

*Veiligheidsmaatregelen in de havens,
Mesures de sécurité dans les ports¹*

Guido VAN DOOSSELAERE

Advocaat

Toegetreden lid van de Koninklijke Belgische Marine Academie

Sinds de aanslagen van 11 september 2001 op de WTC torens in New York werden er niet enkel op het gebied van de luchtvaart, maar ook voor de scheepvaart, maatregelen getroffen ter preventie van terroristische en andere acties.

Deze aanslagen alsook de aanvallen op de schepen "Limbourg" en "USS Cole" hadden de kwetsbaarheid van de maritieme sector duidelijk gemaakt.

Mede onder impuls van de Verenigde Staten heeft de IMO (International Maritime Organisation) op korte termijn de nodige regelgevingen ontwikkeld om de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten te verhogen.

Op 1 juli 2004 werd de "International Ship and Port Facility Security Code" (ISPS-code) van kracht.

De ISPS-code is een onderdeel van hoofdstuk IX-2 (special measures to enhance maritime security) van het SOLAS-Verdrag (International convention for the Safety Of Life At Sea - Het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee).

¹. Voordracht gehouden door de auteur voor de Koninklijke Belgische Marine Academie op 25 April 2012.

De code is van toepassing op :

- passagiersschepen;
- vrachtschepen met een brutotonnage van 500 ton of meer;
- havenfaciliteiten die bovenstaande schepen in internationaal verkeer behandelen.

De code bestaat uit twee delen. Deel A omvat bepalingen waarin verplichtingen dient voldaan te worden, zoals het opstellen van een veiligheidsplan, de uitvoering van een risicoanalyse en het aanstellen van een veiligheidsbeambte. Deel B zijn aanbevelingen om te voldoen aan deel A.

Met de Verordening 725/2004 betreffende de verbetering van de veiligheid van schepen en havenfaciliteiten, werd de ISPS-code omgezet naar Europees recht en werd ze gelijktijdig van kracht en bindend verklaard voor alle Europese lidstaten.

Een aantal regels uit het adviserende deel "B" van de ISPS-code werden in Europa verplicht gemaakt.

In de Europese context werd de Verordening aangevuld met de Richtlijn 2005/65 EG betreffende het verhogen van de veiligheid van havens. Dit richtlijn beoogt de implementatie van passende beveiligingsmaatregelen voor de ganse haven.

De ISPS-code heeft tot doel de weerbaarheid van schepen en havenfaciliteiten tegen terroristisch geweld te verhogen. De code beoogt ook een nauwe samenwerking tussen de lokale, nationale en internationale instellingen om zo een betere bescherming van de maritieme installaties te verwezenlijken.

Op de meeste Antwerpse havenfaciliteiten wordt de toepassing van de regelgeving niet alleen op de kaai en in de directe omgeving van schepen voorzien, maar op het ganse bedrijfsterrein.

Samengevat komt het erop neer dat de toegang tot de havenvoorzieningen belet wordt aan onbevoegden en dat er verhinderd wordt dat er illegaal wapens en/of gevaarlijke stoffen het gebied binnenkomen.

Hiervoor kan, algemeen beschouwd, de veiligheid op drie verschillende manieren verbeterd worden.

Ten eerste, door het nemen van praktische maatregelen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van hekken, slagbomen en andere barrières en/of de indeling van de terreinen op basis van de toegankelijkheid.

Ten tweede, door het invoeren van een permanent toezicht, bijvoorbeeld met behulp van camera's en patrouilles van veiligheidspersoneel.

Ten derde, via het invoeren en verscherpen van controle op de toegang van de terreinen en de schepen.

Dit houdt in het opzetten van een gegevensbestand, alsook het toepassen van identiteitscontroles en het invoeren van toegangspassen met diverse autorisaties.

De haven van Antwerpen heeft een maximale havenveiligheid ontwikkeld en heeft geïnvesteerd in een uiterst moderne technologie.

Dit is nochtans geen eenvoudige opdracht.

De haven van Antwerpen bekleedt een oppervlakte van 134 km².

Over de jaren heen, is deze haven geëvolueerd in een uitzonderlijk distributiecenter met een capaciteit van 4,8 miljoen m² aan overdekte opslagplaatsen.

De haven telt 10 containerterminals verspreid over 13.245 ha.

Het is een haven waar de zee de binnenvaart, de spoorweg en het baanvervoer tegemoet komt.

In 2011 hebben 15.240 zeeschepen en 59.428 binnenschepen de haven van Antwerpen aangedaan, respectievelijk 42 en 163 per dag.

In 2011 heeft de haven van Antwerpen een totaal van meer dan 187 miljoen ton behandeld bestaande uit allerlei soorten koopwaar en goederen.

Welnu, heden ten dage kan men zeggen dat deze uitgebreide haven, verstrekt over zo een enorme oppervlakte met al haar magazijnen en terminals, een beveiligde haven is. Vóór 2004 kon je makkelijk toegang krijgen tot een bepaald schip en terminal. Dat is vandaag ondenkbaar. De open kaaien zijn veranderd in gesloten terminals.

Hoewel de veiligheidsmaatregelen en de ISPS-code hoofdzakelijk tot doel hadden het terrorisme te bestrijden, dient vastgesteld dat deze in feite

voornamelijk een rol hebben gespeeld in de strijd tegen de drugs en de fiscale fraude.

De maatregelen hebben eveneens een zeer groot impact gehad op de beveiliging van goederen en hebben het aantal ladingsdiefstallen binnen het havengebied gevoelig doen verminderen.

Een van de verplichtingen van de ISPS-code bestaat erin dat terminals verplicht zijn geworden om de toegang tot hun terrein te controleren en alle werknemers en bezoekers te registreren.

In Antwerpen werd voor de toegangscontrole van de Port Facilities een unieke identificatie van personen op punt gesteld.

Om te vermijden dat personen die regelmatig op verschillende havenfaciliteiten aanwezig moeten zijn (de zogenaamde frequente bezoekers) voor elk bedrijf een ander toegangsbewijs dienen voor te leggen is een overkoepelende ID-kaart de oplossing geworden.

Men schat het aantal frequente bezoekers in de haven van Antwerpen op zo een 20 à 30.000. Hierin zijn begrepen : 8.000 havenarbeiders, 10 à 15.000 vrachtwagenbestuurders, het personeel van de Port Facilities en de andere frequente bezoekers zoals waterklerken, kaaixpediteurs, shipchangers, dokloodsen, scheepsagenten, enz.

Gezien het belang voor de ganse havengemeenschap hebben ALFAPORT en CEPA, als vertegenwoordigers van deze gemeenschap, samen met SEAGHA, hun schouders onder het project gezet en hebben samen de vennootschap ALFAPASS opgericht. Deze nieuwe organisatie staat in voor de basisinvestering, het uitgeven van de ID-kaart en eveneens voor het uitbaten en beheren van het kaartstelsel.

De Alfapass-kaart zelf wordt bekostigd door de aanvrager en is 5 jaar geldig. De kaart biedt de regelmatige bezoeker het voordeel dat hij in de haven veel vlotter behandeld wordt dan een occasionele bezoeker die niet over de Alfapass-kaart beschikt. De terminaloperator heeft met dit systeem een volledig zicht over iedereen die zich op de terminal bevindt, wat uiteindelijk het doel is van de ISPS-code.

Cette mesure a également contribué à la diminution du nombre de vols de cargaisons dans les terminaux.

Lorsqu'on regarde les statistiques des vols de cargaisons en Belgique, l'on se rend compte que les vols sur terminaux, c'est-à-dire à l'intérieur des infrastructures portuaires, sont relativement réduits et ne représentent plus que 2 à 3 % de la totalité des vols de cargaisons commis.

Cela n'a pas toujours été le cas.

Jusqu'il y a un certain nombre d'années, il était relativement aisé de quitter sans trop de problèmes un terminal dans le port d'Anvers avec un conteneur, chargé de marchandises de valeur.

En vérité, c'était tellement facile (il suffisait de connaître le numéro du conteneur visé) qu'on peut s'étonner que cela n'était pas plus fréquent.

De par l'augmentation des mesures de sécurité prises dans les ports européens, le risque de vols a sérieusement diminué.

Il n'existe pas de statistiques officielles d'Anvers ou d'Europe, mais cette évolution évidente est confirmée par les assureurs, ainsi que par la Police Portuaire, qui concède d'ailleurs avoir beaucoup moins de travail qu'il y a quelques années.

Le revers de la médaille est assez logique. La criminalité se déplace. Pourquoi des criminels prendraient-ils en effet le risque d'opérer dans une zone portuaire, sévèrement sécurisée, si dans les environs immédiats ou un peu plus loin, ils trouvent ci et là des conteneurs chargés, voire des trailers totalement abandonnés (très souvent même découplés) le long de la voie publique.

En Belgique, le problème des vols de cargaison se situe, en grande partie, dans les provinces d'Anvers et de Limbourg. Ceci pour la simple raison que c'est dans ces provinces qu'on trouve la plus grande concentration de transporteurs routiers locaux.

Un exemple très récent illustre parfaitement ce phénomène.

Un conteneur chargé de viande de mouton d'une valeur de 138.000 € est déchargé au port et placé sur un des terminaux sécurisés.

Le transporteur routier vient chercher le conteneur le vendredi, ceci afin d'éviter des frais de stockage à quai.

Le conteneur est réceptionné par le transporteur et laissé, sans aucune surveillance, le long de la voie publique à deux km du terminal. Le conteneur est volé pendant le week-end.

L'on peut se poser des questions sur ce genre de situations logistiques mais la réalité du monde du transport est ainsi faite.

À cet égard, c'est toute la problématique de la prévention qui se pose, entre autres :

- la fiabilité des partenaires logistiques (les sociétés de transport et leurs chauffeurs);
- la sécurisation des sites d'entreprises de ces opérateurs de transport (allant en général de mal à pas du tout sécurisés);
- le manque flagrant de '*Public secured parking areas*' dans toute l'Europe.

En d'autres mots, si l'on est arrivé à contrôler la criminalité dans le périmètre du port lui-même, cette criminalité s'est inévitablement déplacée vers les zones se situant autour de ce périmètre ou vers d'autres endroits de la chaîne logistique.

Ce problème est le même dans tous les ports européens : que ce soit à Rotterdam, à Barcelone ou Le Havre.

Zoals meegedeeld, is de beveiliging van de havens er in de eerste plaats gekomen op verzoek van de Verenigde Staten om het risico van terrorisme te beperken, met als mooi neveneffecten een betere diefstalpreventie en een vermindering van het aantal ladingdiefstallen in de havens.

Dit neemt niet weg dat men bij het oorspronkelijk opzet van de Verenigde Staten vragen kan stellen.

De Verenigde Staten wilden vooral vermijden dat onbekenden nucleaire wapens zouden verstopten in containers bestemd voor de USA.

Door de beveiliging is dat inderdaad quasi onmogelijk geworden in de haven zelf. Maar wat kan er niet gebeuren als de verdere keten totaal onbeveiligd is ?

Het probleem van de containers blijft inderdaad erg delicaat.

Het containertrafiek is bij uitstek het symbool van de doordringbaarheid voor het terroristische risico.

Dit trafiek dient dan ook met Argusogen bekeken te worden.

Om de risico's te beperken had het Amerikaanse ministerie van Binnenlandse veiligheid (Department of Homeland Security - DHS) een reeks maatregelen in werking gezet.

Een manier om containers te screenen voor zij de Verenigde Staten binnenkomen is de zogenaamde 24-uurregel die werd ingevoerd door de Amerikaanse douaneadministratie (Customs and Border Protection - CBP) en die inmiddels zowat overal ter wereld in mindere of meerdere mate werd gekopieerd.

Op basis hiervan moeten de scheepsmanifesten voor koopwaar bestemd voor de Verenigde Staten 24 uur vóór belading meegedeeld worden.

Daarnaast - en niet overgenomen in de Europese Unie - werd deze regelgeving aangevuld met de Importer Security Filings - ISF, beter gekend als de "10 + 2"-regel, die 10 data-elementen verlangt van de importeurs en nog eens 2 van de rederijen.

Naargelang de geleverde informatie kan de Amerikaanse douane dan beslissen om al dan niet over te gaan tot nadere inspectie.

Om eventuele risicovolle containers richting Verenigde Staten zo vroeg mogelijk in de logistieke keten te onderscheppen, zette de Amerikaanse douaneadministratie met douaneautoriteiten in andere landen het "Container Security Initiative" (CSI) op.

Op basis daarvan kreeg de Customs and Border Protection het recht om eigen mensen te plaatsen in voor de Verenigde Staten belangrijke havens, waaronder Antwerpen, en zowat alle grote havens in de wereld.

Onder de regering Bush wist het toen nog door de Democraten gedomineerde Congres een wet door te voeren die het 100 % screenen van maritieme containers in buitenlandse havens verplicht zou maken, met juli 2012 als deadline.

Een pilootprogramma werd opgezet dat de haalbaarheid van 100 %-scanning van voor de Verenigde Staten bestemde containers in drie buitenlandse havens (in Pakistan, Honduras en Engeland) moest testen.

Later werden daar nog Hong Kong, Busan in Zuid-Korea en Oman aan toegevoegd.

Ondertussen is de reikwijdte van het programma teruggeschoefd en is nu alleen Qasim in Pakistan overgebleven.

Het Amerikaanse ministerie van Binnenlandse Veiligheid heeft tevens de deadline voor de implementatie van de regulering van de 100 %-scanning uitgesteld tot juli 2014.

Vanuit Europa en Azië werd de klacht geformuleerd dat 100 % in strijd is met de principes van risicobeheer zoals die worden opgesomd in het SAFE Framework van de Wereld Douane Organisatie.

Een 100 %-scanning is trouwens op praktisch en vooral financieel vlak een onmogelijke taak, ook in Antwerpen.

In 2011 zijn niet minder dan 8.000.000 containers langs de haven van Antwerpen gepasseerd.

Het is totaal ondenkbaar dat al deze containers één voor één zouden kunnen gecontroleerd worden.

Het is wel zo dat alle containerterminals in de haven van Antwerpen uitgerust zijn met nucleaire meetpoorten (megaports). Dit betekent dat alle containers die in de haven aankomen via deze poorten gecontroleerd kunnen worden op radioactief of nucleair materiaal.

Deze megaports werden oorspronkelijk gefinancierd door het Amerikaans Department of Energy en kaderen in de strijd tegen internationaal terrorisme en massavernietigingswapens.

De Verenigde Staten zorgden voor het materiaal en betaalden ook het onderhoud en de opleiding van het Belgisch personeel.

De detectoren van de meetpoorten meten of er radioactief of nucleair materiaal aanwezig is en of het schadelijk is.

Zo nodig verwittigen de douaneambtenaren het Federaal Agentschap voor nucleaire controle.

Het is dankzij een dergelijke meetpoort dat, in maart 2011, een weliswaar beperkte verhoogde straling werd gemeten op containers afkomstig uit Japan en die bestraald werden tengevolge van de tsunami.

Buiten deze meetpoorten beschikt de douane in Antwerpen eveneens over scanningmateriaal.

De douane gebruikt zowel op Linker- als op Rechteroever twee vaste scanners.

De vaste scanners bevinden zich op de GIP's (GrensInspectiePosten). Op linkeroever (Kallo) zijn naast de douane ook andere diensten gevestigd nl. het FAVV (Federaal Agentschap voor de Voedselveiligheid), het IVK (Instituut voor Veterinaire Keuring) en de Scheepvaartpolitie. Op de GIP's heeft de douane ook de mogelijkheid om ladingen te lossen (laadkaaien) en beroep te doen op dokwerkers om hen bij te staan.

Daarenboven hebben de Douane en de Scheepvaartpolitie ieder nog beschikking over een mobiele scanner.

De scanners zijn beschikbaar van 6 u 00 's morgens tot 22 u 00 's avonds.

Een scanner kan 6 tot 10 containers per uur doorlichten en de doelstelling is te komen tot 80 à 100 containers per scanner per dag.

Deze scanners hebben een capaciteit van 45.000 containers per jaar.

In 2011 zijn in de Antwerpse haven ongeveer 30.000 containers doorgelicht, dus ongeveer twee derde van de capaciteit van één containerscan.

Voor 2012 mikt de douane op een hoger aantal.

Een volledige scanning is evenwel uitgesloten.

Het materiaal op zich zou gevoelig moeten worden uitgebreid, doch eveneens het aantal douaneambtenaren.

Het is de bedoeling van de douane nog één of twee backscatters aan te kopen voor Antwerpen voor het scannen van containers op de terminals. Deze backscatters zijn veel mobieler en kleiner dan de huidige mobiele scans. Zij scannen de ladingen alleen langs de zijkant en minder diep. Zij worden vooral gebruikt bij het opsporen van drugs, vooral rip-off.

(rip-off = het misbruiken van een legaal containertransport door vlak voor de lading een sporttas met drugs op de lading te zetten en vlak na lossing op de terminal de tas er terug uit te halen).

De backscatters dienen ook om zich te vergewissen of er mensen aanwezig zijn in de container.

Zodoende streeft de douane ernaar 2 % van alle aangegeven goederen te screenen.

De inzet van al deze maatregelen is uiteraard om de hele logistieke keten te gaan beveiligen, wat zowel inzake terrorismebestrijding als inzake diefstalpreventie, drugsbestrijding en mensensmokkel resultaten zal opleveren.

Alle containers moeten normaal gezien van begin- tot eindpunt verzegeld zijn. De security regels omtrent de zegels kunnen evenwel nogal sterk verschillen van land tot land.

Het is ook algemeen bekend dat er gevallen zijn van "*tampering*" (tripotage) van de seals.

Volgens de heer Wim Dekeyser, loss adjuster, zijn er bijvoorbeeld regelmatig problemen met containers vanuit China in die zin dat containers afgeleverd met intacte seals toch grote shortages (van ettelijke paletten) kunnen vertonen.

Het is natuurlijk heel moeilijk, zo niet onmogelijk, om, bij een vervoer van één werelddeel naar een ander, de hele keten onder controle te hebben. Om de hele supply chain afdoende te beveiligen zijn er tegenwoordig een aantal interessante proefprojecten lopende, en meer bepaald betreffende het werken met "intelligente seals".

Deze intelligente zegels laten toe :

- ofwel bij de aflevering op eindbestemming het systeem uit te lezen zodat men kan nagaan op welk tijdstip (en bijgevolg waar en dus onder wiens verantwoordelijkheid) zich een tampering heeft voorgedaan;
- ofwel om, via o.a. GPS techniek, het systeem "in real time" op te volgen; in die zin dat een incident onmiddellijk wordt gemeld aan een centrale.

In het huidige stadium van de techniek is dit allemaal technisch realiseerbaar. De hamvraag is natuurlijk de financiële haalbaarheid van het een en het ander.

Een zekere realiteitszin moet ook onder ogen worden genomen : het is heel mooi om, op een bepaald moment, te weten dat in Sjanghai of op de autoweg tussen Marseille en Aix-en-Provence onbekenden een verzegelde container openbreken, doch de criminelen zullen steeds sneller zijn dan de benodigde reactietijd, zelfs in de meest optimistische hypothese.

Wel blijft het uiteraard een enorm voordeel, en zeker op het gebied van de aansprakelijkheid, het exacte tijdstip (en dus ook de locatie) van het incident te kunnen registreren.

Voor de opvolging van containers, zijn er verschillende soorten technologie ontwikkeld.

Ten eerste zijn er de zogenaamde "RFID taks" die werken op basis van radiofrequentie - identificatie. Ten tweede kunnen binnen de container ook bepaalde sensoren worden geplaatst, die diverse eigenschappen van de goederen permanent in het oog houden (temperatuur, nucleair, vocht, schok, biologische eigenschappen, enz.).

Een derde soort technologie bestaat in de elektronische verzegeling die aangeeft of en wanneer de container geopend is geweest. Dit is het SEALOCK Security System.

De technologie waar het Vlaams Instituut voor Logistiek voor heeft gekozen is die van de container security devices (CSD). Dat is een toestel dat bevestigd wordt op de deur van de container. Gedurende de hele reis stuurt het CSD naar het platform van de CSD-leverancier signalen uit m.b.t. de status van de container. Daarvoor is GPS technologie de meest aangewezen technologie.

Er lopen al enkele jaren experimenten met het opvolgen van de containers over de volledige vervoersketen.

Eenzijds, zijn er twee Europese projecten : het INTEGRITY PROJECT met Chinese partners en het SMART waarin de haven van Antwerpen betrokken is.

Anderzijds, is er een project van het Vlaams Instituut voor de Logistiek.

Al deze projecten hebben dezelfde doelstelling : het aanbieden van beveiligde routes of "*secure trade lanes*" op dewelke de containers opgevolgd worden van bij hun vertrek tot op bestemming en dit via het

installeren van CSD "*container security devices*" die dienen te waken over hun integriteit.

Het eerste project, het SMART Container Chain Management, is gestart in 2008 met 2 corridors.

Corridor A omhelst een service trade lane naar het Midden-Oosten, te weten een route Antwerpen-Dubai-Nhava Sheva, inclusief een feederdienst naar Thessaloniki.

Corridor B test beveiligde routes tussen Wenen en Ningbo in China via Antwerpen en Singapore. In deze trafiek zat ook een feederdienst naar Laem Chabang in Thailand.

De partners van dit project zijn DHL Global Forwarding en Kuehne & Nagel.

Het project van het Vlaams Instituut voor de Logistiek werd uitgetest tussen oktober 2008 en augustus 2010 en bood trade lanes aan vanuit Zuid-Afrika en Brazilië naar Antwerpen.

Een eerste corridor betrof een project van Toyota en werd opgezet tussen Toyota South Afrika Motors in Kempton Park, Zuid-Afrika, en Toyota Parts Centre Europe in Diest via Durban, Antwerpen en de inland container terminal van WCT/Euroports Containers in Meerhout.

Een tweede corridor Brazilië - Antwerpen betrof een project van SCANIA tussen Latin Parts Center Scania in Sao Bernardo do Campo in Brazilië en Scania Parts in Opplabbeek.

Het is duidelijk dat, voor het verwezenlijken van dergelijke projecten, alle actoren betrokken in de vervoersketen bereid moeten zijn hun medewerking te verlenen. Het zijn niet alleen de rederijen zelf doch ook de terminaluitbaters, de logistieke dienstverleners aan beide kanten van de maritieme routes, de expediteurs, de scheepsagenten en uiteraard ook de Administratie der Douane en Accijnzen, zowel langs Belgische, Zuid-Afrikaanse als Braziliaanse zijde.

U ziet het, het mankeert niet aan ideeën en spitsvondigheden om de veiligheid van de havens en van de vervoerroutes te verbeteren.

Een volledige veiligheid zal evenwel nooit kunnen bekomen worden.

Begin mei 2011 schreef het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken in zijn *"Misdad- en veiligheidsrapport"* over België dat Antwerpen omwille van de haven een "aantrekkelijk doelwit" is voor georganiseerde misdaad.

"Omwille van zijn centrale ligging en goede verbindingen met het hinterland is de haven van Antwerpen inderdaad een honingpot voor criminelen" heeft de heer Frans Van Rompuy, directeur-generaal Maritiem Vervoer op FOD Mobiliteit, gereageerd.

Zoals gezegd, passeren er jaarlijks meer dan 8.000.000 containers langs Antwerpen. Het is onmogelijk om die allemaal één voor één te controleren.

Frans Van Rompuy gaat ervan uit dat er jaarlijks tussen de 100 en de 1.000 containers betrokken zijn bij criminele activiteiten. Die vork is uiteraard een schatting, betrouwbare cijfers zijn niet voorhanden.

Toch wijst de heer Van Rompuy er op dat het niet allemaal kommer en kwel is : *"Om de twee jaar brengt de Amerikaanse Coast Guard een bezoek aan de haven van Antwerpen. Welnu keer op keer feliciteren ze België voor de getroffen beveiligingsmaatregelen."*

De heer Marc Beerlandt, CEO van MSC, de grootste rederij ter wereld, goed voor meer dan de helft van alle handel in Antwerpen, zegt het volgende : *"Geen enkele haven heeft een sluitend veiligheidssysteem. Dat van Antwerpen is zeer gedegen. Antwerpen slaagt erin een goede combinatie tussen veiligheid en controle te hanteren. Men is hier effectief iets flexibeler dan in bijvoorbeeld Rotterdam. Maar dat komt de handel ten goede. Antwerpen is zeer goed georganiseerd."*

