

Inleiding

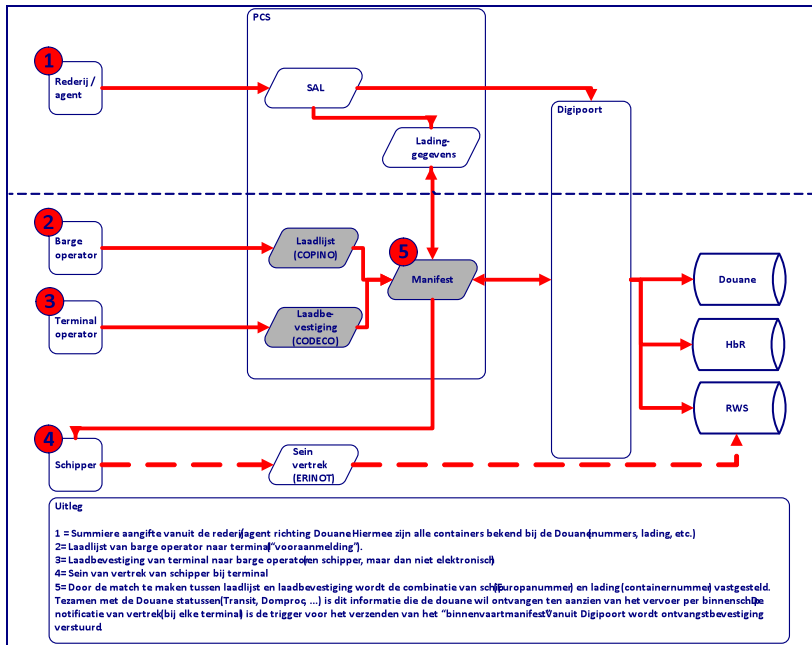
Het concept 'Papierarm varen' (m.a.w. Douanedocumenten tot het minimum reduceren) is al jarenlang een grote wens van schippers, barge operators, terminals, Douane en Rijkswaterstaat. Voorheen was het concept 'Papierarm varen' gebaseerd op het principe dat een binnenvaartmanifest vanaf het schip elektronisch richting de Douane werd verstuurd, waarbij het schip (geregeld) niet alle actuele informatie elektronisch beschikbaar had.

Er zijn vele oorzaken aan te wijzen waardoor het concept 'papierarm varen' nog niet van de grond is gekomen. Er zijn echter ook veel ontwikkelingen bij zowel overheden als ook de commerciële sector, waardoor met slim hergebruik 'papierarm varen' wél mogelijk wordt. Vanuit deze nieuwe mogelijkheid is de volgende oplossing voor een zogenaamde pilot geïnitieerd.

Oplossing (Pilot)

Deze pilot gaat uit van het principe, waarbij reeds beschikbare informatie binnen het Port Community System van Portbase hergebruikt wordt ten behoeve van het 'papierarm varen'. Hiernaast zal het verzenden van het elektronisch binnenvaartmanifest (E-Manifest) niet vanuit het schip verstuurd worden, maar vanuit Portbase, zodat de schipper hier geen hinder van zal ondervinden.

Onderstaand schema toont hoe de informatie vanuit verschillende bronnen wordt samengevoegd tot één E-Manifest



Het voormelden van de container aan een zeeterminal gebeurt door de barge operator via een voormelding (COPINO), welke via Barge planning (Portbase) wordt aangeboden. Na belading van de container stuurt de terminal via Barge planning een laadbevestiging (CODECO) naar de carrier.

Het resultaat van deze gegevensstromen is dat op basis van een match tussen de voormelding en de laadbevestiging een E-manifest gegenereerd kan worden richting de Douane, RWS en het Havenbedrijf Rotterdam.

Waar nodig kan (rekening houdend met de data-eigenaar) hergebruik gemaakt worden vanuit de summiere aangifte. Welke door de rederij of agent (via Portbase) aan de Douane is aangeboden.

In de pilot worden twee versies van deze E-Manifest generatie onderzocht:

- Per geladen container wordt er een E-manifest naar Douane verstuurd;
- Per combinatie laad/los adres (na een bepaalde periode) wordt er een E-manifest naar de Douane verstuurd.

¹ Indien er informatie nodig is vanuit het importmanifest, is er toestemming nodig van de data eigenaar / indienende partij, te weten de rederij. Voor de PoC betekent dit meer werk. Advies is om zoveel mogelijk buiten dit traject te blijven en alleen de beschikbare informatie binnen Barge planning te gebruiken.

Doel / Scope

Deze pilot wordt uitgevoerd om de volgende zaken te demonstreren:

- Technische haalbaarheid van het concept tonen.
- Technische opzet van het concept wordt gevalideerd.
- Economische voordelen voor de logistieke keten. (schippers, barge- en terminaloperators)
- Maatschappelijke voordelen voor overheidsinstanties. (Douane, havenbeheerders, Inspectiediensten en gemeente)
- Kwaliteit van elektronisch binnenvaartmanifest hoger is doordat hergebruik gemaakt wordt van brondata.

De pilot wordt als een succes gezien als blijkt, met eventuele mitsen en maren, dat op basis van bovengenoemde werkwijze daadwerkelijk papierarm gevaren kan worden.

De pilot wordt gedragen door de Douane, Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam. De pilot beperkt zich in eerste instantie tot import containers van een beperkt aantal zeeterminals en barge operators.

Bij succes van deze pilot zal uiteraard gekeken worden naar de haalbaarheid met betrekking tot export containers en andere ladingstromen in de binnenvaart.

Deelname:

Van u als deelnemer verwachten we een beperkte inzet, te weten:

Operators

- Toestemming om informatie uit de door u gestuurde voormelding, c.q. laadbevestiging her te gebruiken om een elektronisch manifest te sturen;
- Het invullen van een kort vragenformulier bij de belading van de deelnemende deep sea terminal door de schipper;
- Deelname aan (korte) voortgangvergaderingen om ervaringen te delen.
- Bereidheid om mee te denken over de (on-)mogelijkheden van uitbreiding naar onder andere exportcontainers;
- Zoveel mogelijk meegeven van MRN nummers bij de voormeldingen en/of laadbevestigingen.

Schipper:

- Het mogelijk toevoegen / invullen van een extra veld in de voormelding (COPINO) of de elektronische meldplicht melding² (ERINOT) richting Rijkswaterstaat. De kans is echter zeer klein dat dit nodig is;
- Bereidheid van de schipper om een kopie ERINOT melding te sturen naar een

² ERINOT melding, welke naar het BICS systeem van Rijkswaterstaat gestuurd wordt ten behoeve van de elektronische meldplicht

- aparte mailbox;
- Valideren van de kwaliteit van het gegenereerde E-manifest aan de hand van het werkelijke manifest.

Kosten:

De kosten zullen beperkt blijven tot het leveren van input doormiddel van controleslagen rondom de kwaliteit en het invullen van vragenlijsten. Sporadisch zullen er voortgangsoverleggen zijn waarvoor uw input gewenst is. Normaliter zullen er geen systeemwijzigingen doorgevoerd dienen te worden in uw in-huis-systeem.