



JAARVERSLAG 2006

INLEIDING

Expeditiesector profiteert onvoldoende van omzetstijging

De stijgende lijn in de omzetontwikkeling zette zich in 2006 door. De ledenondernemingen wisten dit verslagjaar een omzetstijging van bijna 10% te realiseren (in 2005 10%). De aantrekkende economie zorgde voor een toename in de goederenstromen, vooral vanuit het Verre Oosten. De resultaten van de sector staan onverminderd onder druk. Het aantal leden dat geen positief resultaat wist te behalen, bleef ongeveer gelijk aan 2005, namelijk 12% (in 2005 13%). Wat opvalt ten opzichte van 2005 is dat de resultaten achterblijven.

De ontwikkeling in de omzet en de resultaten waren afhankelijk van de grootte van de onderneming. Ondernemingen met meer dan 10 tot 200 werknemers realiseerden de grootste omzetstijging en de grootste verbetering van de resultaten, met dien verstande dat van deze groep de ondernemingen in de grootte 11 tot 25 en 50 tot 100 werknemers relatief de hoogste stijging in zowel omzet als resultaat behaalden. Verder viel op dat de kostenstijgingen bij ondernemingen van 11 tot 25 en 100 tot 200 werknemers het hoogst waren. Ondernemingen met meer dan 200 werknemers lieten een gemiddelde omzetstijging zien. De resultaten bij deze bedrijven waren gemiddeld minder dan bij kleinere bedrijven. Deze ondernemingen hadden ook te maken met relatief hoge kosten.

De hogere omzet heeft er aan bijgedragen dat de resultaten van de sector op peil bleven. Opvallend is wel dat over 2006 de ontwikkeling in de resultaten bij de ledenondernemingen beduidend achterbleef ten opzichte van het jaar daarvoor. De sector wist dus onvoldoende te profiteren van de groei in de omzet. Kostenstijgingen blijven de sector parten spelen. Zowel de arbeidskosten - in een arbeidsintensieve sector als de expeditiesector spelen deze kosten een belangrijke rol - als overige kosten gaven een aanzienlijke stijging te zien. Deze kostenstijgingen konden slechts beperkt aan opdrachtgevers worden doorbelast. In de expeditiesector is de beschikbaarheid van goed opgeleid en gekwalificeerd personeel een vereiste. In een krappere wordende arbeidsmarkt wordt dit als een toenemend probleem ervaren. Uit reacties van de leden blijkt ook dat de concurrentie in de sector bijzonder groot is. Ledenondernemingen gaan er vanuit dat er in het jaar 2007 sprake zal zijn van een onverminderde omzetstijging.

Aandacht voor knelpunten in logistiek blijft noodzakelijk

Nederland is traditiegetrouw goed in logistiek. Deze positie staat echter onder druk. Hier komt gelukkig steeds meer aandacht voor. De overheid heeft administratieve lastenvermindering hoog in het vaandel staan en is bezig met beleid dat de mogelijkheden tot innovatie in de logistiek bevordert, waardoor de Nederlandse bedrijvigheid kan worden versterkt.

Het bedrijfsleven levert onder meer een bijdrage door middel van de Logistieke Alliantie (LA), een samenwerkingsverband van de belangrijkste organisaties in de logistiek die samenwerken op het punt van strategische beleidsvorming. Meer in het bijzonder brengt de LA het belang van de logistiek voor de Nederlandse economie onder de aandacht.

De ledenondernemingen van de FENEX houden zich bezig met kwalitatief hoogwaardige dienstverlening aanvullend aan het fysieke vervoer van goederen. Zij zijn zich terdege bewust van het belang van innovatie. Desondanks zijn er knelpunten. Zonder goede randvoorwaarden die door de overheid moeten worden gerealiseerd, hebben innovatie-inspanningen niet het gewenste resultaat.

Een hoogwaardige dienstverlening kan niet los staan van het vervoer van goederen als zodanig. Bovendien is de burger als mondige consument zelf de aanjager van de groei in het goederenvervoer. De uitdaging is dat de logistieke sector zich toelegt op activiteiten die het meest opleveren en het minste overlast veroorzaken en op verbeteringen die technisch gezien het vervoer veiliger en schoner maken.

Van de overheid wordt een blijvende investering in het verbeteren en het onderhouden van de infrastructuur verlangd, want de bereikbaarheid en mobiliteit staan zwaar onder druk. Ook op het gebied van administratieve lastenverlichting zijn nog slagen te maken. Want het lijkt soms dweilen met de kraan open, omdat er naast de regels die verdwijnen er weer nieuwe bijkomen. Deze zijn echter niet alleen afkomstig van de Nederlandse overheid, maar eveneens van "Brussel". Ook daar is waakzaamheid geboden.

Security

Een belangrijke factor in het internationale goederenvervoer is de afhandeling van allerlei douane- en inspectieformaliteiten. Nederland moet hiermee efficiënt om blijven gaan en alle ruimte benutten die er binnen de regelgeving bestaat.

Hot item is nog steeds de regelgeving op het gebied van security. Naast de al bestaande beveiligingsregelgeving voor havens, de luchtvaart en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, is in de douaneregeling de Authorized Economic Operator geïntroduceerd. Ook was de Europese Commissie bezig met een regeling voor ketensecurity binnen de Europese Unie. Deze laatste regeling is voorlopig in de ijskast gezet.

Dit is een goede zaak, aangezien nut en noodzaak goed moeten worden afgewogen. Een Europese aanpak wordt echter actueel indien de verschillende lidstaten aparte regels willen gaan opstellen. Er zou een onwerkbaar situatie voor het bedrijfsleven ontstaan als er van elkaar verschillende eisen of zelfs tegenstrijdige eisen worden gesteld.

Securitymaatregelen kunnen grote gevolgen kunnen hebben voor het logistieke proces. De wijze waarop de securityregelgeving zal worden uitgevoerd, wordt mede bepalend in de positie die Nederland binnen Europa zal innemen. Nederland moet dan ook inzetten op een verdergaande facilitering van het bedrijfsleven. Dat is niet alleen van belang voor de logistieke sector, maar voor het gehele bedrijfsleven.

Reorganisatie van de Belastingdienst/Douane

Als gevolg van de securitymaatregelen verschuift de aandacht naar de EU-buitengrenzen. Bij de Belastingdienst/Douane bestaat het voornemen op termijn de bezetting in het binnenland sterk terug te brengen. Het bedrijfsleven zal alle mogelijkheden moeten gaan benutten die bestaan op het gebied vergunningverlening (vereenvoudigingen) en automatisering.

Maar zelfs als het bedrijfsleven alle mogelijkheden die bestaan op het gebied van certificeren, vergunningverlening en elektronisch aangeven benut, zal in de praktijk blijken dat een aantal zaken vooralsnog niet te vereenvoudigen is en dat toch de aanwezigheid van een ambtenaar is vereist. Blijvend punt van aandacht van de FENEX zal zijn dat in de toekomst voor het betrokken bedrijfsleven het serviceniveau wordt gewaarborgd.

Een efficiënte afhandeling van de goederenstromen is voor Nederland van cruciaal belang. Dit vraagt van de overheid een voldoende investering in mensen en middelen teneinde de vereiste controles op tijd en met zo min mogelijk kosten te kunnen uitvoeren. Ook moet in de samenwerking tussen de diverse controlerende en handhavende instanties verder energie worden gestoken.

Samenwerking tussen logistieke schakels

Op logistieke knooppunten, zoals zee- en luchthavens, zijn de verschillende schakels in de logistiek afhankelijk van elkaar. Een goede samenwerking van het betrokken bedrijfsleven is cruciaal. Deze wederzijdse afhankelijkheid en de kwetsbaarheid van logistieke knooppunten bleek bijvoorbeeld in de zomer van 2006 en in de eerste maanden van 2007 uit de problemen in de haven van Rotterdam, waar de containerafhandeling in het gedrang kwam.

Als gevolg van de complexiteit van de onderlinge relaties en de afhankelijkheid van elkaar is het praktisch niet meer mogelijk dat problemen individueel opgelost kunnen worden. Alle betrokken schakels in de keten zullen gezamenlijk tot oplossingen moeten komen. De FENEX zal, waar mogelijk, een bijdrage leveren aan constructieve oplossingen. De juridische relatie, of in dit geval het ontbreken van een juridische relatie tussen expediteurs en containerterminals, is gezien het logistieke belang niet langer relevant. Een positieve ontwikkeling is dan ook dat in 2006 een overleg werd opgestart tussen de terminals, cargadoors en expediteurs over het goed laten functioneren van de afhandeling van de goederenstromen in de haven.

Buiten kijf staat dat met het oog op alle ontwikkelingen op het gebied van security en geautomatiseerde systemen samenwerking tussen alle schakels in de supply chain van groot belang is. De verdere ontwikkeling van community systemen kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren.

ORGANISATIE

Han van Os benoemd tot Officier in de Orde van Oranje Nassau en onderscheiden met het boeganker

Op 25 januari 2006 vond de afscheidsreceptie van Han van Os, voormalig directeur van de FENEX, plaats. Tijdens deze receptie heeft Han van Os een Koninklijke onderscheiding mogen ontvangen uit handen van de burgemeester van Capelle aan den IJssel, mevrouw Joke (J.J.) van Doorne. Han van Os is door Hare Majesteit de Koningin benoemd tot Officier in de Orde van Oranje Nassau. Hij werd door de burgemeester geroemd niet alleen vanwege zijn buitengewone inzet voor de expeditie- en logistieke sector op nationaal niveau, maar vooral ook op Europees en internationaal niveau. Daarnaast heeft hij zich op sportief gebied buitengewoon onderscheiden door zijn vele werkzaamheden in besturen van diverse verenigingen. Verder mocht Han van Os "het boeganker" ontvangen, een onderscheiding van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. Deze onderscheiding werd hem uitgereikt omdat hij gedurende een lange periode een buitengewone bijdrage heeft geleverd aan de ontwikkeling van de Rotterdamse haven.

Bestuur

Tijdens de algemene ledenvergadering van 28 november 2006 trad de heer A.A. Propsma wegens het bereiken van de maximale termijn als bestuurslid van de FENEX af. Ter vervulling van de ontstane vacature werd de heer H.C. Cleton (Henry Bath B.V.) bij acclamatie tot bestuurslid gekozen. Tevens werden de zittende bestuursleden de heren H.W.I. Aris, J. Bergman, J.C. van Elk, R. van Grevenbroek, J.H.M. Kuper en G.W. Oomen voor de termijn van twee jaar bij acclamatie tot bestuurslid herkozen. De Vereniging is de scheidende bestuursleden veel dank verschuldigd voor hun langdurige inzet ten behoeve van de Vereniging en de Nederlandse expeditie sector.

De samenstelling van het bestuur was per 1 maart 2007 als volgt:

R. Riemen (voorzitter)
J.H.M. Kuper (vice-voorzitter)
H.J.G. Berden (secretaris/penningmeester)
H.W.I. Aris
J. Bergman
H.C. Cleton
J.C. van Elk
R. van Grevenbroek
C.J.M. Hendriks
A.A. Kanters
G.W. Oomen
A.H. Scheuter

Voor de functie- en taakverdeling van het bestuur wordt verwezen naar de bijlage achterin dit verslag.

Algemene ledenvergaderingen

Twee ledenvergaderingen vonden dit verslagjaar plaats. De voorjaarsvergadering werd gehouden op 16 mei 2006 in het KNVB Hotel, Sport en Zalenaccommodatie te Zeist. Na afloop van de ledenvergadering werd door Prof. Mr K.F. Haak, hoogleraar Vervoersrecht aan de Erasmus Universiteit te Rotterdam, een inleiding gehouden onder de titel "De januskop van de expediteur". Daarbij ging hij in op de verschillen tussen de expediteur en de vervoerder; in het bijzonder voor wat betreft de aansprakelijkheid en de toepassing van arbitrage. De najaarsledenvergadering werd gehouden op 28 november 2006 in het Hulstkamp Gebouw te Rotterdam. Het Scheepvaart en Transport College en de FENEX hebben gezamenlijk een convenant opgesteld, wat een bijdrage moet leveren aan de samenwerking op het gebied van opleiding en scholing. Tijdens de ledenvergadering werd door beide partijen tot ondertekening van dit convenant overgegaan. Aansluitend hierop werd door mevrouw Ineke Dezentjé Hamming-Bluemink, lid van de Tweede Kamer, een inleiding gehouden over verschillende thema's die de logistieke sector raken. Vervolgens vond aansluitend voor de derde maal het FENEX-diner plaats. Een event dat de FENEX eenmaal in de twee jaar organiseert. Naast vertegenwoordigers van de ledenondernemingen waren relaties van overheidsinstellingen en bevriende organisaties aanwezig. Eregaste, Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Karla Peijs, was helaas verhinderd om te komen. Namens de Minister werd door de heer J.W. Lintsen, plaatsvervangend directeur-generaal van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, een tafelrede uitgesproken, waarin werd ingegaan op actuele onderwerp. Bijna 200 personen woonden het FENEX-diner bij.

Geassocieerd lidmaatschap

Het FENEX-lidmaatschap staat in principe uitsluitend open voor ondernemingen die in Nederland onafhankelijke diensten verlenen op het gebied van expeditie en logistiek. Echter ook organisaties/ondernemingen die in de zakelijke dienstverlening opereren en nauwe relaties hebben met de logistieke sector hebben belangstelling voor de dienstverlening van de FENEX en de contacten met de leden. Deze bedrijven kunnen opteren voor een geassocieerd lidmaatschap. Dit geassocieerd lidmaatschap betekent zowel voor deze organisaties/ondernemingen als voor de leden van de Vereniging een wederzijdse toegevoegde waarde. Inmiddels zijn bij de Vereniging 27 organisaties/ondernemingen als geassocieerd lid ingeschreven.

Raden

Binnen de FENEX functioneren thans vier Raden, te weten: de Raad voor Zeehavenlogistiek, de Raad voor Opslag en Distributielogistiek, de Raad voor Douanelogistiek en de Raad voor Luchtvrachtlogistiek.

In onderstaand overzicht zijn de binnen de Vereniging functionerende Raden (opgebouwd uit reeds bestaande specialismen/activiteiten) opgenomen, vermeld met de aantallen vertegenwoordigde ledenondernemingen.

Raad voor Zeehavenlogistiek	180
Raad voor Opslag en Distributielogistiek	116
Raad voor Douanelogistiek	121
Raad voor Luchtvrachtlogistiek	74

Deze Raden behandelen de op hun terrein behorende specifieke onderwerpen.

Commissies en Stuurgroepen

Ter voorbereiding van het beleid van bestuur en Raden en advisering van het bestuur over specifieke onderwerpen kent de Vereniging de volgende Commissies en Stuurgroepen: Commissie Economische Aangelegenheden, Commissie Juridische Aangelegenheden, Commissie Opleidingen, Stuurgroep Public Relations, Stuurgroep ICT.

Financiële Commissie

Tijdens de ledenvergadering van 28 november 2006 werden tot leden van de Financiële Commissie, belast met het nazien van de rekening en verantwoording van de Vereniging, benoemd de heren C.L.M. Dietvorst (VAT Logistics B.V.), J. van Dijk (Hudig & Dammers Forwarding B.V) en J.J.J. Maessen (Maco Customs Service). Tot plaatsvervangende leden werden benoemd de heren R.L.J. Ewalds (Gaston Schul B.V.), P.M van Leeuwen (A. Hartrodt Nederland B.V.) en R.A. Hentzen (Henk Hentzen Int. Expeditiebedrijven B.V.).

Lidmaatschap

In het verslagjaar werd het lidmaatschap beëindigd van 5 ledenexpeditie-ondernemingen. In 2006 traden 14 bedrijven toe als lid van de Vereniging. Daarnaast onderging het ledenbestand wijzigingen als gevolg van overnames en afsplitsingen van bedrijfsactiviteiten.

Ledenbestand

De Vereniging telt per 1 april 2007 363 ledenexpeditie-ondernemingen. Deze gegevens zijn in onderstaand overzicht verwerkt.

<u>Aantal medewerkers</u>	<u>Aantal bedrijven</u>	<u>Percentage</u>
< 11	189	52,1
11 - 25	84	23,1
26 - 50	34	9,4
51 - 100	15	4,1
101 - 200	22	6,1
>200	19	5,2
	<hr/> 363	<hr/> 100

Secretariaat

Per 1 januari 2007 is de heer P.J.N. van Os, voormalig directeur van de FENEX, met pensioen gegaan. Vanaf 1 januari 2007 berust de algehele leiding van het secretariaat bij mevrouw Mr E.M.C. Slappendel. Voorts zijn aan het secretariaat verbonden de stafmedewerkers Mw L. Versluijs, Mw Mr C. Vleggaar LL.M. en de heren M. van Pelt en Mr S.B. Szabó, alsmede Mw L.R. Korevaar (directiesecretaresse) en Mw A. Egas (secretaresse). Voor de taakverdeling binnen het secretariaat wordt verwezen naar de bijlage van dit verslag.

FENEX GARANTIEFONDS

In 2006 is met betrekking tot het faillissement van een lid het FENEX Garantiefonds aangesproken. In 2007 zal het bestuur van het FENEX Garantiefonds zich er over uitspreken of de aanspraken al dan niet terecht zijn. De mogelijke uitkering zal eerst in 2007 plaatsvinden. De eventuele uitkering zal in 2008 worden omgeslagen over de leden op basis van de door de leden afgegeven garantieverklaringen aan de Stichting FENEX Garantiefonds.

VERZEKERINGEN

Collectieve verzekering douanevervoer

Voor expediteurs zijn er vaak grote risico's verbonden aan het uitvoeren van douaneformaliteiten voor hun opdrachtgevers. Reeds lange tijd kunnen de leden van de FENEX gebruik maken van de collectieve verzekering douanevervoer.

Collectieve verzekering invoeraangiften / beperkt fiscaal vertegenwoordigerschap

Naast de collectieve verzekering douanevervoer is het sinds enkele jaren voor de leden mogelijk via de FENEX de risico's verbonden aan het opmaken van invoeraangiften te verzekeren. Sinds 2000 bestaat binnen deze verzekering ook de mogelijkheid de risico's verbonden aan het beperkt fiscaal vertegenwoordigerschap te verzekeren. In verband met de introductie van de mogelijkheid om aangiften op naam van en voor rekening van derden (als direct vertegenwoordiger) te verrichten is in de verzekering een aparte dekking voor de aangiften als direct vertegenwoordiger opgenomen met een korting op de basispremie.

Transportverzekering Online

In de meeste gevallen verklaart de FENEX-expediteur op zijn werkzaamheden de Nederlandse Expeditievoorwaarden van toepassing. De aansprakelijkheid van expediteurs is binnen deze voorwaarden beperkt. Een beperkte aansprakelijkheid geldt veelal ook voor de ingeschakelde vervoerders. In geval van schade kan dat betekenen dat de ladingbelanghebbende niet volledig gecompenseerd wordt voor de geleden schade. Vaak komt het voor dat ladingbelanghebbende zelf een goederentransportverzekering afsluit. Als extra service kan ook de FENEX-expediteur deze verzekering verzorgen. In samenwerking met Aon Risico Management is, exclusief voor leden van de FENEX, een webapplicatie ontwikkeld waar leden van de FENEX, ten behoeve van hun opdrachtgevers, gemakkelijk en efficiënt een goederentransportverzekering kunnen afsluiten.

PUBLIC RELATIONS EN COMMUNICATIE

Stuurgroep PR

Met het oog op het ontwikkelen van een zoekfunctie ten aanzien van de activiteiten van de ledenondernemingen is tijdens het verslagjaar overleg gevoerd met diverse leden van de Stuurgroep.

FENEX Ledenspecialismen

Al geruime tijd onderzoekt de FENEX of en zo ja op welke wijze de specialismen van de leden in kaart kunnen worden gebracht. Tijdens het verslagjaar werd de ontwikkeling van een "tool" hiervoor op de FENEX-website concreter. Zo is een vragenformulier voor de leden ontwikkeld met vragen op het gebied van Specifieke Activiteiten (Douane en Fiscale zaken, Opslag- en Distributieactiviteiten), Specifieke Lading (geconditioneerde lading), Modaliteiten, Productsoorten en Bestemmingen. Het ligt in de bedoeling dat de leden dit elektronische formulier in 2007 gaan invullen en dat de gegevens daaruit rechtstreeks op de FENEX-website raadpleegbaar zijn.

Internationale Handelsdag Kamer van Koophandel

Dit verslagjaar werd op 8 april de Internationale Handelsdag door de nationale Kamers van Koophandel georganiseerd. De FENEX heeft hier wederom met een stand op de Informatiemarkt bij de Kamer van Koophandel in Rotterdam aan deelgenomen. De dag bestond uit verschillende onderdelen. Naast de Informatiemarkt, met stands van organisaties op het gebied van internationaal zakendoen, was er een landenpaviljoen met landenspecialisten vanuit ieder werelddeel. Voorts konden bezoekers diverse seminars bijwonen. Naast de "vaste" deelnemers zoals de douane, EVD en Kamer van Koophandel, waren er zoals gebruikelijk stands met vertegenwoordigers van banken, advocaten- en IT-kantoren. In 2007 zal de FENEX aan de Handelsdag op 21 april deelnemen.

The Young International Freight Forwarder of the Year Award 2006

Tijdens het FIATA World Congress september 2006 in Shanghai (China) is voor de achtste maal de Young International Freight Forwarder of the Year Award uitgereikt. Dit is een initiatief van de FIATA, IATA en TT Club. Het is een internationale wedstrijd voor jonge mensen uit de sector die worden gevraagd een werkstuk/scriptie te schrijven over een door een Commissie opgegeven logistiek vraagstuk. De nationale organisaties kunnen voor deze wedstrijd één kandidaat voordragen. Voor de FENEX gebeurde dit in het verslagjaar voor de zevende keer. Evenals in 2005 werden er vier kandidaten uit vier regio's (Afrika/Midden-Oosten, Amerika, Azië/Pacific en Europa) geselecteerd en uitgenodigd voor het FIATA Congres. Daar werd de uiteindelijke winnaar gekozen. Voor 2006 was dat Marlena Goldberger uit Engeland. Voor de Award 2007 heeft de FENEX wederom een kandidaat afgevaardigd.

FENEX Ledenbezoeken

In het verslagjaar werd door de FENEX een 20-tal leden bezocht. Deze ledenbezoeken zijn bedoeld om de communicatie over en weer met de leden verder te intensiveren. Wat doet de FENEX, zijn de leden daarvan op de hoogte en wordt er voldoende gebruik van gemaakt? Maar ook andersom: wat doen de leden en hoe kan de FENEX bij haar beleid en activiteiten hierop inspelen? Gebleken is dat de bezochte leden dit bezoek erg op prijs stellen. Het ligt dan ook in de bedoeling met deze ledenbezoeken door te gaan.

FENEX Website

Veel belang wordt gehecht aan een goed functionerende website. Een website die gemakkelijk is te bedienen en waarop op eenvoudige wijze de van belangzijnde informatie wordt verstrekt. Voor de leden wordt alle ledeninformatie zoals het ledenbulletin op intranet geplaatst. Het is noodzakelijk hiervoor een inlognaam en een toegangscode te gebruiken. In 2007 zal de website met de specialismen van de FENEX-leden worden uitgebreid.

FENEX Vacaturebank

Met ingang van 1 september 2006 heeft de FENEX een nieuw gedeelte aan haar website toegevoegd: een specifiek op de transport en logistieke branche gerichte vacaturebank. De vacaturebank, www.transportenlogistiekbanen.nl (TLB) die door JobsRepublic B.V. wordt geëxploiteerd, is opgezet om een betere onderlinge samenhang te krijgen tussen vraag en aanbod van personeel in de transport- en logistieke branche. Doordat deze site alleen branchegerichte bedrijven en werkzoekenden vermeldt, kan gericht naar een werkgever dan wel personeel worden gezocht. Bedrijven uit de transport- en logistieke branche kunnen tegen betaling hun vacatures voor functies op elk niveau plaatsen. Voor werkzoekenden naar een baan in de sector geldt dat zij kosteloos hun cv op de site kunnen plaatsen. Daarnaast kunnen bedrijven via deze site op een doelgerichte wijze stageplaatsen aanbieden. De leden van de FENEX konden van 1 september 2006 tot 1 maart 2007 kosteloos en daarna tegen een gereduceerd tarief gebruik maken van deze vacaturebank.

Special FENEX Bulletin

Evenals in 2005 konden de geassocieerde leden hun specifieke dienstverlening richting de FENEX-leden kenbaar te maken. Hiervoor werd een apart FENEX-bulletin opgesteld met uitsluitend berichtgeving van de geassocieerde leden. Met deze Special van het bulletin wil de FENEX een van de doelstellingen van het geassocieerde lidmaatschap nog eens benadrukken. Het geassocieerde lidmaatschap werd in 2002 geïntroduceerd om organisaties/ondernemingen, die in de zakelijke dienstverlening opereren en nauwe relaties hebben met de logistieke sector, in de gelegenheid stellen gebruik te maken van de dienstverlening van de FENEX en contacten te leggen met de leden.

Plaatsingen FENEX Ledenlijst

Ter promotie van haar leden plaatst de FENEX al geruime tijd integrale ledenlijsten in diverse vakgidsen. Een voorbeeld hiervan is het Rotterdam Transport Handboek. Vaak gaat dit vergezeld met het FENEX bedrijfsprofiel en een bladwijzer. In het verslagjaar werden de derde en vierde editie van het modaliteitenboekje "Rotterdam Transport Guide" uitgebracht. Dit is een gezamenlijk initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam N.V., Deltalinqs, RPPC, FENEX, VRC en Havenkoerier. Nieuw aan deze uitgave in het voorjaar van 2007 is dat ook daar een integrale ledenlijst in is opgenomen.

JURIDISCH

Arbitrage

In het verslagjaar werden bij de FENEX 33 arbitrage-aanvragen ingediend. Van deze aanhangig gemaakte zaken werden 3 zaken ingetrokken en 3 zaken geschikt. In 26 zaken werd de benoeming van arbiters aangehouden. De overige in 2006 ingeleide procedures zijn nog bij de betreffende arbitragecommissies in behandeling.

De volgende ontwikkelingen hebben zich in 2006 met betrekking tot eerder aanhangig gemaakte arbitragezaken voorgedaan:

Ingetrokken:	3 zaken uit 2005
Schikking:	1 zaak uit 2002
	1 zaak uit 2004
	2 zaken uit 2005
Vonnis:	1 zaak uit 2004
	3 zaken uit 2005

Herziening van de Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten en Nederlandse Opslagvoorwaarden

Het afgelopen verslagjaar is een begin gemaakt om na te gaan in hoeverre de Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten en de Nederlandse Opslagvoorwaarden aanpassing behoeven. In 2007 zal hier een vervolg aan worden gegeven en zal de Juridische Commissie bijeen worden geroepen.

DOUANELOGISTIEK

Algemeen

Het jaar 2006 is een bijzonder bewogen jaar geweest. Niet alleen op Europees, maar ook op nationaal vlak staan de douaneontwikkelingen niet stil. Gesteld kan worden dat in 2006 meer duidelijk is geworden wat de kaders voor de douane van de toekomst zijn. Verstreckende ontwikkelingen als de vaststelling van de Toepassingsverordening in het kader van de 'security amendments', het (her)inrichten van bestaande en nieuwe processen en concepten, nieuwe geautomatiseerde systemen en de voorgenomen reorganisatie van de douane zijn ontwikkelingen die in 2006 nader vorm hebben gekregen.

Met het oog op het bovenstaande staan het bedrijfsleven, de douane en andere controlerende instanties gezamenlijk voor de taak grote hoeveelheden goederen op een verantwoorde wijze door het logistieke proces heen te loodsen. Dit geldt met name voor de mainports. De FENEX onderhoudt dan ook een goede relatie met de Nederlandse douane. Zo bestaan er overlegstructuren met de douane en ook met andere betrokken overheidsinstellingen zoals de Voedsel en Waren Autoriteiten en de Plantenziektenkundige Dienst, teneinde eventuele problemen te onderkennen en waar mogelijk op te lossen.

Raad voor Douanelogistiek

Op 28 maart van dit verslagjaar heeft er een bijeenkomst plaatsgevonden van de Raad voor Douanelogistiek. Een groot aantal onderwerpen is de revue gepasseerd. De Raadsvergadering stond vooral in het teken van een tweetal presentaties. De heer M. van de Perre (CLECAT) heeft een algemene presentatie verzorgd inzake de ontwikkelingen op douanegebied met betrekking tot security en facilitatie. Daarna is de heer J.L.C. de Wit (GBO overheid) ingegaan op de overheidstransactiepoort (OTP). Deze bijeenkomst werd overigens goed bezocht (100 personen).

Voorlichtingsbijeenkomst inzake de toekomstige ontwikkelingen op douanegebied

In navolging van de presentatie van de heer Van de Perre heeft de FENEX op 26 april een meer specifieke en een meer op de Nederlandse situatie toegesneden voorlichting georganiseerd inzake de ontwikkelingen op douanegebied met betrekking tot security en facilitatie. Onderwerpen als de 'kleine' (onder andere pre-arrival en pre-departure) en de 'grote' wijzigingen van het CDW, het Automated Import System, het Automated Export System en de ontwikkelingen op het gebied van Douanecertificering en de Authorised Economic Operator zijn aan bod gekomen. Deze bijeenkomst werd door 140 personen bezocht.

Kleine wijzigingen CDW ('security amendment')

Met betrekking tot de wijzigingen van het Communautair Douanewetboek (CDW) dient onderscheid te worden gemaakt in de "grote" CDW-wijziging ('Modernised Customs Code' of wel MCC), die betrekking heeft op het hele CDW en de "kleine" CDW-wijziging ('security amendment'). Met [Verordening 648/2005/EG van 13 april 2005](#) zijn de "kleine" wijzigingen van het CDW vastgesteld. Het Automated Export System (AES) en het Automated Import System (AIS) maken deel uit van de toekomstvisie van de Commissie. Hoewel de naam anders doet vermoeden zijn AIS en AES geen systemen, maar totaalconcepten voor wat betreft het binnenbrengen/invoer (= AIS) en uitgaan/uitvoer (= AES). Geautomatiseerde systemen spelen uiteraard een essentiële rol. Voor zowel AIS als AES geldt dat de daadwerkelijke uitwerking – en daarbij de faciliteiten voor het bedrijfsleven – zijn opgenomen in het MCC. Met de "kleine" wijziging vindt er echter een eerste uitrol plaats met betrekking tot de wijziging van de procedure omtrent uitvoer naar aanleiding van de implementatie ECS en het verplicht elektronisch aanleveren van pre-arrival en pre-departure informatie. In het kader van facilitatie wordt voorts voorzien in een zogenaamde 'Authorised Economic Operator' (AEO) waaraan vereenvoudigingen kunnen worden verleend. Veel meer dan het bepalen van de principes/kaders doet voornoemde Verordening niet. In de Toepassingsverordening CDW (TCDW) worden de bepalingen verder uitgewerkt. Na herhaaldelijk commentaar van diverse partijen, waaronder de Europese expediteursorganisatie CLECAT, heeft de Europese Commissie met [Verordening 1875/2006/EG van 18 december 2006](#) de wijzigingen gepubliceerd. Over de praktische uitwerking van deze Verordening zal de komende jaren veelvuldig overlegd worden met het Ministerie van Financiën en de douane.

Authorised Economic Operator / Nationale pilot

In de eerste helft van 2006 werd een Europese pilot met betrekking tot de AEO gehouden waarbij 11 bedrijven betrokken waren. In het najaar van 2006 heeft de douane besloten een nationale pilot te houden. Doelstelling van deze pilot is ervaring op te doen bij het vergunningproces (de aanvraag, de beoordeling aan de hand van de guidelines en de autorisatie). Zowel de FENEX als VNO-NCW en de EVO zijn door de douane in de gelegenheid gesteld pilotbedrijven voor te dragen. Hiertoe heeft de FENEX een ledencirculaire doen uitgaan waarop een groot aantal reacties werd ontvangen. Om een representatieve pilot te houden heeft de douane de bedrijven geselecteerd aan de hand van een aantal criteria, waaronder de regionale spreiding, soort en omvang van het bedrijf en plaats in de logistieke schakel. In totaal zijn er 22 bedrijven geselecteerd, waaronder 14 logistiek dienstverleners.

Aanvraag Authorised Economic Operator

De bepalingen inzake de AEO treden in werking op 1 januari 2008. In de eerste fase (tot 1 januari 2010) is de maximale afgiftetermijn 300 dagen. Verschillende overkoepelende organisaties, waaronder de FENEX, hebben bij het Ministerie van Financiën het verzoek ingediend om het moment van aanvraag van de status AEO te vervroegen, teneinde de douane de mogelijkheid te geven om deze aanvragen voor te bewerken. Eerdergenoemde overkoepelende organisaties achten dit noodzakelijk om ervoor te zorgen dat Nederlandse bedrijven als eerste gebruik kunnen maken van de vereenvoudigingen en voordelen van de AEO-status en op die manier een comparatief voordeel kunnen behalen ten opzichte van de rest van het Europese bedrijfsleven.

Onderzoek nationale facilitatie Authorised Economic Operator

Om in aanmerking te kunnen komen voor de status AEO zullen bedrijven (aanzienlijk) moeten investeren. Daarentegen zijn de baten voor het bedrijfsleven, zeker in het begin, gering. Met de Nederlandse douane is/wordt onderzocht of binnen de huidige wet- en regelgeving ruimte aanwezig is om bedrijven die opteren voor de status van AEO op nationaal vlak verder te faciliteren.

Besluit tot uitbesteden certificering Authorised Economic Operator

Het Nederlandse bedrijfsleven is van mening dat de procedure voor het verkrijgen van het AEO-certificaat niet zwaarder mag zijn dan in andere lidstaten en dat Nederland ernaar moet streven als eerste lidstaat de certificaten toe te kennen. In een gezamenlijke brief hebben VNO-NCW, MKB-Nederland, de EVO, VNC en de FENEX de Minister van Financiën laten weten dat het bedrijfsleven het eventueel uitbesteden van het toekennen van AEO certificaten onwenselijk te achten. Allereerst is het bedrijfsleven van mening dat het ten principale onjuist is om een wettelijke certificering door marktpartijen te laten uitvoeren. Voorts zou dit ertoe kunnen leiden dat iedere vorm van maatwerk onmogelijk wordt gemaakt. Daarnaast wordt gevreesd dat hierdoor de kosten en de administratieve lasten voor het bedrijfsleven verder zullen toenemen.

Implementatie Export Control System

De FENEX heeft dit verslagjaar veel aandacht besteed aan het Export Control System (ECS). In navolging van het Europese NCTS-systeem zal in de loop van 2007 het ECS worden uitgerold. ECS is een geautomatiseerd systeem voor uitvoer/uitgaan waarmee de diverse douaneautoriteiten eenvoudig met elkaar kunnen communiceren en het bedrijfsleven real-time op de hoogte wordt gehouden met betrekking tot de status van de zending. De invoering van ECS zal in Nederland gefaseerd plaatsvinden. In de 1^e fase (vanaf december 2006) wordt de communicatie tussen de douaneautoriteiten binnen de EU mogelijk gemaakt. Vanaf juni 2007 kunnen bedrijven elektronisch communiceren met de douane op het kantoor van uitgang. In eerste instantie zal dit alleen mogelijk zijn voor de indirecte uitvoer. Bij indirecte uitvoer ligt het kantoor van uitgang in een andere lidstaat dan de lidstaat waar de uitvoeraangifte wordt gedaan. In de volgende fase (oktober/november 2007) worden de processen ontwikkeld voor de directe uitvoer. Bij directe uitvoer vinden de uitvoeraangifte en het uitgaan in dezelfde lidstaat plaats. Met de komst van het ECS zal één en ander voor het bedrijfsleven wijzigen. In dit kader is de FENEX van mening dat het bedrijfsleven te laat is betrokken bij de inrichting van dit proces. Naar de mening van de FENEX is niet het optimale rendement gehaald uit de ontwikkeling van dit proces. Daarnaast staat er in een laat stadium nog een groot aantal vraag- en knelpunten open.

Voorgenomen reorganisatie Belastingdienst/Douane

Het Ministerie van Financiën heeft in november van dit verslagjaar het voornemen bekendgemaakt de Belastingdienst/Douane te reorganiseren. Tijdens het FENEX-jaardiner gehouden op 28 november 2006 - waarbij verschillende genodigden van het Ministerie en de douane aanwezig waren - werd door de voorzitter in zijn tafelrede het standpunt van de FENEX reeds uitgedragen. Dit werd nogmaals uitgedragen in een notitie die door de FENEX is opgesteld (mede namens VNO-NCW, de EVO en VNC). Zo zal het bedrijfsleven alle mogelijkheden die bestaan op het gebied van vergunningverlening en elektronisch aangeven moeten gaan benutten. Daarbij werd opgemerkt dat in de praktijk zal blijken dat een aantal zaken vooralsnog niet te vereenvoudigen is en dat toch de aanwezigheid van een ambtenaar is vereist. Indien zich dergelijke situaties voordoen moet de Nederlandse overheid wel bereid zijn te investeren in middelen die ervoor zorgen dat het bedrijfsleven kan blijven functioneren. Blijvend punt van aandacht van de FENEX zal zijn dat in de toekomst voor het betrokken bedrijfsleven het serviceniveau wordt gewaarborgd. Het liefst zo optimaal mogelijk, want het bedrijfsleven is hier immers afhankelijk van. De FENEX wil graag actief meedenken en een bijdrage leveren aan oplossingen.

Algemene Douanewet (ADW)

Door het Ministerie van Financiën is een voorstel vervaardigd voor een Algemene Douanewet (ADW). Het voorstel vervangt niet alleen de Douanewet, maar neemt ook de onduidelijkheden en lacunes weg die thans bestaan bij de vervulling van niet-fiscale taken door de douane. Verder wordt ingespeeld op de diverse ontwikkelingen, zoals verschuiving in het takenpakket, verschuiving in het controlemoment, nieuwe controle methodieken, diverse Europese ontwikkelingen en geconstateerde tekortkomingen in bevoegdheden. De FENEX heeft zelfstandig en via VNO-NCW commentaar geleverd op het wetsvoorstel. Dit commentaar is met name gericht op de uitbreiding van het toepassingsgebied van de ADW (gehele douanewetgeving) ten opzichte van de Douanewet (beperkt tot rechten bij in- en uitvoer) en de gevolgen hiervan voor de regeling douane-expediteur. Ook worden kanttekeningen geplaatst bij de verhoging van de bestuurlijke boeten van € 90,- naar € 300,-. In dit kader wordt gepleit voor het relateren van de hoogte van het boetebedrag aan de zwaarte van het verzuim/vergrijp. In de ADW wordt voorts een nieuwe rechtsgrond gecreëerd waardoor een bestuurlijke boete wordt verschuldigd ingeval een of meerdere verplichtingen voortvloeiende uit een vergunning niet of niet tijdig worden nageleefd. De FENEX is van mening dat een dergelijke 'algemene' en 'open' norm in het kader van de rechtszekerheid en de transparantie ongewenst is. De behandeling van dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer werd voorzien in augustus van dit verslagjaar, maar werd uitgesteld tot na de verkiezingen. Naar verwachting zal het wetsvoorstel medio 2007 worden behandeld.

Aansluiting douane op de overheidstransactiepoort

De overheidstransactiepoort (OTP) is ontwikkeld door ICTAL als dé elektronische brievenbus voor de gehele overheid. Doel van de OTP is alle communicatie van en naar de overheid te laten lopen via deze brievenbus. Overheidsdiensten als de VWA en de Plantenziektenkundige Dienst zijn hier inmiddels op aangesloten. Dit verslagjaar werden de voorbereidingen getroffen om de Belastingdienst/Douane aan te sluiten. Een van de mogelijkheden om met OTP te communiceren is via een directe internetaansluiting. Dit heeft als voordeel dat (dure) OB2000 postbussen niet langer nodig zijn. Ook lijnhuur en inbelkosten worden niet meer gemaakt. De OTP zorgt ervoor dat het bericht bestemd voor de douane ook bij de douane wordt afgeleverd. De FENEX heeft de voordelen van de OTP in een vroeg stadium onderkend. Vanuit dit oogpunt heeft de FENEX zich dan ook actief ingezet om deze mogelijkheid te realiseren. Naar verwachting zal het gebruik van OTP voor douaneaangiften medio 2007 algemeen mogelijk worden.

NCTS - enkele ontwikkelingen 2006

Na de invoering van de zekerheidsmodule NCTS in oktober 2005 hebben zich allerlei problemen voorgedaan. In het jaarverslag van 2005 werd reeds aangegeven dat er diverse maatregelen zijn genomen en afspraken zijn gemaakt om de problemen te ondervangen. In 2006 is hier een vervolg aan gegeven.

Op termijn zal er een eind komen aan de tijdelijke verhoging van het referentiebedrag met een fictief bedrag. Om problemen te voorkomen is de FENEX van mening dat aan verschillende randvoorwaarden moet worden voldaan voordat het fictieve bedrag wordt 'opgeheven'. Zo dient er onder meer voorkomen te worden dat een incidentele overschrijding van het referentiebedrag direct tot een blokkade van het vervoer zal leiden. Dit is echter nog onderdeel van discussie. Voorts heeft de FENEX in diverse overleggen aangegeven dat aangevers zelf inzicht moeten krijgen in afmeldingen als zendingen de gewenste bestemming hebben bereikt. De douane heeft het belang van een dergelijk bericht onderkend en heeft dit vervolgens aangekaart bij de Europese Commissie. De Commissie heeft hier echter negatief op geantwoord. Wel heeft de douane aangegeven dat het verschaffen van inzicht in de actuele stand van het referentiebedrag een voorwaarde is voor het opheffen van het fictieve bedrag.

Een ander knelpunt vormt de stabiliteit van het systeem en het 'slecht' afmelden van het vervoer door verschillende douanekantoren en Toegelaten Geadresseerden in de diverse lidstaten. De douane heeft in het kader van de zekerheidsbewaking een onderzoek gelast naar de afmelding in de andere lidstaten. Ook heeft de douane diverse "stress-tests" uitgevoerd teneinde de performance van NCTS in drukke tijden te verbeteren.

NCTS - communicatie bij storing en uitval van het systeem

De FENEX heeft het Ministerie van Financiën en de Belastingdienst/Douane diverse keren gewezen op de gebrekkige communicatie richting de aangevers bij storingen en uitval van het NCTS-systeem. De overheid heeft erkend dat de communicatie een belangrijke rol speelt en dat dit zo effectief en efficiënt mogelijk moet worden ingericht. Sinds medio 2006 biedt de douane een nieuwe dienst aan, namelijk het zogenaamde Really Simple Syndication (RSS). Middels deze dienst ontvangen abonnees informatie over calamiteiten en storingen met applicaties. Tijdens het Overleg Douane bedrijfsleven is afgesproken de ervaringen van het bedrijfsleven te peilen.

Voorlichtingen invulling douaneaangiften in DSI en NCTS

De douane heeft in het 3^e kwartaal van 2005 bij de evaluatie van de invoering van directe vertegenwoordiging vastgesteld dat veel aangiftegegevens onjuist, onvolledig of in verkeerde velden zijn vermeld. Met het oog hierop heeft de FENEX in samenwerking met de Belastingdienst/Douane een drietal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd inzake de invulling van aangiften in het Douane Sagitta Invoer (DSI) en het NCTS-systeem. Deze bijeenkomsten werden in totaal door 260 mensen bezocht.

Directe vertegenwoordiging met vergunning domiciliëringsprocedure vrije verkeer

Sinds 25 september 2005 is het optreden als direct vertegenwoordiger in het Sagitta Invoer systeem geïmplementeerd. Voorafgaand aan de implementatie uitte het bedrijfsleven de wens om ook als vergunninghouder van een 'domiciliëringsprocedure brengen in het vrije verkeer' aangifte te kunnen doen als direct vertegenwoordiger. Hoewel dit in eerste instantie werd toegezegd (per 1 januari 2006), ontving de FENEX signalen vanuit de ledenkring dat van bovengenoemde regeling geen gebruik kon worden gemaakt. Hierop heeft de FENEX het Ministerie van Financiën schriftelijk gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot dit onderwerp. In een reactie deelde het Ministerie mede dat dit (vooralsnog) niet gefaciliteerd kon worden.

Dit besluit is ingegeven door het feit dat in een wetgevend comité bij de Europese Commissie het onderwerp 'vertegenwoordiging bij de vereenvoudigde procedures' op de agenda is geplaatst. Een aantal lidstaten verzet zich tegen deze vorm van vertegenwoordiging. Zij stellen zich op het standpunt dat een vergunninghouder enkel kan optreden als aangever. Bij de directe vertegenwoordiging is de douaneagent niet de aangever. Deze discussie heeft zoveel raakvlakken met de Nederlandse werkwijze dat het Ministerie heeft besloten de uitkomst hiervan af te wachten.

Indirecte vertegenwoordiging bij invoer en vertegenwoordiging bij uitvoer

Op 10 april 2006 was de FENEX aanwezig bij de 'aftrap' van het vooronderzoek indirecte vertegenwoordiging bij invoer en de vertegenwoordiging bij uitvoer. Tijdens deze bijeenkomst werden de overkoepelende organisaties door de projectgroep vertegenwoordiging van de douane verzocht hun zienswijze gemotiveerd weer te geven met betrekking tot het faciliteren van deze vertegenwoordigingsvormen in enerzijds het Sagitta Uitvoersysteem en anderzijds de nieuw op te zetten aangiftesystemen (ter vervanging van DSI en DSU). In samenspraak met de Raad voor Douanelogistiek en de Stuurgroep Douane heeft de FENEX vervolgens aangegeven dat met de implementatie van de directe vertegenwoordiging de behoefte voor de indirecte vertegenwoordiging bij invoer bij douane-expediteurs op dit moment niet groot is. Wel heeft de FENEX zich een voorstander verklaard, gezien de diverse Europese ontwikkelingen en het toenemende belang van de exportcontroles, van het realiseren van de vertegenwoordiging bij uitvoer, waarbij de voorkeur uitgaat naar de directe vertegenwoordiging.

Doorlopende zekerheid voor de uitstelregeling maandbetaling bij invoer

Uit onderzoek van de Belastingdienst/Douane bleek dat een aantal bedrijven onvoldoende zekerheid had gesteld voor de 'uitstelregeling maandbetaling Sagitta Invoer'. Met het oog op het 'CDW conform' werken is/was de douane voornemens de uitstelregeling maandbetaling opnieuw onder de aandacht te brengen van de betrokken partijen binnen en buiten de douaneorganisatie. Naar aanleiding van deze ontwikkeling heeft de FENEX in de maand juni contact opgenomen met de douane. Tijdens dit overleg werd onder meer afgesproken dat de FENEX haar leden vooraf zou informeren over het voornemen van de douane. Hierdoor is het voor de leden mogelijk geworden een en ander intern na te gaan en indien nodig tijdig de nodige maatregelen te nemen. Voorts heeft de FENEX aangegeven dat de termijn waarbinnen de nieuwe zekerheid moet worden gesteld en/of het voorgestelde bedrag voor sommige bedrijven problematisch kan zijn. Hierop heeft de douane aangegeven dat in bijzondere omstandigheden maatwerk kan en zal worden geleverd.

Regionaal overleg met de douane - overleg met Douane Zuid opgestart

Waar in het Overleg Douane bedrijfsleven landelijk(e) beleid/onderwerpen aan bod komen, kunnen de regionale overleggen een bijdrage leveren aan de vraag- en knelpunten die spelen op regionaal en lokaal niveau. Met Douane Rotterdam heeft de FENEX regulier overleg. Ook met Douane Noord bestaat een soortgelijk overleg. Bij dit overleg vertegenwoordigen de FENEX, de EVO en ETT het bedrijfsleven. Na diverse verzoeken van de FENEX heeft op 11 april van dit verslagjaar het eerste overleg met Douane Zuid/Bedrijfsleven plaatsgevonden. Onderwerpen als het verbeteren van de communicatie met de overkoepelende organisaties, de organisatie en de dienstverlening van Douane Zuid en de werking van Douanekantoor Zuivering zijn onder meer aan de orde geweest. Genoemde regionale overleggen zullen naar verwachting een belangrijke rol spelen bij het benoemen en oplossen van knelpunten in het kader van de reorganisatie van de douane.

Controle-infrastructuur haven Rotterdam

In een gesprek met het Ministerie van Financiën in april van dit verslagjaar hebben Deltalinqs, de VRC en de FENEX hun zorgen geuit over de controle-infrastructuur van de douane in de haven van Rotterdam. Mede naar aanleiding van voornoemd signaal heeft het Ministerie een financiële claim ingediend bij het kabinet. Deze claim is vervolgens gehonoreerd waardoor er meer geïnvesteerd kan worden in materieel. Dit betekent dat Rotterdam waarschijnlijk één relocatable scan (ECT Home), twee nieuwe mobiele scans (welke met name zullen worden ingezet bij Euromax en Hanno/Uniport) en één "backscatter" scan erbij krijgt. De relocatable scan zal naar verwachting medio 2007 worden ingezet. Het tijdsplan voor de overige mobiele scans is nog niet bekend.

Beëindiging van de regeling door het Havenbedrijf Rotterdam voor scancontainers

Om het imago van de Rotterdamse haven te verbeteren heeft het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) indertijd besloten de kosten voor het vervoer van en naar de douanescan (incl. open afzetten) te vergoeden. Vanwege de veranderende omstandigheden is aan deze regeling per 1 januari 2006 een eind gekomen. Deltalinqs heeft diverse gesprekken gevoerd met het HbR om afspraken te maken over een meer geleidelijke afbouw van deze regeling. Dit heeft geleid tot afspraken over een gefaseerde afbouw. Het stopzetten van de regeling zal gevolgen hebben voor de logistiek rond de containerscan, zowel op de Maasvlakte als in de Eemhaven. Met Deltalinqs is daarom afgesproken gezamenlijk richting de overheid op te treden om meer scans in de haven van Rotterdam te krijgen. Verder is er ook een "Werkgroep Logistiek rond grenscontroles" ingesteld waarin Deltalinqs, de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors (VRC), de Vereniging van Rotterdamse Stuwadoors (VRS) en de FENEX deelnemen. Deze werkgroep heeft dit verslagjaar gezocht naar oplossingen voor een nieuwe regeling. Nadat duidelijk is geworden dat fondsvorming door het bedrijfsleven geen algemeen draagvlak heeft, is de lijn ingezet om de transportkosten van en naar de scan verder terug te dringen. De algemene gedachtegang is hierbij de kosten terug te dringen door het efficiënter inrichten van de controle-infrastructuur (scan naar de container in plaats van de container transporteren naar de scan). Hierdoor wordt getracht de interne baan kostentechnisch aantrekkelijk te houden. Ook de FENEX is van mening dat de interne baan, mits de kosten redelijk zijn en de doorlooptijden beperkt blijven, de beste optie is. De externe baan als zodanig moet daarbij wel worden gewaarborgd.

Nieuw beleid inzake namaaklogistiek voor de Rotterdamse haven

Medio 2006 werd de FENEX door de Belastingdienst/Douane benaderd inzake de logistiek omtrent namaakcontroles. De werkwijze leverde nogal wat nadelen op voor zowel de douane als het bedrijfsleven. Teneinde het proces beter beheersbaar te maken en de logistiek te vereenvoudigen, waardoor de kosten voor het bedrijfsleven gereduceerd kunnen worden, is samen met de VRC, Deltalinqs en de Stichting Namaakbestrijding (SNB) een nieuwe procedure ontwikkeld.

Sagitta Binnenbrengen - afschrijvingsmodule

In juni 2006 is plateau 2b van Sagitta Binnenbrengen (SBB) uitgerold. Met de komst van plateau 2b is de afschrijvingsmodule in gebruik genomen. Dit houdt in dat de aangiften die zijn gedaan met NCTS of Sagitta Invoer als een nadere douanebestemming op een summier aangifte uit deze systemen worden opgenomen in de afschrijvingsmodule. Deze gegevens worden vergeleken met de B/L's die in SBB staan en indien mogelijk automatisch afgeschreven. Na de implementatie heeft dit geleid tot een groot aantal mismatches. Eén van de oorzaken betref/betreft de invulling van de nadere douaneaangifte door onder andere expediteurs.

Na enige discussie met de douane over de precieze invulling in de diverse situaties (met name over het gebruik van het goodsitem nummer) heeft de FENEX de leden er diverse keren op geattendeerd hoe vak 40 van het Enig Document (voorafgaand document) ingevuld dient te worden.

Sagitta Binnenbrengen - elektronisch volgbriefje

In het kader van het terugdringen van het gebruik van papieren volgbriefjes is in plateau 2b van Sagitta Binnenbrengen de mogelijkheid geboden elektronisch een kennisgeving in de vooraanmelding van de goederen op te geven voor bepaalde domiciliëringsprocedures. De FENEX heeft meerdere malen kritische kanttekeningen geplaatst bij de gekozen procedure en de handelswijze van de douane hierbij. Zo kunnen vergunninghouders en/of diens vertegenwoordigers zelf geen gebruik maken van deze vereenvoudiging. De vergunninghouder of diens logistiek dienstverlener is afhankelijk van de medewerking van een cargadoor. De cargadoor is namelijk de enige die Sagitta Binnenbrengen kan benaderen. Inzet van de FENEX blijft erop gericht vergunninghouders de mogelijkheid te bieden zelf deze melding te laten verrichten. Hoewel het papieren volgbriefje is blijven bestaan, werd dit medio 2006 niet meer geaccepteerd door de douane in de voorvertoning. De FENEX heeft in diverse overleggen met de douane deze problematiek besproken. Dit heeft ertoe geresulteerd dat de volgbriefjes tot 1 april 2007 vooraf konden worden ingeleverd.

Import Veterinair Online (IVO)

Op 30 juni 2006 heeft Minister Veerman van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) het nieuwe informatiesysteem voor de importcontroles van levende dieren en veterinaire producten (IVO, Import Veterinair Online) officieel in werking gesteld. IVO is ontwikkeld onder supervisie van de Commissie Stroomlijning Overheidsinterventies (waarvan de FENEX deel uitmaakt) van de Nationale Havenraad. Dit digitale informatiesysteem wordt gebruikt door zowel de controleurs van de Voedsel en Waren Autoriteit (VWA) als door het bedrijfsleven. IVO wordt door alle betrokken partijen van grote waarde geacht. De regels en instructies voor de import van levende dieren en veterinaire producten wijzigen zeer frequent. Met IVO zijn alle partijen steeds direct op de hoogte van de actuele situatie rond de eisen waaraan de import van deze dieren en producten moet voldoen. IVO wordt continu bijgewerkt door medewerkers van de VWA. Zij dragen er zorg voor dat de applicatie zo actueel en accuraat mogelijk wordt gehouden.

Nieuwe versie elektronisch GDB - wensen bedrijfsleven

Op 5 juli 2004 heeft de landelijke implementatie met betrekking tot het elektronisch vooraanmelden van veterinaire zendingen plaatsgevonden. Hiervoor heeft de VWA het VGC systeem (Veterinaire Grens Controle) ontwikkeld. Dit komt neer op het elektronisch indienen van het GDB door het bedrijfsleven en de afwerking daarvan door de VWA. Op korte termijn staat een nieuwe versie van deze applicatie gepland. Een klankbordgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de VWA, de douane en de FENEX, heeft de noodzakelijke en gewenste aanpassingen voor VGC in kaart gebracht.

Centralisatie proces invoer

Op verzoek van de FENEX is in 2005 een proef gestart om de voordelen te onderzoeken van het plaatsonafhankelijk kunnen indienen (douanekantoor Reeweg of Maasvlakte) van de veterinaire vooraanmelding en de douaneaangiften voor veterinaire zendingen. Deze proef werd als bijzonder nuttig beschouwd en werd met ingang van 1 maart 2006 omgezet naar de praktijk.

Raad voor Zeehavenlogistiek

Gedurende het verslagjaar is de Raad voor Zeehavenlogistiek éénmaal bijeen geweest. Eén van de agendapunten was de situatie bij ECT in de periode mei - juni 2006. Als gevolg van computerstoringen en de omschakeling naar een ander douaneregime (RTO) voor de terminal ontstonden in genoemde periode grote problemen in de afhandeling van containers bij ECT. Eén en ander werd tijdens de vergadering toegelicht door de heer W.P.G.H. Boevé. In zijn presentatie werd onder meer stilgestaan bij de aanlevering van containers in de RTO. Dit kan uitsluitend nog op boekingsnummer en niet langer op containernummer. Het bleek dat niet alle partijen in staat waren deze informatie correct en/of op tijd aan te leveren. Dit zorgde voor een groot aantal mismatches in het systeem en daarmee voor blokkade van een groot aantal containers. Daarnaast ging de heer Boevé in op de capaciteit van ECT. Behalve fysieke uitbreidingen en uitbreiding van materieel wordt binnen ECT ook gewerkt aan het efficiënter gebruik van materieel. Hoewel expediteurs geen contractuele relatie met terminals hebben, is naar aanleiding van eerder genoemde problemen in toenemende mate overleg tussen de FENEX en ECT. Bij verschillende van deze gesprekken zijn ook de cargadoors (VRC) vertegenwoordigd. Een ander aandachtspunt bij dit onderwerp waren de ontstane kosten. Expediteurs hebben geen contractuele relatie met terminals en kunnen extra kosten daar dus niet kwijt. Het verhalen van dergelijke kosten, buiten overeenkomst, zal resulteren in een langdurige, kostbare juridische procedure, waarvan de uitkomst zeer ongewis zal zijn. De FENEX heeft er voor gekozen deze weg niet in te slaan. Voorts werd tijdens de vergadering van de Raad ingegaan op een zogenoemde "Carrier Quality Survey". Expediteurs zijn immers klant van de rederij. Vanuit die gedachte is binnen de Stuurgroep van de Raad een opzet gemaakt om prestaties en dienstverlening van de rederijen in beeld te brengen. In de vorm van een vragenlijst zal dit de leden worden voorgelegd. De uitkomst hiervan zal éénmaal per jaar worden gepresenteerd binnen de Raad. Aansluitend aan de vergadering werd onder andere door mevrouw M. van der Linde, Port infolink een presentatie verzorgd. In haar presentatie gaf zij een update over de ontwikkelingen van de applicaties Reis- en Ladinginformatie. Reisinformatie biedt gebruikers 24 uur per dag een actueel inzicht in verwachte, aanwezige en recent vertrokken schepen. Hiermee wordt een toegevoegde waarde in het planningsproces van de aan- en afvoer van containers geboden. Ladinginformatie biedt expediteurs 24 uur per dag on-line toegang tot al hun B/L's op inkomende schepen. Informatie in dit systeem kan vervolgens gebruikt worden in het proces van vervolgaangiften, transportplanning, informeren van eindontvangers, etc. Het digitaal en vroegtijdig beschikbaar komen van informatie is voor de planning van expediteurs van groot belang. Genoemde applicaties van Port infolink kunnen daaraan bijdragen.

Overleg FENEX - VRC

Het jaarlijkse bestuursoverleg met de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors (VRC) vond plaats in het voorjaar van 2006. Daarbij werd onder meer gesproken over de Boekings- en Betalingsvoorwaarden Uitgaande lading, die de regeling kredietbeperking voor uitgaande lading vervangt. In de nieuwe voorwaarden is rekening gehouden met enkele fundamentele bezwaren van de FENEX. Zo werd bijvoorbeeld de startdatum van de betalingstermijn aangepast. Niet langer geldt de vertrekdatum van het schip, maar de factuurdatum. Voorts werd gesproken over de impact van overheidscontroles op de logistiek, ontwikkelingen rond Port infolink, opleidingen en het imago van de sector. In een extra ingelast overleg tussen de FENEX en de VRC werd in de zomer 2006 gesproken over de situatie bij ECT en de extra ontstane kosten voor demurrage en detention. De bewijsproblematiek van het wel of niet terecht belasten van demurrage werd hier als hindernis gezien om nader tot elkaar te komen. Wel werd afgesproken dit nader onder de aandacht te brengen bij ECT. Zoals elders in dit jaarverslag staat vermeld, heeft sindsdien geregeld overleg plaatsgevonden tussen de FENEX, VRC en ECT.

CNE

Jaarlijks vergadert het Comité van Noordzeehavenexpediteurs op uitnodiging van één van de havens in de Hamburg - Le Havre range. In 2006 werd de vergadering in Londen gehouden. Met een goede vertegenwoordiging van expediteurs uit de Hamburg – Le Havre range werd onder meer gesproken over surcharges. CNE is van mening dat alle kostencomponenten opgenomen dienen te zijn in de zeevracht. Uitsluitend voor de gevallen waarin kosten fluctueren, kunnen tijdelijk surcharges worden ingesteld. Voor wat betreft de BAF en CAF kan gesteld worden dat een groot deel hiervan inmiddels permanent is geworden en dit moet worden opgenomen in de zeevracht. Voorts werd stilgestaan bij de positie van conferences. In verband daarmee werd aansluitend aan de vergadering door een vertegenwoordiger van de FEFC een presentatie verzorgd. Hoewel dit nog was voordat de Europese Commissie een definitief besluit had genomen over de positie van de conferences in Europa, werd wel uitvoerig stilgestaan bij de positie van de conferences en de FEFC in het bijzonder. De indruk werd gewekt dat de FEFC zou kunnen voortbestaan als een belangenvereniging met de rederijen als leden. De enige beperking zou zijn dat er niet langer over tarieven gesproken zou mogen worden. Hoewel CNE enigszins terughoudend is, is eenieder vrij een belangenvereniging op te richten.

OPSLAG & DISTRIBUTIELOGISTIEK

Dit verslagjaar is de Raad voor Opslag en Distributielogistiek niet bijeen geweest. Helaas diende de najaarsvergadering te worden afgezegd. Deze vergadering zou in het teken staan van een eventuele update van de Voorwaarden van Logistieke Activiteiten en de opzet van een waarschuwingsregister voor logistiek personeel. Binnen de Stuurgroep van de Raad is aandacht geweest voor het wel of niet handhaven van de systematiek van de Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten in verband met een update van deze algemene voorwaarden. Daarnaast is onder meer gesproken over de opzet van een waarschuwingsregister voor logistiek personeel samen met ACN, EVO, KNV en TLN.

LUCHTVRACHTLOGISTIEK

Tijdens het verslagjaar werd veel aandacht besteed aan de volgende onderwerpen.

Terugdringen mismatches is het credo bij DGVS

De virtuele Vrije Zone (type II) op Schiphol voorkomt dat deelnemende bedrijven aangifte moeten doen van het onderlinge goederenvervoer (1e-2e linie en overdrachten). Het DGVS (Documentloos Goederen Volgsysteem) bewaakt de aansluiting tussen de opeenvolgende schakels in de luchtvrachtketen en biedt de douane inzage in de vervoersstromen en voorraadadministratie van de deelnemers aan de Vrije Zone. Wanneer de gegevens niet kloppen in de stroom van de overdragende partij naar de ontvangende partij geeft het systeem een mismatch aan. Het terugdringen van de (valse) mismatches is cruciaal voor het welslagen van het DGVS en heeft de aandacht. Daarna komt uitbreiding van de Vrije Zone aan de orde.

Fuel- en risk surcharges

Uitgebreid is gesproken over de gevolgen van het antikartel onderzoek van de EU en de VS tegen een aantal grote cargo airlines wegens vermeende prijsafspraken. Vooral nog komt hierover geen advies aan de expediteurs, aangezien de FIATA de uitkomst van het onderzoek van de Amerikaanse en Europese kartelautoriteiten afwacht.

IATA e-freight pilot

Eind 2006 maakte de IATA bekend dat Nederland meedoet met de wereldwijde e-freight pilot. De andere deelnemende landen zijn Canada, Singapore, Hong Kong en de UK. Een aantal bedrijven heeft menskracht beschikbaar gesteld voor werkgroepen die de papieren processen in kaart gaan brengen en de gevolgen gaan inschatten voor het zonder documenten versturen van luchtvracht. In deze werkgroep trekken de douane, afhandelaren, airlines, forwarders en Cargonaut de kar namens de Nederlandse luchtvrachtindustrie. De IATA vindt het van groot belang dat de resultaten van deze werkgroep de hele logistieke keten dekken en heeft daarom aan ACN gevraagd een zogenaamde "Industry Reflection Group" (klankbordgroep) te organiseren.

Cargo 2000

Cargo 2000 is het kwaliteit- en standaardisatieprogramma van een aantal grote expediteurs en luchtvaartmaatschappijen onder auspiciën van de IATA. Het belangrijkste doel hiervan is het opstellen van IT-standaarden en gemeenschappelijke regels voor het uitvoeren van bepaalde processen. Omdat Cargo 2000 bijdraagt aan de kwaliteit van de hele vrachtketen biedt ACN cursussen aan voor verkopers en customer service personeel van verschillende spelers in de vrachtketen om zo het begrip over Cargo 2000 te vergroten. Cargo 2000 kan op deze manier een deel van het (verkoop)product worden. De cursussen zijn gestart bij de luchtvaartmaatschappijen die al gebruik maken van Cargo 2000; het is de bedoeling dat de expediteurs die zijn aangesloten bij de Local Amsterdam G2K Association meedoen.

European Air Cargo Programma

Het European Air Cargo Programma dat na jarenlange onderhandelingen tussen de IATA en de FIATA tot stand is gekomen, verloopt zonder noemenswaardige problemen. Het aantal landen dat tot het EACP toetreedt, neemt steeds toe waardoor er wereldwijd een meer gelijkwaardige relatie ontstaat tussen airlines en expediteurs/agenten.

OPLEIDINGEN

Het goed opleiden van potentiële arbeidskrachten voor de sector is essentieel. Het hebben van goede opleidingen op diverse niveaus is heel belangrijk. Zeker gezien de toenemende krapte op de arbeidsmarkt blijft dit een punt van zorg. Het bedrijfsleven en de opleiders moeten er gezamenlijk voor zorgen dat opleidingen adequaat zijn.

De toegenomen vraag naar opleidingen heeft zich ook in 2006 voortgezet. De cursussen Assistent Declarant van februari 2006 en de cursus Declarant in september 2006 startten met dubbele groepen. Maar ook voor de niet-douane gerelateerde cursussen was grote belangstelling. In het najaar werd de introductiecursus Winnende Offerte gestart. In verband met het grote aantal aanmeldingen diende ook hier met een extra groep gestart te worden. Daarnaast bleek er sprake te zijn van een toegenomen interesse voor in-company trainingen, veelal op het gebied van douaneaangelegenheden. Voor verschillende bedrijven werden ofwel bestaande cursussen in-huis georganiseerd, ofwel bedrijfsspecifieke cursussen geschreven en op locatie georganiseerd.

In 2004 werd de basis gelegd voor een samenwerking met het Scheepvaart en Transport College (STC) in Rotterdam voor de cursus Expediteur. Deze cursus wordt in een samenwerkingsverband tussen de FENEX en het STC verzorgd, waarmee de continuïteit van deze cursus is gewaarborgd. Voorts is er tussen het STC en de FENEX geregeld overleg over de gesubsidieerde opleidingen (het reguliere MBO). Om nog meer structuur in deze samenwerking aan te brengen is besloten dit vast te leggen in een convenant, wat een bijdrage moet leveren aan de samenwerking op het gebied van opleiding en scholing.

Uitgangspunt hierbij is het bestendigen en verder uitbouwen van een structurele en duurzame relatie. De FENEX levert het STC input over ontwikkelingen in de sector en de vereiste kennis van aankomende medewerkers. Dit zou het STC in staat moeten stellen adequate opleidingen te ontwikkelen en een stabiele opleidingsstructuur voor de sector in stand te houden. Het convenant werd aansluitend aan de algemene ledenvergadering van 28 november 2006 ondertekend.

GEVAARLIJKE STOFFEN / ARBO / MILIEU

De FENEX geeft voornamelijk uitvoering aan deze beleidsterreinen door deel te nemen aan het Platform Arbo, Gevaarlijke Stoffen en Milieu van Deltalinqs (Platform AGM) en aan de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG, een samenwerkingsverband van 15 brancheorganisaties). In beide gremia worden ontwikkelingen in regelgeving en beleid behandeld. De CTGG heeft verschillende werkgroepen die zich bezig houden met specifieke onderwerpen. De FENEX neemt deel aan diverse werkgroepen. Via de CTGG en het Platform AGM zijn er contacten met diverse ministeries en controle instanties als DCMR, VROM-inspectie, Arbeidsinspectie en Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Commissie Transport Gevaarlijke Goederen

In de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG) is dit jaar aan een aantal onderwerpen veel aandacht besteed. Zo werd veel aandacht besteed aan de Nota vervoer gevaarlijke stoffen, het ontwerp van het Basisnet gevaarlijke stoffen (spoor 1) en de permanente verbetering van de veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen (spoor 2).

Voorlichtingsdag CTGG

De jaarlijkse voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen van de CTGG vond dit verslagjaar plaats op 24 november in Theater De Blauwe Kei te Veghel. Op deze dag werd onder meer aandacht besteed aan de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (stand van zaken basisnet en permanente verbetering van de veiligheid), de belangrijkste wijzigingen van het ADR per 1 januari 2007 en het onderzoeksrapport 'Evaluatie regeling veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen'.

Platform AGM

Ook in het platform AGM van Deltalinqs is dit verslagjaar een groot aantal onderwerpen behandeld. Zo is er aandacht besteed aan de dieselmotoremissie in omsloten ruimten en de arbocatalogus.

Dieselmotoremissie

In Deltalinqsverband is aandacht besteed aan Dieselmotoremissie in omsloten ruimten. Het handhavingsbeleid van de Arbeidsinspectie hierop is streng. Gesprekken op centraal niveau met de Arbeidsinspectie hebben ertoe geleid dat het handhavingsbeleid ten aanzien van toepassing van roetfilters is bijgesteld en de Staatsecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid meer genuanceerd denkt over het doorvoeren van maatregelen op het gebied van dieselmotoremissie. Roetfilters dienden uiterlijk 1 januari 2007 te worden geplaatst. Parallel hieraan loopt het wetgevingstraject om DME formeel als kankerverwekkende stof aan te wijzen. Door VNO-NCW is een brief aan de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid voorbereid waarin is aangegeven dat DME niet als kankerverwekkend in de EU-regelgeving is opgenomen en dat ook de Gezondheidsraad nog geen oordeel heeft uitgesproken over de al dan niet kankerverwekkende eigenschappen van DME of stofdeeltjes daarin.

DME moet in omsloten ruimten wel als een gevaarlijke stof worden beschouwd. Bedrijven worden erop gewezen daarnaar te handelen en dit risico in hun risico-inventarisatie en evaluatie op te nemen.

Arbocatalogus

Arboregelingen en Arbobeleidsregels zullen in de toekomst gaan vervallen. Daarvoor in de plaats komt vrijheid van werkgevers en werknemers om samen de spelregels te bepalen in de vorm van een arbocatalogus. Er wordt binnen AGM gekeken hoe dit opgepakt kan worden.

FIATA

Algemeen

Van 18 tot en met 21 september 2006 vond in Shanghai het FIATA World Congress 2006 plaats, dat door de Chinese expediteursorganisatie CIFA werd georganiseerd. Het was de eerste keer dat een FIATA congres in China plaatsvond. Het congres markeerde ook het tachtigjarige bestaan van de FIATA. Het congres stond in het teken van de groeiende invloed van security. Dit heeft ertoe geleid dat tijdens het congres in Shanghai binnen de FIATA een aparte werkgroep voor security is ingesteld. Voorzitter van deze werkgroep is de senior vice-president van de FIATA, Jean-Claude Delen (België). Deze werkgroep zal zich bezig houden met het volgen van de verschillende ontwikkelingen op het gebied van security en de instituten adviseren over het te volgen beleid teneinde deze regelgeving op elkaar af te stemmen en tegenstrijdigheden en/of interpretatieverschillen te voorkomen. Het congres omvatte ook een vakbeurs waar door standhouders hun dienstverlening aan expediteurs werd gepresenteerd. De deelnemers aan het congres waren ook in de gelegenheid gesteld om de in dezelfde periode in Shanghai georganiseerde vakbeurs Transport en Logistics te bezoeken. Tijdens het Congres in Shanghai werd wederom de FIATA/TT Club/IATA award uitgereikt voor de "Young International Freight Forwarder of the Year". Het doel van deze award is opleiding en training bij jongere medewerkers in de sector te stimuleren en zo de vakbekwaamheid en kwaliteit van de dienstverlening te bevorderen. Om mee te dingen naar de award moet de genomineerde persoon een werkstuk/scriptie schrijven over een door het Steering Committee FIATA/TT Club/IATA vastgesteld logistiek onderwerp. Voor de award 2006 heeft de FENEX een kandidaat afgevaardigd, die helaas niet in de prijzen viel. Uit de winnaars van vier wereldregio's werd uit de regio Europa de Engelse Marlena Goldberger tot overall van de Young International Freight Forwarder of the Year Award 2006 gekozen. Tijdens het congres werden zeven nieuwe organisaties tot de FIATA toegelaten, waardoor het aantal aangesloten organisaties inmiddels 97 bedraagt. Verder werd aangekondigd dat door het bestuur van de FIATA de huidige senior vice-president van de FIATA, William M. Gottlieb (Canada) zal worden voordragen als de volgende president van de FIATA. De verkiezing zal worden gehouden tijdens het FIATA World Congress 2007 in Dubai. Het FIATA Congress in 2008 zal plaatsvinden in Vancouver en in 2009 in Genève. Naast het onderwerp security werden weer vele onderwerpen met een international karakter behandeld in de verschillende instituten en adviesorganen van de FIATA.

Multimodal Transport Institute, Airfreight Institute en Customs Affairs Institute

In het Multimodal Transport Institute (MTI) werd ingegaan op de werkzaamheden van de werkgroepen op gebied van railvervoer, wegvervoer en zeevervoer. De werkgroep Rail Transport heeft zich beziggehouden met een "quality agreement", die expediteurs de mogelijkheid biedt kwaliteitswaarborgen voor het vervoer per spoor op te nemen in individuele contracten met spoorwegmaatschappijen. In de werkgroep Road Transport stonden onderwerpen als het TIR-systeem en het berekenen van kosten voor weginfrastructuur op de agenda.

De FIATA-werkgroepen Rail en Road werken nauw samen met de desbetreffende werkgroepen van de CLECAT. In de werkgroep Sea vormde security een belangrijk onderwerp. Ingegaan werd op C-TPAT, EU-regelgeving op gebied security, de NVOCC Service Agreement exemption en het UNCEFACT aanbeveling om Bills of Lading te vervangen door Sea Way Bills. De werkgroep is van mening dat deze aanbeveling geen ondersteuning verdient, aangezien de handel zelf moet kunnen uitmaken aan welk document zij de voorkeur geeft.

Dit jaar waren daarnaast actueel de nieuwe UCP 600 en de relatie tot de FIATA Multimodal Transport Bill of Lading en de voortgang van Unicitral project voor een nieuwe conventie voor het vervoer van goederen over zee. In het Airfreight Instituut (AFI) werd veel aandacht besteed aan het berekenen van fuel en risk surcharges door luchtvaartmaatschappijen. De eventuele gevolgen van het antikartel onderzoek van de EU en de VS tegen een aantal grote cargo airlines werden aan de orde gesteld. De FIATA wacht de uitkomst van dit onderzoek af. Daarnaast kwamen onder meer het IATA E-freight initiatief en het IATA Claim and Handling Prevention Manual aan de orde. In het Customs Affairs Instituut (CAI) werd gerapporteerd over de ontwikkelingen en problemen in de verschillende FIATA-regio's in relatie tot de douaneafhandeling van goederen. Ook ontwikkelingen op het gebied van security en de TIR-regeling werden aan de orde gesteld.

CLECAT

Algemeen

In het afgelopen verslagjaar is de CLECAT bijzonder actief geweest op belangrijke dossiers die de expeditie sector raken en heeft zij voortdurend haar stem laten horen bij de betrokken organen van de Europese Unie. Vele dossiers zijn in behandeling zoals de wijzigingen in het CDW, e-customs, de liberalisering van de lijnvaartsector, port security, supply chain security, kwaliteitsverbetering voor het spoorvervoer, etc. Voor de verschillende position papers over de verschillende onderwerpen wordt verwezen naar de website van de CLECAT (www.clecat.org).

Op 30 november 2006 vond in Brussel voor de zesde maal de door de CLECAT georganiseerde Freight Forwarders' Conference plaats. Het thema was "Logistics and facilitation: Tools for EU Trade Competitiveness". In het eerste gedeelte werd uitgebreid ingegaan op "The Role of Customs Services in the Facilitation of Trade Logistics". Als moderator trad op Sandra Gallina van de Europese Commissie van het Directoraat Generaal TRADE.

Het tweede gedeelte van deze conferentie was gewijd aan "The Role of Forwarding & Logistics in the European Trade Competitiveness". Als moderator trad op Dick van den Broek Humphreij, President van de European Shippers' Council. Als gastsprekers traden onder meer op vertegenwoordigers van de Directoraten Generaal van de Europese Commissie TAXUD en Trade, alsmede vertegenwoordigers van de logistieke en verladende sector. Ook Jacques Barrot, Vice-President van de Europese Commissie hield een inleiding tijdens deze conferentie.

Security Institute

Een belangrijk onderwerp was het voorstel voor een verordening van de Europese Commissie ter verbetering van de supply chain security dat in begin 2006 werd gepubliceerd. Dit werd intensief besproken in het Security Institute van de CLECAT. De aandacht ging uit naar de vraag of het nodig is binnen de Europese Unie hiervoor een regeling te treffen en hoe deze regeling zich zou (moeten) verhouden met alle andere regelingen op het gebied van security. Verder is de regelgeving op gebied van luchtvracht security intensief behandeld, waaronder onder meer het voorstel voor een verordening ter vervanging van Verordening 2320/2002 en Verordening 831/2006 die in juni 2006 is gepubliceerd. De CLECAT is verheugd dat onder Verordening 831/2006 geen random screening van known cargo zal plaatsvinden.

De CLECAT is verder van mening dat de status van de Stakeholders' Advisory Group on Aviation Security (SAGAS), die de Commissie adviseert op dit terrein, moet worden geformaliseerd. In aanvulling op de vervanging van Verordening 2320/2002 wordt eveneens gewerkt aan de nieuwe toepassingsregelgeving. Hierin wordt voorzien in een onafhankelijke validatie van "known consignors".

Customs and Indirect Taxation Institute (CITI)

De CLECAT heeft op het gebied van douane dit verslagjaar wederom aandacht geschonken aan tal van onderwerpen, waaronder de ontwikkeling van de diverse automatiseringssystemen, de uitbreiding van de douane-unie en de herziening van het Communautair Douanewetboek. Verder neemt de CLECAT deel aan onder meer de 'Trade Contact Group', het 'Customs Code Committee', de 'Electronic Customs Group' en 'the Project Group on Single Authorisation for Simplified procedures'. De belangrijkste ontwikkelingen betreffen de wijzigingen van het Communautair Douanewetboek (CDW). Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt in de "kleine" CDW-wijziging en de "grote" CDW-wijziging. Met de kleine wijzigingen is het verstrekken van pre-arrival en pre-departure informatie verplicht gesteld en in het kader van facilitatie de 'Authorised Economic Operator' (AEO) geïntroduceerd. De daadwerkelijke invulling is tot stand gekomen met de wijziging van de Toepassingsverordening, welke met Verordening 875/2006/EG van 18 december 2006 is vastgesteld. Voorafgaand aan de publicatie heeft de CLECAT deze voorstellen diverse keren becommentarieerd. De grote wijziging heeft betrekking op een algehele herziening van het CDW. Hierover moet nog worden gestemd.

Joint Statement

Om de concurrentiepositie van de Europese Unie te waarborgen c.q. te versterken zal de wetgeving op douanegebied gemoderniseerd moeten worden. Het bedrijfsleven onderkent dit, maar stelt kritische kanttekeningen bij de inhoud en de vorm waarop de Europese Commissie dit doorvoert. Om het standpunt van het bedrijfsleven kenbaar te maken hebben diverse internationale organisaties, waaronder de CLECAT, een 'joint statement' opgesteld en aan de Europese Commissie toegestuurd. In dit statement wordt onder meer vastgesteld/opgemerkt dat er te weinig voordelen worden toegekend aan de status voor de Authorised Economic Operator en het gebrek aan duidelijkheid inzake verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden en de wijze waarop wetgeving en elektronische systemen geïmplementeerd dienen te worden.

Kleine wijzigingen CDW

Het commentaar van de CLECAT op de diverse voorstellen is door de Europese Commissie goed ontvangen en heeft op diverse onderdelen geleid tot een positief resultaat. Zo is de mogelijkheid opgenomen dat anderen dan de vervoerder, bijvoorbeeld een expediteur, de summiere aangifte bij binnenkomst kan indienen. Ook het opnemen van de goederencode (4-cijferig) in de summiere aangifte is vooralsnog niet verplicht gesteld. Met betrekking tot de AEO is bewerkstelligd dat bedrijven kunnen opteren voor verschillende varianten, namelijk AEO douanevereenvoudigingen, AEO veiligheid en een combinatie van beide. Dit was voor de CLECAT een belangrijk item met het oog op de diversiteit van de werkzaamheden van expediteurs. Dit gold ook voor het opnemen van een vereenvoudigde gegevensset voor het indienen van de summiere aangifte door bedrijven die in het bezit zijn van een AEO veiligheid status. Dit voordeel is uiteindelijk opgenomen in de definitieve versie.

Gemoderniseerd douanewetboek

Een belangrijk onderwerp waaraan de CLECAT dit verslagjaar de nodige aandacht heeft besteed, zijn de voorstellen van de Europese Commissie om tot een algehele herziening van het Communautair Douanewetboek te komen (de zogenaamde "grote" wijzigingen). In dit kader werd er een aantal nieuwe begrippen geïntroduceerd.

Zo werd er gesproken over 'centralised clearance', 'single European authorization', 'one stop shop', een 'single access point' en een 'single window'. Hoewel deze termen anders doen vermoeden is een belangrijke doelstelling van de modernisatie om het CDW te vereenvoudigen en transparanter te maken en vereenvoudigingen en faciliteiten te bieden aan het bedrijfsleven. Op al deze voorstellen is door de CLECAT diverse keren commentaar geleverd. Eén van de voorgestelde wijzigingen waartegen bezwaar is gemaakt betreft de regeling van de aansprakelijkheid en de douaneschuld.

Een andere belangrijke wijziging is dat voor een lidstaat de mogelijkheid verdwijnt de directe of de indirecte vertegenwoordiging voor te behouden aan een douane-expediteur gevestigd in die lidstaat. De CLECAT pleit hier voor het opnemen in het CDW van een 'customs representative', die aan bepaalde eisen van vakbekwaamheid moet voldoen.

Accreditatie voor douane-expediteurs

De CLECAT heeft over de accreditatie van douane-expediteurs gesprekken gevoerd met de Europese Commissie. Met de Europese Commissie was afgesproken dat de CLECAT met voorstellen hiervoor zou komen. De voorstellen die inmiddels door de CLECAT zijn gedaan omvatten mede het instellen van vakbekwaamheidseisen. Hoewel deze voorstellen aanvankelijk in de herziening van het CDW zijn overgenomen door de Commissie, zijn deze in een latere versie geschrapt. Tijdens een door de CLECAT georganiseerde bijeenkomst, welke goed werd bezocht, werd deze wens nogmaals aan de orde gesteld. Van de zijde van de Europese Commissie waren de heer Kovács (Commissaris Belastingen en Douane Unie), de heer Zielinski (Directeur Generaal) en enkele andere beleidsmakers, zowel van de Europese Commissie als van andere Europese belangenorganisaties aanwezig. Ook de FENEX was hier goed vertegenwoordigd. Hoe een en ander zich op dit gebied verder zal ontwikkelen is nog niet duidelijk. Wel is inmiddels bekend geworden dat de rapporteur van het Europees Parlement de eerdere 'suggesties' van de CLECAT op dit gebied heeft overgenomen.

Maritime and Air Logistics Institute (MALI)

Maritime Committee

Tijdens het verslagjaar is binnen de CLECAT veel aandacht gegaan naar de behandeling door de Europese Commissie van het dossier van de geliberaliseerde lijnvaartsector. Regelingen hierover zijn neergelegd in de Verordening van de Raad 4056/86, die sinds de invoering in 1986 niet is herzien. De CLECAT is voorstander van een geliberaliseerde lijnvaart. De Europese Commissie heeft een consultatieronde gehouden onder alle betrokkenen in de sector. Enkele conclusies die hieruit naar voren kwamen, waren dat als gevolg van operationele samenwerking binnen consortia en alliances als vanzelf het belang van conferences afnam. Daarnaast werd nog vastgesteld dat gebruikers van maritiem vervoer (expediteurs en verladers) aangaven dat zij belang hechten aan een klantgerichte relatie met reders en om die reden oproepen tot het afschaffen van de conferences. Van rederszijde wordt door de ELAA (European Liner Affairs Association) een voorstel gedaan voor een alternatieve regeling die de Verordening 4056/86 zou moeten vervangen. In september van het verslagjaar werd het voorstel tot intrekking van de Verordening 4056/86 door de Raad van Ministers aangenomen. Dit zal zijn beslag krijgen per oktober 2008. Voor die tijd zal de Europese Commissie een voorstel doen voor "Guidelines" voor het maritieme vervoer.

Het voorstel van ELAA wordt als uitgangspunt genomen om te komen tot een mogelijke vervangende regeling. De CLECAT heeft verschillende keren met vertegenwoordigers van de Europese Commissie, ELAA en ESC (de Europese verladersorganisatie) gesproken. Enkele elementen uit het lijvige voorstel zijn het opstellen van een prijsindex per vaargebied, het uitwisselen van gegevens rond volumes en capaciteit, een exclusief redersoverleg en een regeling voor CAF (Currency Adjustment Factor). De CLECAT is echter van mening dat de vervangende regeling kort en bondig zou moeten zijn en uitsluitend algemene regelingen zou moeten bevatten. In elk geval is zij sterk gekant tegen een exclusief redersoverleg.

De kans dat dergelijke overleggen kunnen uitmonden in afspraken die mogelijk in strijd zijn met de mededingingsregels wordt erg groot geacht. Hetzelfde geldt voor de prijsindex. De CLECAT is tegen elke verwijzing naar prijzen tussen reders onderling. Verwacht wordt dat de Europese Commissie in de loop van 2007 met een eerste voorstel zal komen. Begin 2006 werd binnen het Europees Parlement massaal tegen de Havendienstrichtlijn (de zogenoemde Port Package II) gestemd. Hierin werden richtlijnen gegeven voor de toegang tot de markt van havendiensten. Hoewel de CLECAT in principe voorstander is van een geliberaliseerde dienstverlening binnen het havengebied, heeft zij enkele inhoudelijke kanttekeningen bij de Richtlijn gemaakt. Als gevolg van de stemuitslag binnen het Europees Parlement wordt door de Europese Commissie een uitgebreide consultatie gehouden onder alle belanghebbenden. Ook voor 2007 staan nog enkele bijeenkomsten gepland. Verder werd aandacht besteed aan het aflopen van de overgangstermijn voor het gebruik van de 45-voetscontainer. Hoewel de sector van de Europese Commissie in 2006 tien jaar de tijd had gekregen de 45-voetscontainer uit te faseren, is het gebruik hiervan juist enorm gegroeid. Toch zou deze container per januari 2007 niet langer toegestaan zijn op de Europese wegen. Eind 2006 besliste de Europese Commissie dat het al dan niet toestaan van de 45-voeter werd overgelaten aan de individuele lidstaten. Nederland heeft toen besloten het gebruik, onder bepaalde voorwaarden, toe te staan.

Air Logistics Committee

Het belangrijkste aandachtspunt was een reactie op de consultatie van de Commissie op het beleid inzake luchthavens en mogelijke regelgeving op het gebied van luchthaventarieven. De CLECAT is van mening dat tarieven transparant en niet discriminatoir moeten zijn, van tevoren moeten worden medegedeeld en airport operators moeten aantonen dat zij efficiënt te werk gaan. Verder heeft CLECAT de positie van FIATA ondersteund op het gebied van surcharges, namelijk dat kosten die een permanent karakter hebben niet in de vorm van surcharges mogen worden belast, maar in de vracht moeten worden geïntegreerd. Alleen voor tijdelijke niet-structurele kosten is het gerechtvaardigd dat deze in de vorm van surcharges worden doorbelast.

European Transport and Logistics Institute (ETLI)

Rail Committee

De CLECAT heeft de FIATA ondersteund in de uitwerking van "Guidelines" voor de ontwikkeling en implementatie van "quality agreements" voor internationaal spoorvervoer. Deze guidelines werden op 19 oktober 2006, in aanwezigheid van de Europese Commissie, getekend door FIATA, UIC en CIT. Deze guidelines bieden de mogelijkheid om in individuele contracten clausules op te nemen met kwaliteitswaarborgen voor het vervoer van goederen per spoor. In 2007 zal worden geëvalueerd in hoeverre een en ander doorwerkt in individuele contracten. Verder wordt het voornemen van de Commissie te komen tot een rail freight oriented network gevolgd.

Road Committee

In het Road Committee is een aantal onderwerpen de revue gepasseerd, zoals de regelgeving betreffende rij- en rusttijden (in werking op 11 april 2007), de regelgeving inzake het Eurovignet en de mogelijke herziening van de regelgeving betreffende maten en gewichten. Behandeld is ook de consultatie van de Commissie tot verbetering van de huidige regelgeving inzake de toegang tot het beroep en de wegvervoersmarkt. De CLECAT is van mening dat er een verdere harmonisatie en samenwerking tussen de lidstaten moet plaatsvinden, ook wat betreft de handhaving, en dat de cabotage moet worden geliberaliseerd. De CLECAT is verheugd dat de Commissie het idee heeft verlaten Verordening 4058/89 (vaststellen van tarieven voor het vervoer van goederen over de weg tussen de lidstaten) te herzien, aangezien de CLECAT tegen een regulering van vrachttarieven is.

BIJLAGEN

Functie- en taakverdeling van het FENEX-Bestuur per maart 2007

R. Riemen

Voorzitter
Bestuur Deltalinqs
Bestuur SVZ
Bestuur Logistieke Alliantie
Raad van Advies van Nederland Distributieland (NDL)

J.H.M. Kuper

Vice-voorzitter
Raad voor Douanelogistiek (vz)

H.J.G. Berden

Secretaris/Penningmeester

H.W.I. Aris

ACN/FENEX Sectorraad Expediteurs

J. Bergman

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (plv vz)
Stuurgroep Public Relations

H.C. Cleton

J.C. van Elk

ACN/FENEX Sectorraad Expediteurs

R. van Grevenbroek

Raad voor Zeehavenlogistiek (vz)

C.J.M. Hendriks

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (vz)

A.A. Kanters

Commissie Opleidingen
Bestuur Rotterdam Port Promotion Council
Plaatsvervangend bestuur Deltalinqs

G.W. Oomen

Raad voor Zeehavenlogistiek (plv vz)
Stuurgroep Informatie Technologie

A. Scheuter

Gevaarlijk stoffen en Milieu

Mw Mr E.M.C. Slappendel (Directeur)

Commissie Juridische Aangelegenheden
Commissie Economische Aangelegenheden

Taakverdeling secretariaat FENEX

Mw Mr E.M.C. Slappendel (LS) Directeur
Algemene Leiding, Personeel, Organisatie, Financiën, Lidmaatschappen, Arbitrage,
Internationale Zaken (FIATA/CLECAT).

M. van Pelt (MvP) Stafmedewerker
Douanelogistiek, Fiscale Zaken, Statistiek

Mr S.B. Szabó (BS) Stafmedewerker
Zeehavenlogistiek, IT, Verzekeringen, Opleidingen

Mw L. Versluijs (LV) Stafmedewerkster
Public Relations, Communicatie

Mw Mr C. Vleggaar LL.M. (CV) Stafmedewerkster
Juridische zaken, Opslag en Distributielogistiek, Gevaarlijke stoffen/Milieu

Mw L.R. Korevaar (LK) Directiesecretaresse

Mw A. Egas Secretaresse
Opleidingen

Raden, Stuurgroepen, Commissies en Werkgroepen binnen de FENEX

Raden

Raad voor Zeehavenlogistiek
Raad voor Opslag en Distributielogistiek
Raad voor Douanelogistiek
ACN/FENEX Sectorraad Expediteurs

Stuurgroepen

Stuurgroep Zeehavenlogistiek
Stuurgroep Opslag en Distributielogistiek
Stuurgroep Douanelogistiek
Stuurgroep Public Relations
Stuurgroep ICT
ACN/FENEX Stuurgroep Luchtvrachtexpediteurs

Commissies

Financiële Commissie
Commissie Economische Aangelegenheden
Commissie Juridische Aangelegenheden
Commissie Opleidingen

Werkgroepen

Werkgroep CDW
Werkgroep Fiscale Vertegenwoordiging

Vertegenwoordiging

De FENEX is vertegenwoordigd in de volgende instellingen:

Externe vertegenwoordiging nationaal

- Agrarisch Import Platform
- Bedrijfstak Commissie Havens Scheepvaart- en Transportcollege
- Commissie Onderwijs Bedrijfsleven Op- en Overslag (COB)
- Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)
- Deltalinqs
- Logistieke Alliantie
- Nationale Havenraad
- Nederland Distributieland (NDL)
- Nederlands Vervoers Overleg (NVO)
- Overleg Douane-Bedrijfsleven
- Overlegorgaan Goederenvervoer
Deelorgaan Binnenvaart
Deelorgaan Wegvervoer
- Rotterdam Port Promotion Council (RPPC)
- Stichting FENEX-Garantiefonds
- SVZ, Havenondernemersvereniging Rotterdam.
- Tijdschrift voor Arbitrage (TvA)
- Vereniging VNO/NCW
- Port infolink Adviesraad

Externe vertegenwoordiging internationaal

- CLECAT - European Organisation for Forwarding and Logistics
- FIATA - Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
- ICC - International Chamber of Commerce
- CNE - Comité van Noordzeehaven Expeditieus