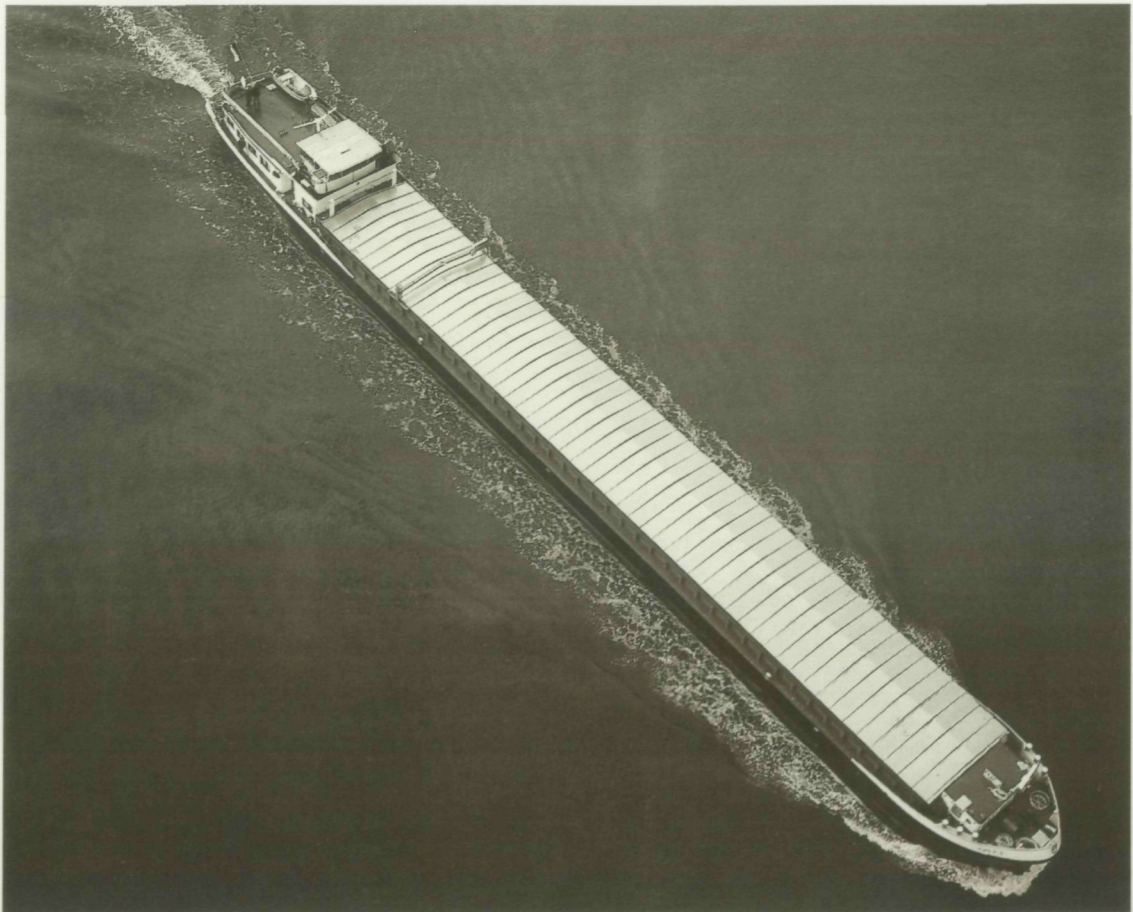
(Foto GUIDO COOLENS)

### 3. BINNENVAART

Analyse van de binnenvaartcijfers voor de haven van Antwerpen voor 1996 leert dat, ondanks de globaal schitterende resultaten, nl. 51.289 aangekomen binnenschepen en een goederentonnagecijfer van 55,7 miljoen ton, het aandeel van de binnenvaart in het eigenlijke havenverkeer, nl. in directe relatie met de maritieme aan- en afvoer met uitsluiting van het transshipmentverkeer, zich situeert rond de 30 %. Het aandeel van het wegvervoer bedraagt daarentegen 53 %.

Er is dus nog heel wat ruimte voor een verder doorgezette "modal shift" naar de binnenvaart, ongetwijfeld de meest milieuvriendelijke en energiezuinige vervoermodus.

De verdere ontwikkeling van het binnenvaartverkeer is evenwel afhankelijk van de mate waarin de bevoegde overheden erin slagen randvoorwaarden te creëren die de aantrekkingskracht verhogen van de binnenvaart als alternatieve vervoermodus voor verladers. De grootste uitdaging in dit verband vormt de liberalisering van het Europese binnenvaartverkeer, zoals voorzien door de Europese Commissie, per 1 januari 2000. Hiermee zou een einde moeten komen aan voorbijgestreefde exploitatievormen met beurtbevrachtingen en verplichte tarieven. In voorbereiding van deze liberalisering wou de federale overheid, o.m. bevoegd voor de marktordening in de binnenvaart, eind '96 een eerste stap zet-



(FOTO GUIDO COOLENS)

ten met een Ministerieel Besluit. Dit voorzag een gedeeltelijke vrijmaking van de binnenvaartmarkt met o.m. 30 % van de tonnagecontracten die aan de vrije markt zouden overgelaten worden. Onder druk van een harde en behoudsgezinde kern in de binnenschipperij werd het besluit begin '97 herroepen. Het nieuw ontwerp van Koninklijk Besluit dat het vroegere Ministerieel Besluit vervangt, komt nog steeds niet tegemoet aan wat de Europese regelgeving inzake fasering en timing voor de liberalisering vooropstelt.

Opmerkelijk is dat de Vlaamse regering van haar kant binnen het haar toegewezen bevoegdhedenpakket dan weer wel nieuwe richtlijnen voor de steun aan de binnenvaart heeft goedgekeurd. Deze richtlijnen moeten de overgang naar de vrije markt verzachten. Wat naar ons gevoel nog maar eens bewijst dat de opsplitsing van het binnenvaartbeleid in federale en gewestelijke bevoegdheden niet bevorderlijk werkt bij de voorbereiding van de liberalisering. Gestructureerd overleg tussen de betrokken federale en gewestelijke overheden blijft daarom noodzakelijk.

Verder blijft Vlaanderen de enige Europese regio waar nog steeds een zondagvaartverbod geldt. Wij pleiten nogmaals voor de opheffing van dit vaarverbod. Positieve verklaringen over dit thema van Minister Baldewijns stemmen ons hoopvol.

Inzake noodzakelijke infrastructuurwerken zijn wij nog steeds vragende partij voor de renovatie van de Royerssluis en de modernisering van de toegang tot het Albertkanaal: verhoging van het gabariet tussen Wijnegem en de haven tot 4500 ton; verbreding van te smalle brugopeningen; inrichting van kruisingsplaatsen; instelling van een verkeersdispatching in functie van de beschikbaarheid van de sluis te Wijnegem; ...

## VI. VLAAMS HAVENBELEID

Over het feit dat er dringend nood is aan een geïntegreerd Vlaams havenbeleid bestaat weinig of geen discussie meer. De scherpe concurrentie van Rotterdam en het Zeeuwse havenschap (Terneuzen en Vlissingen) hebben hiertoe ongewild bijgedragen.

De door de Vlaamse Havenvereniging vertolkte idee om havennetwerken te creëren voor concurrerende trafieken zoals containers, fruit, staal en woudproducten was een zeer goed uitgangspunt, waarin we ons nog steeds volledig kunnen terugvinden. Het voorbije jaar werden her en der een aantal belangrijke aanzetten gegeven tot een vernieuwd Vlaams havenbeleid. Over de nood aan een Vlaams havennetwerk met Antwerpen als mainport bleek zelfs een consensus te bestaan tussen de betrokken havenbesturen. Ook de bevoegde Vlaamse Ministers schaarden zich achter het concept. De Vlaamse Havencommissie maakte naar aanleiding van een studie over de sterkten/zwakten van de Vlaamse havens een aantal concrete aanbevelingen voor een nieuw havenbeleid. Ondanks dit gunstig gesternte kon evenwel nog geen wettelijk noch administratief of organisatorisch kader gecreëerd worden waarbinnen een vernieuwd havenbeleid gestalte zou kunnen krijgen. Het havendecreet bv., dat ertoe moet bijdragen dat de havens onder gelijke werkingsvoorwaarden kunnen functioneren, is politiek volledig vastgelopen. Gezamenlijke promotie-activiteiten tussen Zeebrugge en Antwerpen in het kader van voormelde havennetwerkideeën zijn tot dusver uitgebleven.

Bovendien is het nog lang niet duidelijk hoe de rol van de overheid in een Vlaams havenbeleid moet ingevuld worden. De Scheepvaartvereniging is van mening dat deze rol niet centralistisch mag opgevat worden. De autonomie van de havens inzake het uitwerken



(Foto GUIDO COOLENS)

---

van de te volgen strategie moet gevrijwaard blijven. De Vlaamse overheid moet zich beperken tot het bieden van de nodige garanties voor een duurzame ontwikkeling van de verschillende havens in een havennetwerkcontext. Een doordacht en creatief investeringsbeleid volgens objectieve criteria in functie van deze havennetwerkidée, is hierbij onontbeerlijk.

Wat het huidig investeringsbeleid betreft, spreken de naakte cijfers voor zich. Nog geen 8% van de totale Vlaamse begroting 1998 is voorzien voor Openbare Werken en Verkeer. Slechts 10 % wordt besteed aan economie en infrastructuur. Deze cijfers staan in schril contrast met de voorziene middelen voor de zachte sectoren. Blijkbaar vergeet men dat de middelen voor de zachte sector in eerste instantie gegenereerd worden door de economische sector. Waarmee we niet willen zeggen dat de zachte sector overgewaardeerd of onbelangrijk zou zijn, integendeel. Wat we bedoelen is dat investeren in infrastructuur en economie een waarborg betekent voor het voortbestaan en goed functioneren van de zachte sector.

De door de Vlaamse overheid gedane investeringsinspanningen in verkeer en infrastructuur bedragen amper 1/3 van deze van Nederland. Daarom sluiten wij ons graag aan bij AGHA, de SERV en de Vlaamse Havencommissie die vragen dat Vlaanderen bij wijze van inhaalbeweging gedurende 5 jaar, het infrastructuurbudget jaarlijks met 2,5 miljard BEF zou verhogen. Gezien recente optimistische verklaringen van de Vlaamse Regering i.v.m. de gunstige begrotingscijfers nemen wij aan dat hiertoe ruimte bestaat.

Afrondend hopen we dat de federale overheid zich constructiever in de haar toegewezen bevoegdheidsdomeinen zoals douane, veterinaire controle, spoor, binnenvaart, ... voor de havenbelangen zal inzetten. De dringende noodzaak hiertoe werd uitgebreid beschreven in de beleidsnota van AGHA, die we volledig onderschrijven. Hierop is intussen vanuit politieke hoek heel wat positieve respons gekomen, wat het beste doet verhoppen. Indien de gevraagde kentering evenwel op korte termijn uitblijft, rest ons weinig anders dan dezelfde conclusies te trekken als AGHA, nl. dat in voorkomend geval de Vlaamse overheid alle hefboomen voor de economische ontwikkeling van mainport Antwerpen en de volledige Vlaamse haven economie, op de kortst mogelijke termijn in eigen handen moet nemen, via een nieuwe fase van de staatshervorming.

## VII. PROFESSIONELE EN INTERPROFESSIONELE PROBLEMEN

### 1. VERGUNNING SCHEEPSAGENT

De scheepsagenten behartigen de belangen van hun principalen/reders onder de meest diverse opzichten. Zij zorgen voor de vlotte operationele en administratieve afwikkeling van de aanlopen van schepen in de havens. Zij zijn verantwoordelijk voor de betaling aan Havenbesturen en Loodswezen van de door hun reders verschuldigde haven- en loodsrechten. Scheepsagenten zijn tevens het verlengstuk van de reders naar de verscheepers van goederen toe. Zij trekken vracht aan, doen de vrachtafrekeningen, enz.

Zonder schroom mag gesteld worden dat de kwaliteit van de diensten verleend door de scheepsagent in belangrijke mate meebepalend is voor de vlotte administratieve en operationele afhandeling van scheeps- en goederentrafieken via onze havens. Of nog anders gesteld: het imago en de aantrekkings- en concurrentiekracht van een haven t.a.v. de reders en verscheepers wordt in grote mate meebepaald door de dienstverlening van de scheepsagenten.

Het is voor de goede werking en de faam van onze bedrijfstak én van de Belgische havens aangewezen er zorg voor te dragen dat het beroep van scheepsagent gevrijwaard blijft van malafide bedrijven met onvoldoende waarborgen inzake betrouwbaarheid, financiële draagkracht en beroepsbekwaamheid. Een kwalitatieve omkadering van het beroep is daarom noodzakelijk. Vandaar dat onze Vereniging en Naves, de Nationale Federatie der Verenigingen van Scheepsagenten en -makelaars van België (sedert 1983!) ijveren om in de Belgische wetgeving een vergunningstelsel voor scheepsagenten op te nemen.

Enkele jaren geleden reeds kwam een ontwerp van Koninklijk Besluit tot stand in uitvoering van een Europese richtlijn van 29 juni 1982, houdende maatregelen ter bevordering van het vrij verrichten van diensten door tussenpersonen in o.m. de transportsector. Ondanks goedkeuring door de Ministerraad is het ontwerp sinds geruime tijd het voorwerp geweest van tal van (vertragende) administratieve procedures bij Raad van State, Gewesten, bevoegde ministeries, enz... Wegens een noodzakelijke aanpassing ingevolge een advies van de Commissie van de EU van de bestaande vergunningssystemen van vervoercommissionair en vervoersmakelaar (binnenvaart), kwam de behandeling van ons dossier samen met de ontwerp-vergunning commissionair-expediteur eind '97 opnieuw in een stroomversnelling. Deze aanpassing heeft echter wel tot gevolg dat het ontwerp opnieuw dient voorgelegd te worden aan de Ministerraad en daarna aan de Raad van State, nadat het advies ingewonnen is van regio's, gewesten en de Commissie van de EU.

Desondanks blijven wij hopen dat de invoegetreiding van het betreffend Koninklijk Besluit nog in 1998 rond zal zijn.

Eens het K.B. van kracht is, zal het er vooral op aan komen de betrokken autoriteiten (Havenbedrijf, Loodswezen, Waterschoutsambt, ...) te overtuigen uitsluitend te werken met vergunde scheepsagenten.

### 2. EDP, EDI EN COMMUNICATIE

Scheepsagenturen worden geconfronteerd met alsmaar stijgende kosten waarvan personeel en informatica een zeer groot gedeelte voor hun rekening nemen. Het kunnen beschikken over goed opgeleid, meertalig en polyvalent personeel is in een volgens hedendaagse standaarden georganiseerde scheepsagentuur een *conditio sine qua non*. Hetzelfde geldt voor de informatisering en communicatie, die zowat de ruggegraat vormen van de scheepsagentuurorganisatie. Vastgesteld werd dat er m.b.t. EDI (Electronic Data Interchange) en communicatie nood is aan optimalisatie.



(Foto GUIDO COOLENS)

Vanuit diverse hoeken (havenautoriteiten, douane, reders, cliënten, ...) worden scheepsagenten aangespoord tot EDI. Niet zelden gebeurt dit zonder veel zin voor standaardisatie waardoor de kosten oplopen. Daarom heeft de Antwerpse Scheepvaartvereniging beslist deze problematiek collectief aan te pakken binnen een commissie EDP, EDI en Communicatie. Bedoeling is inzake informatisering, elektronische gegevensuitwisseling en communicatie tot maximale standaardisatie te komen.

Gezien de vele mogelijke onderwerpen die uit de eerste brainstorming binnen de commissie resulteerden, werd beslist tot verdere taakverdeling in de vorm van 3 subcommissies die zich in het bijzonder zullen toeleggen op:

- Standaardisatie/Seagha /lokale EDI/EDI met autoriteiten.
- Internet/Intranet/E-mail
- Gezamenlijke aanpak in functie van kostenbeheersing
  - communicatie
  - EDP/PC/programmatuur/systeembeheer

#### ***Standaardisatie/Seagha/lokale EDI/EDI met autoriteiten.***

Deze sub-commissie zal heel wat aandacht besteden aan de bevordering van de elektronische berichtenuitwisseling binnen de diverse Seagha-relaties, zo o.m. relatie 1 (scheepsagent - terminal operator) die we graag uitgebreid zouden zien naar container depots en repair shops voor de uitwisseling van "damage estimates" en "repair authorisation messages". Ook zal geijverd worden voor de implementatie van het COREOR-bericht

(container release order) waarmee de binnen de privé-sector uitgewerkte procedure voor het elektronisch vrijstellen van FCL-containers op full-containerterminals op basis van codenummers (elektronisch laat-volgen systeem), eindelijk concrete toepassing zou krijgen. Op verzoek van onze Vereniging werd een AGHA-werkgroep opgericht die zich specifiek met dit thema zal bezighouden. Naast het gebruik van het elektronisch bericht zelf zullen ook volgende zaken de nodige aandacht moeten krijgen:

- beveiliging van de terminals en gates, bv. via een sluitend identificatiesysteem voor de chauffeurs.
- afschermen van de codenummers op het niveau van de scheepsagentuur en in relatie tot de ontvanger van de goederen.

Met de ontwikkeling van een PC-pakket waarmee cognossementen- en laadbriefgegevens elektronisch kunnen verzonden worden naar de scheepsagent, hoopt Seagha relatie 2 (scheepsagent-expediteur) een nieuw elan te geven. Intussen werd een netwerkversie van het pakket op de markt gebracht en in tegenstelling tot wat aanvankelijk gedacht werd, blijkt ook de industrie reële interesse te betonen. Mogelijk betekent dit de definitieve ommekeer naar een intensievere berichtenuitwisseling in relatie 2. Waar mogelijk zal de Scheepvaartvereniging het nodige doen voor de verdere ontwikkeling van relatie 2.

In algemene zin pleiten wij voor het gebruik van internationale, gestandaardiseerde berichten.

De verplichte toepassing van G.C.A. per 1 januari 1999 (Goederen Comptabiliteit Antwerpen of het elektronische vrachtlift 126-systeem), en de problematiek van de elektronische aangifte van gevaarlijke lading in transit (zie ook onder punt VII.5.) zullen eveneens belangrijke aandachtspunten blijven.



(Foto Guido Coolems)

### **Internet/Intranet/E-mail**

Deze subcommissie zal o.m. de mogelijkheden onderzoeken van E-mail en Internet. Een voorstel om een interactieve ASV-database op te richten en via Internet aan de leden beschikbaar te stellen zal in 1998 concreet uitgewerkt worden.

### **Kostenbeheersing/communicatie/EDP/PC-programmatuur/systeembeheer**

Deze subcommissie inventariseert alle mogelijkheden op het vlak van communicatie (telefonie, fax, data), opleiding, programmatuur en systeembeheer. Bedoeling is om door een collectieve benadering en het gezamenlijk aanspreken van leveranciers tot duidelijke besparingen en een betere kostenbeheersing te komen.

## **3. TANKERS**

Werden er inzake havenrechten voor de general cargo en short sea-schepen speciale tariefmaatregelen uitgewerkt, de voor de Antwerpse haven belangrijke tankersector blijft voorlopig verstoken van gunstige tariefregimes. Deze frustratie en ongenoegen waren er al begin '97 toen de havenrechten voor tankers verhoogd werden daar waar voor het overige de havenrechten onveranderd bleven.

Onze Vereniging besliste daarom een Tankercommissie in het leven te roepen die zich tot doel heeft gesteld de situatie van de tankersector in de haven van Antwerpen te evalueren en te verbeteren.

Ondanks een aandeel van 26 % van de Antwerpse goederenoverslag en meer dan 3000 aanlopen van tankschepen per jaar wordt deze sector gezien haar industriegebonden karakter nog te gemakkelijk beschouwd als een vast gegeven, een niet-concurrentiegevoelige trafiek. De commissie heeft kunnen aantonen dat deze redenering niet opgaat en een nieuwe benaderingswijze gewenst is. Een vergelijkende analyse van scheepsafrekeningen voor bepaalde types van tankersschepen in de belangrijkste concurrerende havens leerde dat de aanloopkosten in Antwerpen in vergelijking met concurrerende havens voor verbetering vatbaar zijn. Met het Havenbedrijf werden een aantal concrete voorstellen inzake tariefherziening voor tankers en gastankers besproken. Enkele van deze voorstellen worden nog verder onderzocht. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om ook nog enkele problemen van meer algemene en/of nautische aard (maar met een kostenimpact) zoals het ontbreken van een specifieke "waiting berth"; sluisplanning; sleepverplichting voor LPG-tankers; enz. ... voor te leggen aan het Havenbedrijf.

De Scheepvaartvereniging zal niet nalaten bij de betrokken autoriteiten te blijven ijveren voor een gunstiger behandeling van de tankersector.

## **4. CONVENTIONELE LADING**

Antwerpen heeft traditioneel een sterke positie in de Hamburg-Le Havre range voor niet-gecontaineriseerd stukgoed. Niet toevallig creëert deze sector de hoogste toegevoegde waarde en tewerkstelling. Deze vaststelling, evenals de sterke opgang van nieuwe concurrenten zoals Terneuzen en Vlissingen, die zich positioneren in typische "Antwerpse" marktsegmenten zoals woudproducten en fruit, sterkten de Scheepvaartvereniging in de overtuiging dat bezinning over de toekomst en ontwikkeling van het niet-gecontaineriseerd stukgoed aangewezen zou zijn. Dit alles met geen andere bedoeling dan het veilig stellen en bevorderen van de concurrentiële positie van Antwerpen inzake conventionele lading. Een commissie general cargo zag het levenslicht. Door omstandigheden werd de agenda van deze commissie gedomineerd door de problematiek van de omheining van de breakbulk terminals, waarmee terminal operators betere controle wensten te krijgen over het uit-



(Foto GUIDO COOLENS)

voeren van bepaalde terminal operaties. De voorstellen die hieruit resulteerden werden uitgebreid binnen AGHA besproken. Begin 1998 werd uiteindelijk dan toch een consensus bereikt en werden voor de werkuitvoering door derde naties op conventionele terminals duidelijke procedures afgesproken.

Het ligt verder in de bedoeling van de Scheepvaartvereniging om de bestaande havenreglementeringen en -gebruiken voor inkomende lading te herdenken en beter af te stemmen op de hedendaagse behoeften. Vanzelfsprekend zullen de voorstellen die uit deze oefening voortvloeien, besproken worden met de betrokken beroepsgroeperingen.

Uiteraard zullen ook de diverse kostenelementen m.b.t. conventionele lading onder de loep worden genomen en het voorwerp van verdere discussie vormen.

## 5. GEVAARLIJKE LADING

De elektronische aangifte van gevaarlijke lading bleef veruit het belangrijkste gespreksonderwerp. Sinds juli 1994 moet de in Antwerpen behandelde gevaarlijke lading elektronisch gemeld worden aan de Havenkapiteinsdienst. Deze regeling geldt niet voor gevaarlijke lading in transit die aan boord van het schip blijft. Deze lading kan nog op de klassieke manuele wijze gemeld worden.

Sinds 1 januari 1998 met de implementatie van de "Protect-standaarden", een gestandaardiseerde berichtenset voor de elektronische aangifte van gevaarlijke lading, samen-

gesteld door de havenautoriteiten van Bremen, Felixstowe, Hamburg, Le Havre, Rotterdam en Antwerpen, is het evenwel mogelijk de transitlading elektronisch aan te melden aan de Havenkapiteinsdienst. Omdat de elektronische aangifte van gevaarlijke lading die aan boord blijft intussen wel verplicht werd in andere havens van de range, o.m. Rotterdam en Hamburg, stijgt de druk op Antwerpen om terzake een gelijkaardige verplichting door te voeren. Uit een enquête bij onze leden, bleek dat de gelijke verplichting tot elektronische aangifte van lading die aan boord blijft, gepaard zal gaan met een aanzienlijke bijkomende workload wanneer de scheepsagent de gevaarlijke ladinggegevens niet zelf elektronisch ontvangt van overzee en/of in de eerste loshaven gevestigd is. Niettemin groeit het besef dat op termijn een veralgemeende EDI-melding van transitlading onafwendbaar zal zijn, o.m. om tegemoet te komen aan de vereisten van de EU-richtlijn 93/75EEG inzake de minimumeisen voor schepen met gevaarlijke of verontreinigende goederen (zogenaamde HAZMAT-richtlijn). De grote uitdaging ligt erin tot een voor de sector haalbare timing te komen. In verband met de opgave van de stuwpositie van de gevaarlijke lading in de EDI-melding wordt een afwachtende houding aangenomen omdat vooralsnog een duidelijke bepaling ontbreekt van het begrip "stuwpositie".

Een ander belangrijk actiepoint voor deze commissie was de evaluatie en bijsturing van de nieuwe gestandaardiseerde meldingsprocedure van gevaarlijke lading aan boord van zeeschepen aan VTS-SM (Vessel Traffic Service Scheldemonden) in het kader van het "Politie-reglement Beneden Zeeschelde" en het Nederlands Reglement Vervoer Gevaarlijke Stoffen. De meldingsprocedure was vorig jaar ingevoerd en diende op een aantal punten bijgestuurd.

Het uiteindelijke doel is aan de hand van een geïntegreerde EDI-melding zowel aan de lokale (Havenkapiteinsdienst) als aan de algemene aangifteverplichting (VTS-SM) te voldoen.



(Foto Guisio Coccolini)

## 6. **SHORT SEA**

De Antwerpse Scheepvaartvereniging gelooft in de short sea. Reden waarom een commissie werd opgericht die zich tot doel stelde de short sea-problematiek op 2 niveaus te benaderen: enerzijds in functie van de verbetering van de marktpositie van het Antwerps short sea-gebeuren en anderzijds in functie van de meer algemene Europese doelstelling om de "from road to sea"-gedachte in praktijk te brengen. Dit laatste vergt een ruimere beleidsvisie die de zuivere Antwerpse belangen overstijgt en op gewestelijk, nationaal en Europees niveau moet behandeld worden.

Een moeilijkheid i.v.m. short sea is wat men onder deze term begrijpt. Vastgesteld kon worden dat Europese, nationale en lokale instanties niet altijd dezelfde definities hanteren, wat een gezamenlijke strategie niet ten goede komt.

Een eerste vaststelling van de commissie was dat het vanuit operationeel en commercieel oogpunt noodzakelijk was onderscheid te maken tussen:

- short sea "eigen" lading, goederen die door één en dezelfde partij controleerd worden
- short sea commerciële lading van derden, zowel conventioneel als container
- container feeding.

Tevens staat het voor onze Vereniging buiten kijf dat de lokale short sea-problematiek maar eerst efficiënt kan aangepakt worden wanneer alle betrokken partijen (scheepsagenten, rederijen, Havenbedrijf, expediteur, terminal operators) zich engageren tot het uitwerken van een concurrentieel en strategisch beleid. Vandaar dat onze Vereniging voorstander is om de short sea-problematiek ook op AGHA-niveau te bespreken.

Aan de realisatie van de Europese gedachte van "weg naar zee" hangt een niet-onbelangrijk promotioneel luik. Bij verladers en goederenontvangers zal een bewustwordingsproces moeten geïnitieerd worden. In dit verband kan de mogelijke oprichting van een algemeen voorlichtingsbureau Short Sea Vlaanderen, gepatroneerd door de Vlaamse Overheid, gesignaleerd worden. Het Voorlichtingsbureau zou als overkoepelende promotie-structuur een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van het mobiliteitsprobleem in Vlaanderen en het vergroten van het marktaandeel van de short sea. Promotie is belangrijk maar niet voldoende. Ook kostenstructuren, de inrichting van specifieke haveninfra- en superstructuur en de harmonisatie van douaneprocedures en andere reglementeringen dienen nader bekeken en aangepakt.

## 7. **DOUANEPROBLEMEN**

De problematiek van de globale verbintenissen voor lossing en tijdelijke opslag van goederen onder douanevervoer was het afgelopen jaar het toonaangevend thema op de agenda's van diverse commissies en werkgroepen. Niet onterecht, aangezien het de bedoeling was dat de scheepsagenten met de Douane convenanten zouden afsluiten op grond waarvan containers onder douanevervoer (onder T1-dekking en dus niet in het vrije verkeer) mogen aangeleverd worden op de containerterminal voor verscheping. De douanetechnische verantwoordelijkheid voor rechten en taksen ingevolge verdwijning van T1-goederen zou aldus verlegd worden naar de scheepsagent. Na grondig juridisch onderzoek bleek evenwel dat dit systeem voor de scheepsagent verregaande verantwoordelijkheden met zich zou brengen zonder dat verhaalmogelijkheid bestaat op de ladingbelanghebbenden. Onze Vereniging vond het dan ook aangewezen de convenanten af te wijzen. De leden werden in deze zin geadviseerd.

Teneinde de ontstane patstelling te doorbreken werd op vraag van onze Vereniging de problematiek voorgelegd aan AGHA, de Antwerpse Gemeenschap voor de Haven, met de vraag een collectieve oplossing uit te werken aangezien een vlotte afhandeling van het containerverkeer uiteindelijk toch de ganse havengemeenschap aanbelangt. De gevraag-

de collectieve oplossing, nl. een systeem van collectieve verzekering van de douanetech- nische verantwoordelijkheid, is intussen uitgewerkt en besproken met de Gewestelijke Directie. Wij hopen dat dit dossier spoedig zal kunnen afgerond worden.

Een bijzonder probleem vormen de retributies voor douane-overwerk. Deze moeten betaald worden op werkdagen vanaf 16.30 uur. De overwerk tarieven werden eind '97 gevoelig verhoogd. In sommige gevallen zijn de kosten voor douane-overwerk voor de behandeling van zeeschepen verdrievoudigd. Er zijn gevallen bekend (tankers bv.) waar het douane-overwerk tot 14 % van de operationele havenkosten kan oplopen. Dit is absurd. In een polyvalente wereldhaven die Antwerpen toch is, zou men kunnen verwach- ten dat de douanediens permanent ter beschikking staan. Een dringende politieke beslissing door de bevoegde federale Minister van Financiën is daarom vereist. In afwach- ting hiervan wordt binnen de privé-sector op AGHA-niveau en in overleg met de Geweste- lijke Directie gewerkt aan een systeem van globale afrekening van het overwerk, waarmee al enigszins aan de verzuchtingen van de havenbedrijven kan worden tegemoet gekomen.

Ingevolge de onderlinge verwevenheid van taken en functies in het havengebeuren, geniet een gezamenlijke aanpak van havenproblemen en dus ook douanedossiers de voorkeur boven een fragmentaire aanpak. Deze consensusvorming op AGHA-niveau m.b.t. doua- nedossiers is er intussen ook daadwerkelijk gekomen. Wij stellen vast dat de Douane de beslissing van de privé-sector om met één stem te spreken bijzonder waardeert. Wij hopen dat het vernieuwd gestructureerd overleg tussen privé-sector, Havenbedrijf en Gewestelij- ke Directie van de Douane, tot vruchtbare resultaten mag leiden.

## **8. VETERINAIRE CONTROLE**

Inzake veterinaire controle blijven er nog heel wat knelpunten die de concurrentiële positie van Antwerpen bedreigen. Daarom werd beslist binnen de ASV een commissie veterinaire controle op te richten. Deze maakte een inventaris van alle problemen i.v.m. veterinaire controle en stelde oplossingen voor. Heel wat "pijnpunten" inzake veterinaire controle zijn terug te voeren tot uiteenlopende interpretaties en zelfs verwaarlozing door de diverse bevoegde nationale instanties van nochtans dezelfde en voor alle EU-landen geldende Europese richtlijnen. Zo werd in Nederland, in tegenstelling tot wat bij ons het geval is, een maximum aan keurrechten voorzien. De concrete toepassing van deze richtlijnen wordt aldus een element van concurrentie tussen de havens. Dit kan niet.

De beleidsnota van AGHA besteedde heel wat aandacht aan de veterinaire keuring en de verantwoordelijkheden terzake van de federale overheid. Tevens vonden er vanuit de privé-sector heel wat demarches plaats naar de bevoegde overheden en administraties toe. De eerste resultaten worden zichtbaar.

Zo moeten sinds 1 januari 1998 niet meer alle containers die voor veterinaire keuring in aanmerking komen de facto langs de keurpost omgeleid worden. Dit is enkel nog het geval voor die containers die werkelijk fysisch gekeurd worden.

Een nieuw ontwerp van Europese richtlijn, die de beginselen voor de organisatie van vete- rinaire controles voor producten die uit derde landen de Gemeenschap worden binnenge- bracht vastlegt, zou tijdens één van de volgende Landbouw-Raden officieel aangenomen worden en zal van kracht zijn vanaf 1/7/1999. Tegenover de vorige versie van het ontwerp zijn enkele positieve wijzigingen opgetreden, die de administratieve beslommingen tot een minimum herleiden. Zo zullen goederen, afkomstig uit een derde land met bestem- ming een EU-lidstaat of een derde land, die aan aan boord blijven, slechts in uitzonderlijke gevallen (vermoeden van fraude, verdachte containers) aan een fysieke of documenten- controle onderworpen worden. Een inzagerecht in de manifesten voor goederen die aan boord blijven kan evenwel nog uitgeoefend worden, zij het enkel in uitzonderlijke omstan- digheden.

De problematiek van de veterinaire keuring wordt binnen de havengemeenschap als dermate belangrijk beschouwd dat o.m. op aandringen van onze Vereniging beslist werd deze problematiek op AGHA-niveau te behandelen. Dit is logisch aangezien alle beroepssectoren binnen de haven betrokken zijn.

## 9. STATISTIEK

Een degelijke marktkennis is noodzakelijk voor een efficiënte marketing. Betrouwbare havenstatistieken zijn noodzakelijk als basis voor de promotie. Sinds de creatie van de Europese Eenheidsmarkt per 1/1/93 en het stopzetten van bepaalde statistiekopdrachten door het Nationaal Instituut voor de Statistiek, beschikt de havengemeenschap niet meer over de vereiste statistische informatie. Inzake goederen- en doorvoerstatistiek had een werkgroep onder leiding van de Nationale Bank, die een aantal statistiekopdrachten van het NIS heeft overgenomen, een reëel alternatief op steekproefbasis uitgewerkt. Gezien de Europese beslissing om het Intrastat-systeem vanaf 1 januari 1998 te vereenvoudigen, kan ook deze werkwijze niet tot duurzame resultaten leiden.

Teneinde tot een grondige inventarisatie van de knelpunten inzake statistiek te komen, werd beslist om binnen AGHA een speciale commissie op te richten. Alle hangende problemen en mogelijke oplossingen i.v.m. goederen-, doorvoer- en containerstatistiek zullen er, na een grondige voorbereiding, aan bod komen.



(Foto Guido Coolens)

---

## VIII. INTERNATIONALE SAMENWERKING

---

### 1. **CNAPSCO**

In de loop van 1997 vergaderde het Continental North Atlantic Port Agents Sub-Committee (CNAPSCO) twee maal: in Amsterdam en Parijs. Hierbij kwamen o.m. volgende onderwerpen aan bod: short sea; waste reception faciliteiten; EDI-aangifte gevaarlijke lading.

### 2. **FONASBA - ECASBA**

In 1997 vond de algemene vergadering van Fonasba, The Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents, plaats te Rotterdam, Nederland. O.m. volgende thema's werden behandeld: Agency Fee-tarieven; EU-transit, vergunningssystemen voor scheepsagenten.



### **Commissie "Douane en Balies".**

Voorzitter : V. Maldague (Herfurth & C° N.V.)

Leden : A. De Clercq (Sea-Land Service Inc.), E. De Coninck (Somef N.V.), M. De Keersgieter (Teamwork Agencies N.V.), M. De Kesel (Cosco Belgium N.V.), J. Gotink (Norex N.V.), M. Maes (De Keyser Thornton N.V.), E. Maurissen (Cobelfret N.V.), E. Otten (Ahlers Bridge N.V.), R. Vermast (Contship Containerlines Ltd Belgium), M. Vermeir (ACSA 92 N.V.), J. Moerenhout (Deckers & Wirtz B.V.B.A.), P. Schaerer (Hamburg Süd Belgium), H. Vanden Camp/J. Hermans (Portmade N.V.), R. Van Der Celen (Unamar N.V.), Y. van Doosselaere (van Doosselaere & Achten B.V.B.A.), X. Van Engelen (Hapag-Lloyd Belgium N.V.), P. Vercauteren (NOL Belgium N.V.) en J. Windels (M.T.A. N.V.)

G. Leysen (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

### **Sub-commissie "Veterinaire keuring".**

Voorzitter : J. Hermans (Portmade N.V.)

Leden : J. Moerenhout (Deckers & Wirtz B.V.B.A.), R. Van Der Celen (Unamar N.V.), H. Wouters (Hapag-Lloyd Belgium N.V.)

### **"General Cargo" Commissie.**

Voorzitter : A. Weynen (Ahlers Bridge N.V.)

Leden : R. Aps (Somef N.V.), C. Beaudoux (United Arab Agencies N.V.), P.E. Brees (Continental Shipping & Agency Cy N.V.), H. De Cleyn (ACSA 92 N.V.), M. De Keersgieter (Teamwork Agencies N.V.), A. Durot (Boeckmans N.V.), K. Janssens (Unamar N.V.), V. Maldague (Herfurth & Co N.V.), E. Meesters (Belgomer N.V.), W. Moyersoer (Transaf N.V.), H. Reynaerts (Overseas Maritime Transport N.V.), R. Rieke (Rickmers-Linie Belgium N.V.), H. Sterckx (Müller Liner Agencies N.V.), R. Tindemans (Belgo-Ruys N.V.), R. Troch (Walina N.V.), Ph. Van Den Kerckhove (van Doosselaere & Achten B.V.B.A.), D. Vereeken (Sealift N.V.), J. Verlaak (Inchcape Shipping Service N.V.) en H. Wuyts (Ahlers Bridge N.V.)

P. Verhaert (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

### **Sub-Commissie Antwerpse Voorwaarden '51.**

Voorzitter : E. Meesters (Belgomer N.V.)

Leden : E. Adriaenssens (Boeckmans N.V.), H. De Cleyn (ACSA '92 N.V.), W. De Decker (van Doosselaere & Achten B.V.B.A.), D. De Maeyer (Teamwork Agencies N.V.), J. Hermans (Portmade N.V.), P. Posson (Ahlers Bridge N.V.), H. Reynaerts (Overseas Maritime Transport N.V.), E. Rondeaux (Unamar N.V.), H. Sterckx (Müller Liner Agencies N.V.), D. Vereeken (Sealift N.V.), J. Verlaak (Inchcape Shipping Services N.V.)

### **Commissie "Maritieme toegankelijkheid, beloodsing en nautische kwesties".**

Voorzitter : Y. van Doosselaere (van Doosselaere & Achten B.V.B.A.)

Leden : J. Bries (Ahlers Bridge N.V.), J. Cuyt (Antwerp United Tanker Agencies N.V.), M. De Smedt (Northern Shipping Service N.V.), K. Janssens (Unamar N.V.), M. Krekels (Agence Maritime Lalemant N.V.), B. Musters (Aseco N.V.), H. Roelants (Cobelfret N.V.), M. Slembrouck (ACSA 92 N.V.), B. Van den Bosch (Oil Shipping N.V.), M. Vanden Eede (Osterrieth Maritime Cy N.V.), P. Vanhaverbeke (NOL Belgium N.V.) en P. Verbaeys (Belgo-Ruys N.V.)

J. Tielemans en J. Verbist (Gemeentelijk Havenbedrijf)

### **Commissie "Short Sea".**

Voorzitter : P. Durot (Durot Shipping N.V.)

Leden : D. Beyers (Giani & Müller N.V.), G. Bruers (Cobelfret N.V.), Y. Calcoen (Seama Shipping N.V.), L. Cami (ACSA 92 N.V.), L. Hens (Finnbelgia Agencies N.V.), R. Hooyberghs (Unamar N.V.), B. Moyson (Herfurth & Co), M. Steurs (SRN Shipping), B. Stryckers (Ahlers Bridge N.V.), D. Van Den Berghe (Kennedy Hunter N.V.), R. Verelst (Aseco N.V.) en A. Vuylsteke (Belgo-Ruys N.V.)

L. Verhaegen (Noord Natie)

A. Desiron (ACT)

J. Tielemans (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

### **Commissie "BTW, fiscaliteit en boekhouding".**

Voorzitter : R. Lemmens (Newman Shipping & Agency Cy N.V.)

Leden : E. Annaert (Kennedy Hunter N.V.), G. Bastiaens (Newman Shipping & Agency Cy N.V.), H. Boone (P & O Nedlloyd (Belgium) N.V.), A. Custers (ACSA 92 N.V.), E. De Kok (Herfurth & C° N.V.), G. Du Jardin (Overseas Maritime Transport N.V.), G. Noel (M.T.A. N.V.), K. Schrooyen (van Doosselaere & Achten B.V.B.A.), G. Snels (Grisar & Velge N.V.), J. Symons (Ahlers Bridge N.V.), B. Van Den Bergh (Unamar N.V.), K. Van Hecken (Cho Yang (Belgium) Scheepvaartag. N.V.), A. Verhoeven (Somef N.V.), D. Verstraeten (Deckers & Wirtz B.V.B.A.) en R. Vlaeminck (Herfurth & C° N.V.).

G. Rotthier (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

### **Commissie "Juridische aangelegenheden"**

Voorzitter : J.-P. Vercruyse (Contship Containerlines Ltd Belgium)

Leden : D. Buisseret (Ahlers Bridge N.V.), H. Bruggeman (Herfurth & C° N.V.), J. De Vrij (Aseco N.V.), K. Janssens (Unamar N.V.), D. Loriers (Deckers & Wirtz B.V.B.A.) W. Van den Bulck (Neste Belgium N.V. - Neste Shipping Benelux), K. Vercauteren (ACSA 92)

### **Commissie "EDP, EDI en communicatie"**

Voorzitter : E. Vanfleteren (ACSA '92 N.V.)

Leden : F. Achtergael (Grisar & Velge N.V.), E. Anné (van Doosselaere & Achten B.V.B.A.), E. Delvaux (Deckers & Wirtz B.V.B.A.), P. De Ridder (De Keyser Thornton N.V.), J. De Wispelaere (Newman Shipping & Agency Cy N.V.), G. Dreesen (OOCL (Benelux) N.V.), D. Du Jardin (M.T.A. N.V.), G. Geens (C.M.A. Belgium N.V.), P. Geerinck (ACSA '92 N.V.), G. Luyten (SDS/Herfurth & Co N.V.), R.-F. Molemaker (Inchcape Shipping Services N.V.), J. Proost (ACSA '92 N.V.), E. Schiltz (Continental Shipping & Agency Cy N.V.), Ph. Smet (Hapag-Lloyd Belgium N.V.), H. van den Bogaert (Unamar N.V.), Th. Van Oosterwijck (Newman Shipping & Agency Cy N.V.), H. Wuyts (Ahlers Bridge N.V.), Aseco N.V.

### **Groep 1 (Standaardisatie/Seagha (algemeen en diverse relaties)/lokale EDI met autoriteiten)**

Voorzitter : J. Proost (ACSA 92 N.V.)

Leden : F. Achtergael (Grisar & Velge N.V.), E. Anné (van Doosselaere & Achten B.V.B.A.), E. Delvaux (Deckers & Wirtz B.V.B.A.), P. De Ridder (De Keyser Thornton N.V.), J. De Wispelaere (Newman Shipping & Agency Cy N.V.), G. Dreesen (OOCL (Benelux) N.V.), D. Du Jardin (M.T.A. N.V.), G. Geens (C.M.A. Belgium N.V.), G. Luyten (SDS/Herfurth & Co N.V.), R.-F. Molemaker (Inchcape Shipping Services N.V.), Ph. Smet (Hapag-Lloyd Belgium N.V.), H. Wuyts (Ahlers Bridge N.V.).

### **Groep 2 (Internet/Intranet, E-Mail)**

Voorzitter : G. Luyten (SDS/Herfurth & Co N.V.)

Leden : E. Anné (van Doosselaere & Achten B.V.B.A.), P. De Ridder (De Keyser Thornton N.V.), J. De Wispelaere (Newman Shipping & Agency Cy N.V.), G. Dreesen (OOCL (Benelux) N.V.), G. Geens (C.M.A. Belgium N.V.), P. Geerinck (ACSA '92 N.V.), R.-F. Molemaker (Inchcape Shipping Services N.V.), E. Schiltz (Continental Shipping & Agency Cy N.V.), H. van den Bogaert (Unamar N.V.),

### **Groep 3 (Gezamenlijke aanpak/kostenbeheersing - communicatie - EDP/PC/programmatuur/systeembeheer)**

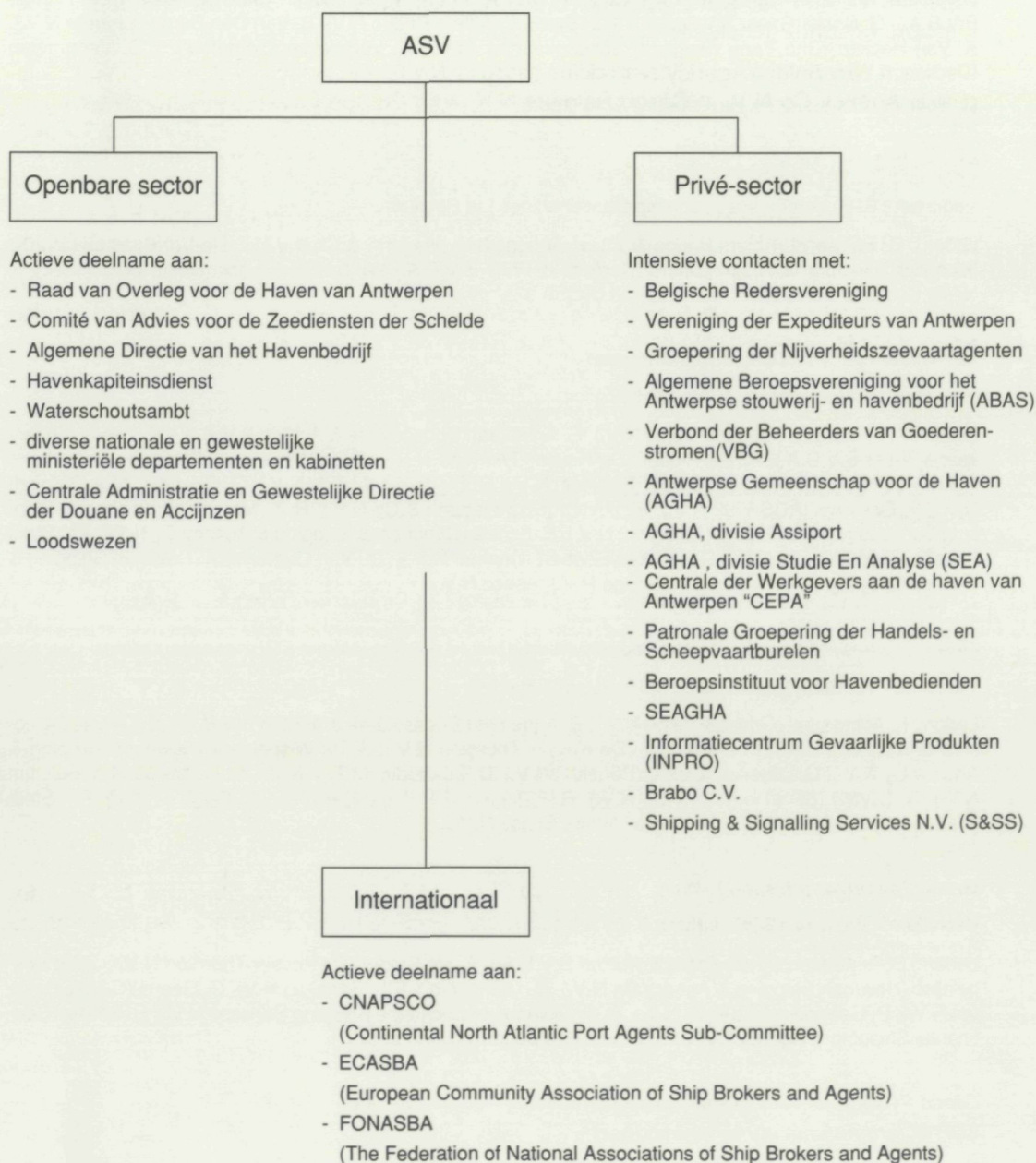
Voorzitter : E. Delvaux (Deckers & Wirtz B.V.B.A.)

Leden : F. Achtergael (Grisar & Velge N.V.), P. De Ridder (De Keyser Thornton N.V.), P. Geerinck (ACSA '92 N.V.), J. Proost (ACSA '92 N.V.), E. Schiltz (Continental Shipping & Agency Cy N.V.), Ph. Smet (Hapag-Lloyd Belgium N.V.), H. van den Bogaert (Unamar N.V.), Th. Van Oosterwijck (Newman Shipping & Agency Cy N.V.)

(\* situatie op 31/1/1998.

### 3. INTERNE EN EXTERNE CONTACTEN

Traditiegetrouw onderhoudt onze Vereniging goede relaties met tal van organismen en diensten uit de openbare sector en het bedrijfsleven in het kader van de belangenverdediging van haar leden, hun reders en de haven van Antwerpen.



Voor een aantal organisaties neemt de Antwerpse Scheepvaartvereniging het secretariaat waar, nl. de Nationale Federatie der Verenigingen van Scheepsagenten en -makelaars van België "NAVES" en het Shipowners Protection Fund (S.O.P.F.).

Tenslotte vermelden we tevens Gastronautica, een organisatie van onze Vereniging in samenwerking met Assiport en Antwerp Agency Friends. Dit jaarlijks evenement is goed op weg uit te groeien tot dé maritieme get together voor de havengemeenschap.

#### **4. LIDMAATSCHAP**

De Raad van Beheer heeft in de loop van 1997 volgende firma's als definitief lid aanvaard: Cho Yang (Belgium) Scheepvaart Agenturen N.V., Falcon International Shipping & Trading N.V., Fednav (Belgium) N.V., Hamburg Süd Belgium, Mercator Shipping N.V., Peterson N.V., Psal N.V., Spedico B.V.B.A., Rickmers-Linie Belgium N.V. en Trans-Maritime Freight Agencies N.V.

De naam van Ahlers Agency N.V. werd gewijzigd in Ahlers Bridge N.V., van Cosfur Shipping & Agency Co N.V. in Cosco Belgium N.V., van Europe-Overseas Scheepvaartagenturen in Cho Yang (Belgium) Scheepvaart Agenturen N.V., van Furness Shipping & Agency Co N.V. in Newman Shipping & Agency Cy N.V. en van Lehnkering Montan Transport N.V. in Lehnkering Logistics N.V. Het lidmaatschap van Belfruco N.V. werd overgedragen naar Belgian Coastal Agencies N.V., van Nedlloyd Lines Belgium N.V. naar P & O Nedlloyd (Belgium), van Neste Shipping Benelux N.V. naar Neste Belgium N.V. (Neste Shipping Benelux) en van A. Vloeberghs N.V. naar A.V. Exploitatie N.V.

Het lidmaatschap van de firma's P & O Containers Europe N.V. en Transworld Marine Agency Cy N.V. werd beëindigd.

#### **5. MAATSCHAPPELIJK LEVEN**

##### **5.1. Beroepsjubilea**

Volgende personen vierden in 1997 hun beroepsjubileum :

- Dhr. F. Achtergael, 30 jaar dienst bij Grisar & Velge N.V.
- Mevr. J. De Wachter-Thomson, 30 jaar dienst bij Deckers & Wirtz B.V.B.A.
- HH. J. Oyen, 30 jaar beroepsactiviteit
- F. Peeters, 30 jaar beroepsactiviteit
- P. Muylle, 25 jaar beroepsactiviteit
- D. Dhondt, 20 jaar dienst bij Sea-Land Service Inc.

##### **5.2. In memoriam**

Wij betreunden in de loop van het voorbije jaar het heengaan van Mevrouw M. Van der Cruyssen, Key Account Manager van Sea-Land Service Inc. Wij delen in het leed van de beproefde familie en firma.

A.V. Exploitatie N.V.  
ACSA 92 N.V.  
Agence Maritime Lalemant N.V.  
Agence Maritime T. Den Hartigh N.V.  
Ahlers Bridge N.V.  
American & Overseas Shipping N.V.  
Antwerp Freight Agencies N.V.  
Antwerp United Tanker Agencies N.V.  
Armando Farina B.V.B.A.  
Aseco N.V.  
Asmar N.V.  
Atlantic Container Line Belgium N.V.  
Aug. Bulcke & Co N.V.  
Balkan & Black Sea Shipping Company (Belgium) N.V.  
BASF Antwerpen N.V., Dept. Shipping  
Belgian Coastal Agencies N.V.  
Belgian Navigation Agencies N.V.  
Belgian Overseas Chartering & Shipping N.V.  
Belgian Pakhoed N.V.  
Belgo-American Transport Cy "Belgomer" N.V.  
Belgo-Iberian Maritime N.V.  
Belgo-Ruys N.V.  
Boeckmans N.V.  
CGM Benelux N.V.  
C.M.A. Belgium N.V.  
Cho Yang (Belgium) Scheepvaart Agenturen N.V.  
"Cobelfret", Compagnie Belge d'Affrètements N.V.  
Coli Shipping & Transport N.V.  
Comexas Benelux N.V.  
Continental Shipping & Agency Cy N.V.  
Contship Containerlines Ltd Belgium  
Cosco Belgium N.V.  
De Keyser Thornton N.V.  
Deckers & Wirtz B.V.B.A.  
Detlef von Appen (Benelux) B.V.B.A.  
Durot Shipping N.V.  
Ecuadorian Line Inc. N.V.  
Eiffe N.V. (onderbenaming Antwerp Agencies)  
Falcon International Shipping & Trading N.V.  
FEDNAV (Belgium) N.V.  
Finnbelgia Agencies N.V.  
Fortrans N.V.  
General Maritime Services N.V.  
Giani & Müller N.V.  
Gondrand N.V.  
Grisar & Velge N.V.  
Hamburg Süd Belgium  
Hapag-Lloyd Belgium N.V.  
Herfurth & Co N.V.  
Inchcape Shipping Services N.V.  
International Shipping Agencies N.V.  
John P. Best & Co N.V.  
"K" Line (Belgium) N.V.  
Kennedy Hunter N.V.

Kersten Hunik N.V.  
Lehnkering Logistics N.V.  
Maersk Benelux B.V.  
Mercator Shipping N.V.  
Mitsui O.S.K. Lines (Belgium) N.V.  
M.T.A. N.V.  
Müller Liner Agencies N.V.  
Neste Belgium N.V. (Neste Shipping Benelux)  
Network-Inmare N.V.  
Newman Shipping & Agency Cy N.V.  
Nicolaidis & Co B.V.B.A.  
NOL Belgium N.V.  
Norexa N.V.  
Northern Shipping Service N.V.  
NYK Line (Benelux) B.V. - Antwerp Branch  
Oil Shipping N.V.  
OOCL Benelux N.V.  
Osterrieth Maritime Cy N.V.  
Overseas Maritime Transport N.V.  
P & O Nedlloyd (Belgium)  
Peterson N.V.  
Polaris Shipping N.V.  
Project Development & Engineering (P.D.E.) N.V.  
Psal N.V.  
Psal Agencies N.V.  
Rickmers-Linie Belgium N.V.  
Safar N.V.  
Schellen Shipping N.V.  
Sea-Land Service Inc.  
Sealift N.V.  
Seama Shipping N.V.  
SNC N.V. (SSM Belgium)  
Socantra N.V.  
Somef, Société d'Opérations Maritimes et Fluviales S.A.  
Spedico B.V.B.A.  
SRN Shipping N.V.  
Star Shipping Agencies Antwerp N.V.  
Teamwork Agencies N.V.  
Transaf N.V.  
Trans-Maritime Freight Agencies N.V.  
Trimar N.V.  
Ubemar N.V.  
Unamar, United Antwerp Maritime Agencies N.V.  
Unimar Zeetransport N.V.  
United Arab Agencies N.V.  
van Doosselaere & Achten B.V.B.A.  
Van Ommeren Antwerpen N.V.  
Vinke & Co N.V.  
West African Liner Agencies "Walina" N.V.  
Wirtz Shipping & Co N.V.  
Zebra Transport N.V.

(\*) *situatie op 31/1/1998.*

