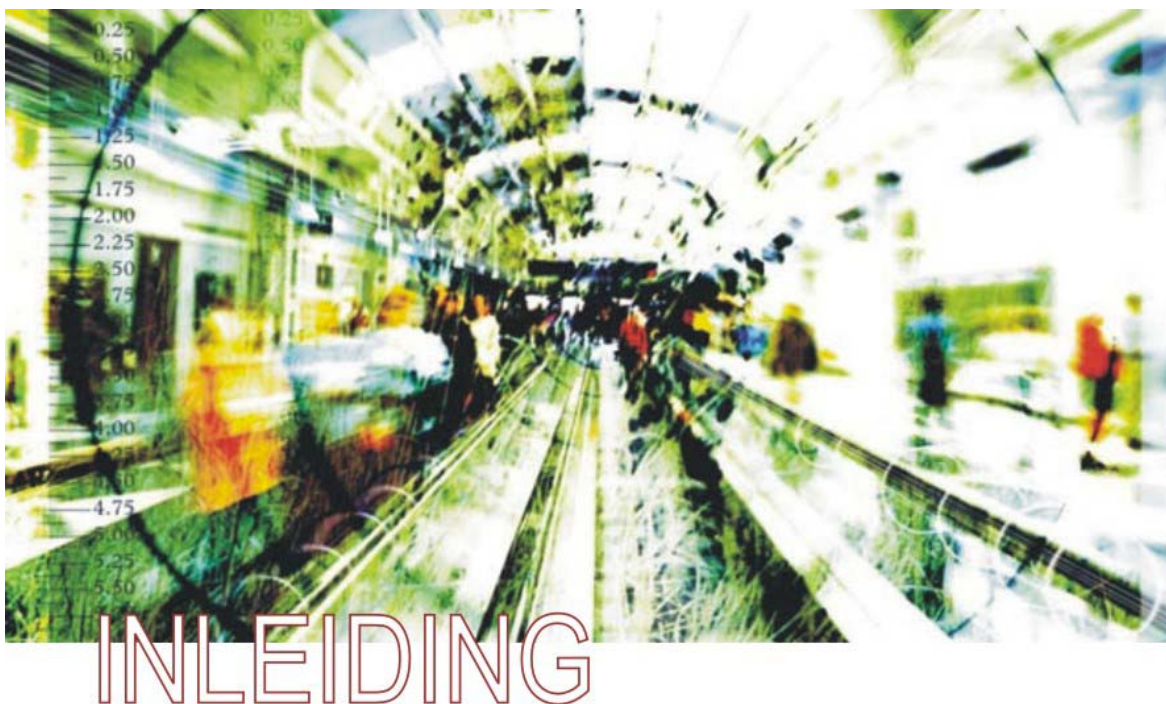


JAARVERSLAG FENEX 2004



Lichte verbetering resultaten expeditie sector in 2004

Ondanks de tegenvallende economische ontwikkelingen in ons land wisten de ledenondernemingen ook dit verslagjaar een omzetsijging van ruim 8% te realiseren. De totale omzet bedroeg dit jaar € 8,5 miljard (2003 € 7,1 miljard). In dit cijfer zijn meegenomen de resultaten van de leden van de voormalige Nederlandse Vereniging van Luchtvrachtexpediteurs (NVL) die per 1 januari 2004 rechtstreeks lid zijn geworden van de FENEX. Derhalve is de totale omzetsijging van de sector ten opzichte van 2003 aanzienlijk hoger uitgevallen. De groei werd vooral bereikt door de aanzienlijke toename van de logistieke goederenstromen uit het Verre Oosten en in het bijzonder China. De resultaten van de sector, waarin de marges onder druk blijven staan, lieten een kleine verbetering zien. Zo daalde het aantal ondernemingen dat geen positief resultaat wist te bereiken van 15 % naar 7,5 %. Vooral kostenbesparende maatregelen in arbeidskosten, het grootste gedeelte van de kosten, hebben tot die verbetering bijgedragen. Kostenstijgingen kunnen slechts beperkt aan de opdrachtgevers worden doorbelast. De expeditie sector staat onder druk. Dit blijkt uit de reacties van de leden. De onvoorspelbaarheid van de economie, de slechte economische situatie in Europa, de zwakke dollar en sterke euro, de steeds toenemende concurrentie van andere marktpartijen in de logistiek, kostenstijgingen in de vorm van vele toeslagen, de administratieve lasten door regelgeving, etc. zijn factoren die de resultaten in de sector in negatieve zin beïnvloeden. In een arbeidsintensieve bedrijfstak als de expeditie sector is de beschikbaarheid van goed gekwalificeerd en opgeleid personeel een vereiste. De ledenondernemingen ervaren dit zelfs in een ruime arbeidsmarkt als een toenemend probleem. Door de ledenondernemingen werd dit jaar € 100 miljoen geïnvesteerd. De verwachtingen voor de omzet voor het jaar 2005 zijn gematigd positief.

Logistieke Alliantie

Handel en industrie functioneren niet zonder logistiek en omgekeerd. Het belang van het goederenvervoer voor de Nederlandse economie wordt ten onrechte zwaar ondergewaardeerd. Onvoldoende wordt door consumenten en politici gerealiseerd dat goederenstroomprocessen van vitaal belang zijn voor de economie. Een verbetering van het imago van het goederenvervoer is dan ook noodzakelijk. Vanuit die optiek heeft de FENEX een aantal jaren geleden het initiatief genomen om met een aantal vooraanstaande organisaties in het goederenvervoer te komen tot een sterkere belangenbehartiging richting overheden.

Deze elf organisaties hebben daartoe dit verslagjaar besloten tot de oprichting van de Logistieke Alliantie (LA). Doelstelling van de Logistieke Alliantie is het realiseren van een gezaghebbend platform dat samenwerking zoekt met de overheid om de logistieke uitdagingen voor de toekomst in het belang van de Nederlandse economie aan te pakken. De Logistieke Alliantie, onder voorzitterschap van FENEX-voorzitter Theo Damen, heeft zich begin maart 2005 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Karla Peijs gepresenteerd. Het eerste thema waarop de Logistieke Alliantie richting de Minister een gezamenlijk standpunt heeft geformuleerd, is de Nota Mobiliteit. De prioriteiten voor de Logistieke Alliantie op korte termijn zijn het introduceren van een systeem van beprijzen, het introduceren van een nationaal kader voor stedelijke distributie en het realiseren van een nationaal en Europees multimodaal kwaliteitsnetwerk. De Logistieke Alliantie dringt daarnaast aan op een daadkrachtige aanpak op korte termijn van de voorgestelde acties en heeft er bij de Minister voor gepleit dat de onlangs aangekondigde begrotingsmeevallers gedeeltelijk worden gebruikt om de aanpak van infrastructurele knelpunten te versnellen.

Deelnemers aan de Logistieke Alliantie zijn ACN (Air Cargo Netherlands), BRG (Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders), CBRB (Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart), Deltalinqs (Ondernemersorganisatie voor haven en industrie Rotterdam), EVO, FENEX, KNV (Koninklijk Nederlands Vervoer), NDL (Nederland Distributieland), ORAM (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam), TLN (Transport en Logistiek Nederland) en VNC (Verenigde Nederlandse Cargadoors). De FENEX hoopt dat de Logistieke Alliantie zich tot een vooraanstaande organisatie voor de Nederlandse logistieke sector zal ontwikkelen.



Bestuur

Tijdens de algemene ledenvergadering van 1 december 2004 werd de heer Th.C. Damen voor twee jaar herkozen tot voorzitter van de Vereniging. De heren J. Bergman, R. van Grevenbroek, J.H.M. Kuper, G.W. Oomen en A.A. Propsma werden voor de termijn van twee jaar tot bestuurslid herkozen. In verband met de samenwerking tussen de ACN en de FENEX (zie hierna) en de instelling van de FENEX-Raad voor Luchtvrachtlogistiek werd het bestuur uitgebreid. De heren H.W.I. Aris en J.C. van Elk werden op 26 mei 2004 voor de periode van twee jaar tot bestuursleden gekozen.

De samenstelling van het bestuur was per 1 maart 2005 als volgt:

Th.C. Damen (voorzitter)

A.A. Propsma (vice-voorzitter)

H.J.G. Berden (secretaris/penningmeester)

H.W.I. Aris

J. Bergman

J.C. van Elk

R. van Grevenbroek

C.J.M. Hendriks

J.H.M. Kuper

G.W. Oomen

R. Riemen

A. Scheuter

P. van der Steen

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 26 mei 2004 en vond plaats ten kantore van de ING Bank te Rotterdam. Na afloop van de vergadering vond het symposium "De expediteur, schakel tussen haven en keten" plaats. De najaarsledenvergadering werd gehouden op 1 december 2004 in het Hulstkampgebouw te Rotterdam. Aansluitend aan de ledenvergadering werd voor de tweede maal het FENEX-diner georganiseerd. Een event dat de FENEX eenmaal in de twee jaar organiseert. Naast vertegenwoordigers van de ledenondernemingen waren relaties van overheidsinstellingen en bevriende organisaties aanwezig. Tijdens het FENEX-diner 2004 sprak FENEX-voorzitter Theo Damen zijn jaarrede uit. Eregast tijdens het FENEX-diner 2004 was de Minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Karla Peijs die een tafelrede hield waarin zij inging op actuele onderwerpen. 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. De laatste jaren kon worden geconstateerd dat ook organisaties/ondernemingen die in de zakelijke dienstverlening opereren en nauwe relaties hebben met de logistieke sector belangstelling hebben voor de dienstverlening van de FENEX en de contacten met de leden. Teneinde in een staande behoefte te voorzien is drie jaar geleden besloten voor dergelijke organisaties/ondernemingen een geassocieerd lidmaatschap te introduceren. Gedacht kan hierbij worden aan advocatenkantoren, consultants, fiscale adviesbureaus, IT bedrijven, etc. Dit geassocieerd lidmaatschap betekent voor deze organisaties/ondernemingen als voor de leden van de Vereniging een wederzijdse toegevoegde waarde. Inmiddels zijn bij de Vereniging 20 organisaties/ondernemingen als geassocieerd lid ingeschreven.

Samenwerking ACN/FENEX

De in 2003 overeengekomen samenwerking tussen de FENEX en Air Cargo Netherlands (ACN) werd dit verslagjaar nader geïmplementeerd. De Nederlandse Vereniging van Luchtvrachtexpediteurs (NVVL) werd einde het verslagjaar opgeheven. Alle oud-NVVL-leden die nog niet rechtstreeks bij de FENEX waren aangesloten zijn lid geworden van de FENEX en per 1 januari 2004 lid geworden van de nieuwe FENEX-Raad voor Luchtvrachtlogistiek die tevens is gaan opereren als Sectorraad Expediteurs van ACN. Het secretariaat van beide raden wordt gevoerd door de ACN. Op basis van de gemaakte afspraken is het FENEX-bestuur uitgebreid met twee bestuursleden die de binnen de FENEX opererende luchtvrachtexpediteurs vertegenwoordigen. Een gezamenlijke Stuurgroep van ACN en FENEX geeft richting aan de activiteiten voor deze sector.

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 sedert 1 januari 2004 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	190
Raad voor Opslag en Distributielogistiek	116
Raad voor Douanelogistiek	112
Raad voor Luchtvrachtlogistiek	79

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 1 december 2004 werden tot leden van de Financiële Commissie, belast met het nazien van de rekening en verantwoording van de Vereniging, benoemd de heren H.M. Hentzen (Henk Hentzen Int. Expeditiebedrijven B.V.), F.C.W. Huisman (MAT Air & Ocean Freight B.V.) en C.L.M. Dietvorst (VAT Logistics B.V.). Tot plaatsvervangende leden werden benoemd de heren J.J.J. Maessen (Maco Roermond B.V.), H. van Dijk (Hudig & Dammers Forwarding B.V.) en R.L.J. Ewalds (Gaston Schul B.V.).

Lidmaatschap

In het verslagjaar werd het lidmaatschap beëindigd van 12 ledenexpeditie-ondernemingen. In 2004 traden 20 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 2005 348 ledenexpeditie-ondernemingen. Deze gegevens zijn in onderstaand overzicht verwerkt. Dit aantal is aanzienlijk gestegen ten opzichte van 2004 omdat hierin zijn opgenomen de (42) leden van de voormalige Nederlandse Vereniging van Luchtvrachtexpediteurs NVVL.

<u>Aantal medewerkers</u>	<u>Aantal bedrijven</u>	<u>Percentage</u>
< 11	178	51,1
11 - 25	77	22,1
26 - 50	38	11,0
51 - 100	20	5,7
101 - 200	16	4,6
>200	19	5,5
	<u>348</u>	<u>100</u>

Secretariaat

De algehele leiding van het secretariaat berust bij de directeur van de FENEX, de heer P.J.N. van Os. Voorts zijn aan het secretariaat verbonden secretaris Mw Mr E.M.C. Slappendel en de stafmedewerkers Mw L. Versluijs en de heren Mr S.B. Szabó en M. van Pelt, alsmede Mw L.R. Korevaar (directiesecretaresse) en Mw A. van der Wolf (secretaresse). Voor de taakverdeling binnen het secretariaat wordt verwezen naar de bijlage van dit verslag.



FENEX-GARANTIEFONDS

Het FENEX-Garantiefonds vormt nog altijd een sterke troef van de Vereniging. Het Garantiefonds voorkomt dat opdrachtgevers van een gefailleerde FENEX-expediteur worden gedupeerd indien zij door de rederij worden aangesproken voor een tweede maal vrachtkosten te betalen. Het Garantiefonds is één van de pijlers bij de profilering van het imago van de georganiseerde expediteur. Aangezien er geen aanspraken op het Garantiefonds werden ingediend met betrekking tot faillissementen uit 2003 diende door het bestuur van de Stichting FENEX Garantiefonds geen aanspraken op het Garantiefonds behandeld te worden. In 2004 werd van 2 aangesloten leden het faillissement uitgesproken. Naar aanleiding van deze faillissementen werden enige aanspraken op het Garantiefonds ingediend.

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 de mogelijkheid de risico's verbonden aan het beperkt fiscaal vertegenwoordigerschap te verzekeren.

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.



Marktonderzoek "De expediteur, schakel tussen haven en keten"

De FENEX stelt zich voortdurend ten doel het belang van de expediteur voor de logistieke keten nog duidelijker neer te zetten. Dat is nodig omdat tegenwoordig iedereen in de vervoerssector zich logistiek dienstverlener noemt. De praktijk laat zien dat dit veelal niet de inhoudelijke lading dekt. Expediteurs vervullen die rol in feite van nature. Dat leidt tot begripsverwarring, waarbij het beroepsprofiel "expediteur" aan bekendheid lijkt in te moeten.

Naast het aantonen van het belang van de expediteur in de logistieke keten wil de FENEX ook een beleid voor de toekomst van de sector ontwikkelen.

De FENEX, het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de ING Bank hebben dit verslagjaar het initiatief genomen om de rol van de expediteur nader in beeld te brengen. Dit heeft geleid tot een gezamenlijke onderzoeksopdracht aan A&S Management om een brancheonderzoek uit te voeren naar de activiteiten van de expediteurs en daarbij een relatie te leggen met de mainport Rotterdam.

Het rapport "*De expediteur, schakel tussen haven en keten*" werd gepresenteerd tijdens het na de ledenvergadering van 26 mei gehouden symposium welke plaatsvond bij de ING Bank aan de Delftse Poort te Rotterdam. Het rapport schetst een helder beeld van het fenomeen expediteur en diens rol in de keten. Daartoe wordt de sector onderverdeeld in 4 typologieën van waaruit de diensten van de expediteur worden gekoppeld aan de economische betekenis van de sector. Vrijwel de gehele sector (85%) blijkt een positief resultaat te boeken en de rendementen in de sector zijn in 2003 gestegen t.o.v. voorgaande jaren.

De totale omzet van de gehele sector wordt geschat op € 6,5 miljard. Het grootste deel van deze omzet wordt gegenereerd in Nederland. Het belang van de expeditie sector voor Rotterdam blijkt groot, zo stelt het rapport. Meer dan de helft van de expediteurs heeft zowel bij import als export zeer veel invloed op de havenkeuze. In de havenkeuze is de expediteur kritisch en het blijkt dat Rotterdam wel "een logische keuze is maar geen automatische". Dat geldt overigens ook voor het vestigingsbeleid van de expediteur. De sector meldt dat fysieke aanwezigheid in de haven steeds minder belangrijk wordt. Hoge vestigingskosten, afnemende bereikbaarheid en toegenomen ICT gebruik verleiden de expediteur te kijken naar een vestiging elders. Het rapport gaat vrij uitgebreid in op de rol van de expediteur in de afhandeling van douaneformaliteiten. Een cruciale rol, zo blijkt uit het rapport, voor zowel de overheid als de exporterende en importerende bedrijven. Een rol die de expediteur noopt tot het nemen van grote risico's ten faveure van zijn klanten, zonder dat daar (van overheidszijde) afdoende bescherming tegen bestaat. Als belangrijkste marktontwikkelingen worden de uitbreiding van de Europese Unie, ICT en de toenemende aandacht voor veiligheid als kansrijk voor de sector betiteld. Bedreigingen voor de sector worden met name gevormd door thema's als bereikbaarheid, beschikbaarheid gekwalificeerd personeel (problemen met het imago van de sector en de kwaliteit van de reguliere opleidingen) en tendering, waarbij de opkomst van zogenaamde e-auctions het grootste knelpunt gaat vormen. Het rapport besluit met het formuleren van een aantal strategische actielijnen die de sector gezamenlijk of de bedrijven individueel kunnen oppakken. Het rapport "*De expediteur, schakel tussen haven en keten*" pretendeert niet volledig te zijn, maar geeft voldoende stof om over de beschreven ontwikkelingen en de uiteengezette actielijnen na te denken. De rol van de expediteur is zeker niet uitgespeeld en hij beschikt over voldoende troeven om zijn positie in de keten te verbeteren. Van belang is dat hij zich bewust is van zijn positie en de geschetste ontwikkelingsrichtingen en uit deze richtingen een keuze maakt, waarop hij zijn eigen strategische actielijnen baseert. Tijdens het symposium onder leiding van Prof. H.W.H. Welters werden door de heren F. den Hoed (Euretco N.V.), J.L. Buijter (Voorzitter Vereniging van Rotterdamse Cargadoors) en P. Bekking (Voorzitter EVO) vanuit hun specifieke positie een visie gegeven op het rapport en vond een interessante discussie plaats met de aanwezige leden-expeditieondernemingen.

The Young International Freight Forwarder of the Year Award 2004

Tijdens het FIATA World Congress september 2004 in Sun City in Zuid-Afrika is voor de zesde 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. Slechts één kandidaat per land mag meedoen. De FENEX heeft vijf maal een kandidaat afgevaardigd aan deze wedstrijd. Voor Nederland was dat in het verslagjaar Anita van Kooten van de lidonderneming MAT Air & Ocean Freight B.V. te Zwijndrecht.

De FENEX is er bijzonder trots op dat de jury het werkstuk van Anita van Kooten heeft aangemerkt als het beste van de 20 inzendingen uit de gehele wereld en zij daarmee de titel Young International Freight Forwarder of the Year Award 2004 kreeg toegewezen. Voor de Award 2005 heeft de FENEX wederom een kandidaat afgevaardigd.

Enquête ontvangst ledenbulletins

Reeds geruime tijd wordt alle FENEX-informatie - ledencirculaires en -bulletins - per e-mail naar de leden verzonden. In het begin van het verslagjaar heeft de FENEX een enquête onder haar leden gehouden met het doel inzicht te krijgen op welke wijze het bulletin door de leden werd ontvangen. Daarop kwam een grote respons en bleek dat toch nog een hoog percentage (42%) van de leden het bulletin onjuist als platte tekst ontving. Dit had tot gevolg dat ook de bijlagen bij het bulletin niet konden worden geopend. Het onderzoek wees uit dat voor vrijwel alle e-mailsystemen gold dat dit werd veroorzaakt door de instellingen van het e-mailsysteem met betrekking tot de ontvangst (het kunnen lezen) van HTML teksten. Om dit probleem te ondervangen werd aan het bulletin een link gecreëerd waarmee de HTML tekst via de FENEX site kan worden geopend. Toch een belangrijk gegeven daar jaarlijks 41 ledencirculaires en 23 bulletins met 345 artikelen aan de leden worden verzonden.

Nieuw leaflet FENEX-Garantiefonds

Leden van de FENEX zijn automatisch aangesloten bij het FENEX-Garantiefonds. Dit Garantiefonds houdt in dat indien een FENEX-expediteur failliet gaat, het FENEX-Garantiefonds onder bepaalde voorwaarden de opdrachtgever de mogelijke financiële schade vergoedt. De leden van de FENEX staan derhalve garant voor elkaar. Voor de klant een overweging waard om eerder met een FENEX-expediteur in zee te gaan.

Om dit onder de aandacht van de opdrachtgevers te brengen werd in het verslagjaar voor de leden een nieuw leaflet FENEX-Garantiefonds ontworpen. Anders dan de voorgaande versies, is het bij deze versie mogelijk dat de leden hun firmastempel op de geprinte versie kunnen plaatsen. Indien het leaflet elektronisch wordt gebruikt, kan de opdrachtgever op eenvoudige wijze doorklikken naar de FENEX Website, de FENEX-ledenlijst of naar uitgebreide informatie omtrent het FENEX-Garantiefonds waarin het Reglement Uitkering Vergoeding FENEX Garantiefonds is opgenomen. Het leaflet is alleen voor de leden digitaal beschikbaar en ontwikkeld in de Nederlandse en Engelse taal.

Plaatsingen FENEX-ledenlijst

Ter promotie van haar leden plaatst de FENEX reeds een aantal jaar de totale ledenlijst in diverse vakgidsen. Voorbeelden hiervan zijn het Rotterdam Transport Handboek en Transportwijzer. In het verslagjaar werden ten behoeve hiervan het FENEX bedrijfsprofiel en de bladwijzer in een nieuw jasje gestoken. Nieuw dit jaar was het modaliteitenboekje "Rotterdam Transport Guide", een gezamenlijk initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam N.V., Deltalinqs, RPPC, FENEX, VRC en Havenkoerier.

Stuurgroep PR

Binnen de Stuurgroep PR, die begin 2005 bijeenkwam, werden de huidige ontwikkelingen op PR-gebied, toekomstvisies en ideeën geventileerd. Aan de uitbreiding van de FENEX Website wordt veel belang gehecht. De mogelijkheid of de FENEX moet deelnemen aan vakbeurzen en of de specialismen van de leden dienen te worden uitgebreid, dient nader te worden onderzocht.



JURIDISCH

Arbitrage

In het verslagjaar werden bij de FENEX 29 arbitrage-aanvragen ingediend. Van deze aanhangig gemaakte zaken werden 2 zaken ingetrokken en 3 zaken geschikt. In 17 zaken werd de benoeming van arbiters aangehouden. De overige in 2004 ingeleide procedures zijn nog bij de betreffende arbitragecommissie in behandeling.

De volgende ontwikkelingen hebben zich in 2004 met betrekking tot eerder aanhangig gemaakte arbitragezaken voorgedaan:

Ingetrokken:	2 zaken uit 2003
Schikking:	2 zaken uit 2003
	1 zaak uit 2002
Vonnis:	4 zaken uit 2003

Herziening van de Nederlandse Expeditievoorwaarden

Het bestuur van de FENEX heeft dit verslagjaar, op advies van de Juridische Commissie besloten de Nederlandse Expeditievoorwaarden te wijzigen. Deze wijzigingen zijn op 1 juli 2004 ingegaan.

De voorlaatste wijziging van de Nederlandse Expeditievoorwaarden dateert van 4 januari 1999. In de recente wijziging van de Nederlandse Expeditievoorwaarden is, met het oog op ontwikkelingen in de rechtspraak, bepaalde arbitrale vonnissen en wetgeving, een aantal verduidelijkingen en aanpassingen aangebracht.

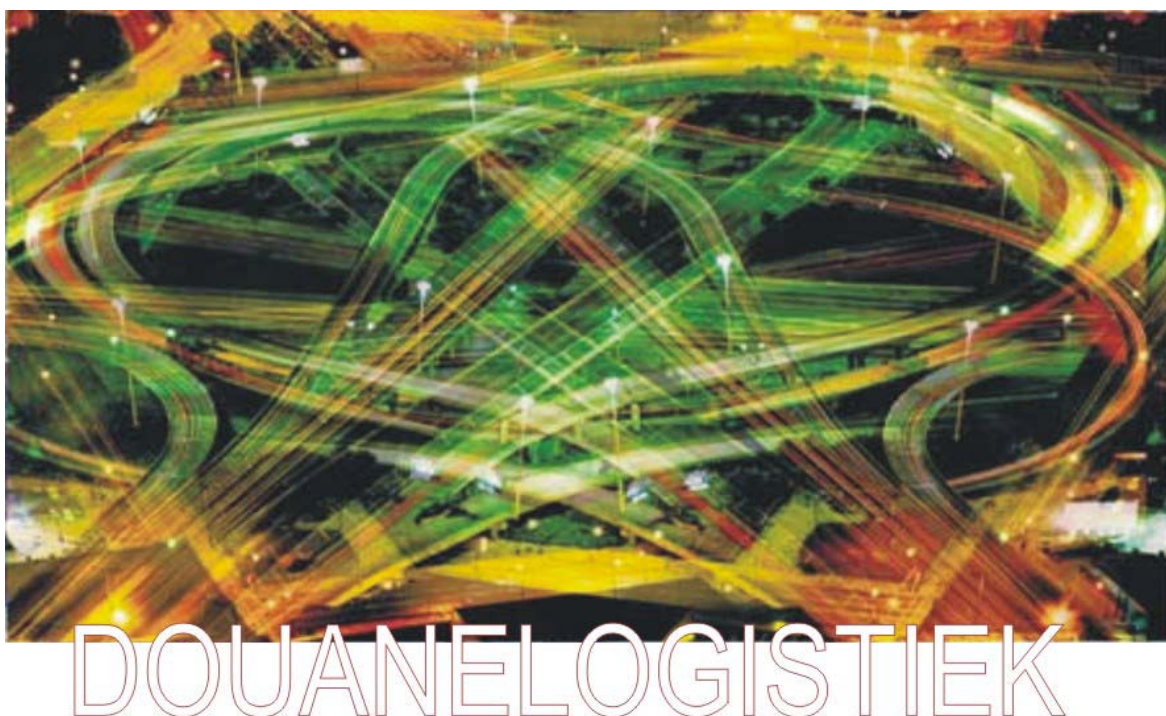
In het kort komen de wijzigingen op het volgende neer:

- Op een aantal punten is de betalingsverplichting verduidelijkt/aangepast.
- Met betrekking tot de betaling is een nieuwe regeling opgenomen ten aanzien van de opeisbaarheid van vorderingen van de expediteur.
- De regeling van verjaring is aangevuld. Deze aanvulling heeft tot doel de expediteur te beschermen tegen een verjaring van zijn vordering in het geval van bezwaar- en beroepsprocedures.
- De arbitrageregeling is op enkele onderdelen aangepast in verband met recente rechtspraak en arbitrale vonnissen.

Voorts zijn de aansprakelijkheidslimieten van artikel 11 lid 3 gewijzigd. De algemene limiet, die sedert 1987 geldt, is verhoogd van 7.500 SDR naar 10.000 SDR. De limiet per zending is aangepast van 2.000 SDR (geldt sinds 1999) naar 4.000 SDR. Deze wijzigingen passen in het streven naar een continue verbetering van het imago van de expeditie sector.

Wet identificatie bij dienstverlening / Wet melding ongebruikelijke transacties

In september van dit verslagjaar werd de FENEX benaderd door het Bureau Financieel Toezicht (BFT). Het BFT is aangewezen als toezichthouder op de naleving van antiwitwaswetgeving, te weten de Wet identificatie bij dienstverlening (WID) en de Wet melding ongebruikelijke transacties (Wet MOT), door onder andere advocaten, belastingadviseurs etc. Deze beroepsgroepen zijn onder andere verplicht hun cliënten te identificeren en ongebruikelijke transacties met betrekking tot hun cliënten te melden als zij fiscale of administratieve diensten verlenen. Het BFT is van mening dat de WID en de Wet MOT ook van toepassing zijn op douane-expediteurs. Met het BFT is dit jaar een aantal verkennende gesprekken gevoerd over de toepasbaarheid van de WID en de Wet MOT voor douane-expediteurs en knelpunten die zullen ontstaan. De FENEX is overigens van mening dat douane-expediteurs niet tot de door de wet aangewezen doelgroep behoren. Indien anders blijkt, dient een werkbare oplossing geconstrueerd te worden. De FENEX heeft daarnaast richting het Ministerie van Financiën commentaar geleverd op het concept wetsvoorstel wijziging WID en vraagtekens gesteld bij het eventueel brengen van douane-expediteurs onder de reikwijdte van de WID en de Wet MOT.



Algemeen

Voor een goede logistieke dienstverlening is het van groot belang dat de benodigde douaneformaliteiten en eventuele controles goed inpasbaar zijn in het logistieke proces en geen bottleneck vormen. Dat de douane en het bedrijfsleven hierbij op elkaar zijn aangewezen, wordt in Nederland sinds lange tijd zowel door de douane als het bedrijfsleven onderkend. De regelgeving op het gebied van douane is echter voornamelijk afkomstig uit Brussel. De ervaring leert dat de politieke druk in het kader van drugs- en fraudebestrijding en met het oog op de dreiging van terroristische aanslagen steeds meer tot gevolg heeft dat de regelgeving en de uitvoering hiervan worden aangescherpt. Goederenstromen kunnen hiervan eventuele negatieve consequenties ondervinden. De intensivering van buitengrenscontroles kan namelijk niet worden uitgevoerd zonder dat dit merkbaar is. Security en safety staan ook hoog op de Europese agenda.

In 2004 vond een verdere uitwerking plaats van de voorstellen van de Europese Commissie inzake 'vereenvoudigde' en papierloze procedures en inzake geïntegreerde beheersing van de buitengrenzen.

Het bedrijfsleven, de douane en andere controlerende instanties staan dan ook gezamenlijk voor de uitdaging 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 inmiddels ook met andere betrokken overheidsinstellingen zoals de Rijksdienst voor de keuring van Vee en Vlees (VWA/RVV) en de Plantenziektenkundige Dienst, teneinde eventuele problemen te onderkennen en waar mogelijk op te lossen.

Het jaar 2004 is een bewogen jaar geweest. Een jaar dat met name naar de toekomst is gericht. Zo zijn er diverse automatiseringsprojecten doorgevoerd en zijn er voor andere voorbereidingen getroffen. Deze en andere belangrijke ontwikkelingen zijn dit jaar in de Raad voor Douanelogistiek en de Stuurgroep Douane aan de orde gesteld. De Stuurgroep Douane behandelt lopende of spoedeisende onderwerpen op douanegebied en bereidt adviezen en voorstellen ten behoeve van de Raad voor Douanelogistiek voor. De Raad voor Douanelogistiek is dit verslagjaar op 23 april bijeengewees. Aansluitend op deze bijeenkomst werd door de FENEX in samenwerking met de Belastingdienst / Douane een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd inzake de 'Uitbreiding van de Europese Unie en de overgangsmaatregelen met betrekking tot de indirecte belastingen'. Tevens werd door de douane ingegaan op enkele ontwikkelingen op het gebied van de 'papierloze Douane'.

Directe vertegenwoordiging

Een jarenlange discussie over het directe vertegenwoordigerschap lijkt uiteindelijk tot een goed einde te komen. Uit oogpunt van risico beheersing is het wenselijk dat douane-expediteurs aangiften ten invoer kunnen doen via de methode van de directe vertegenwoordiging. Aan deze wijze van aangeven kleeft tot op dit moment echter een aantal nadelen, zoals het niet kunnen toepassen van het maandkrediet en het niet voorzien in deze vorm van vertegenwoordiging in het Sagitta-invoer systeem. Na een jarenlang overleg tussen het Ministerie van Financiën en de FENEX is eind 2003 uiteindelijk door het Ministerie besloten een aantal vragen voor te leggen aan de Europese Commissie. Doel ervan was te toetsen of de door de FENEX in overleg met het Ministerie voorgestane procedure in overeenstemming is met de communautaire bepalingen. Het is daarom ook bijzonder verheugend dat de Europese Commissie begin 2004 in positieve zin heeft geantwoord op het Nederlandse voornemen.

Dit verslagjaar is er binnen de Belastingdienst / Douane gewerkt aan een nadere uitwerking van de tot stand te brengen regeling. De Belastingdienst / Douane heeft echter medegedeeld dat zij er naar streeft om per 25 september 2005 in het douanesysteem Sagitta Invoer het directe vertegenwoordigerschap te faciliteren. Deze datum wordt van overheidswege gesteld om zowel de Belastingdienst / Douane als ook softwareleveranciers en aangevers in staat te stellen hun software en systemen aan te passen. Ondanks bezwaren van de FENEX wordt door de douane vastgehouden aan eerdergenoemde datum.

Voorts heeft de FENEX het Ministerie van Financiën eind 2004 aangeschreven omtrent onduidelijkheden die zijn ontstaan wegens de wijzigingen van het Enig Document per 9 januari 2005. De onduidelijkheden betreffen de situatie dat een douane-expediteur in het kader van directe vertegenwoordiging ook als fiscaal vertegenwoordiger kan optreden.

Herziening Communautair Douanewetboek

De FENEX heeft de toekomstige ontwikkelingen (zoals Sagitta Uitgaan) en de voorgestelde wijzigingen (modernisatie) van de Europese Commissie omtrent het Communautair Douanewetboek (CDW) dit jaar nauwgezet gevolgd. Daar deze ontwikkelingen het bestaande 'landschap' compleet kunnen wijzigen, verdient dit ook de nodige aandacht. Zo heeft de FENEX op zowel nationaal als internationaal vlak (in CLECAT verband) een actieve bijdrage geleverd aan het becommentariëren van de diverse voorstellen omtrent de herziening van het CDW. Eén van de voorgestelde wijzigingen waartegen de FENEX bezwaar heeft gemaakt betreft de regeling van de aansprakelijkheid. In de 3^e revisie van de wijzigingsvoorstellen werd het onderscheid tussen de directe en indirecte vertegenwoordiging voor wat betreft de aansprakelijkheid voor de douaneschuld tenietgedaan. Hiertegen is ernstig bezwaar aangetekend door de CLECAT bij de Europese Commissie en door de FENEX bij het Ministerie van Financiën. In de 4^e revisie is de Europese Commissie echter teruggekomen op dit voorstel.

Regionaal overleg met de douane

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. In dit perspectief overlegt de FENEX al geruime tijd met Douane Rotterdam. Ook met Douane Noord bestaat een soortgelijk overleg. Bij dit overleg vertegenwoordigen FENEX, EVO en ETT het bedrijfsleven. Onderwerpen als beperking openingstijden en sluiting van douanekantoren, knelpunten met betrekking tot het NCTS en het beleid inzake controles en verleggen van controles komen onder meer aan bod. Deze overleggen worden ook door de douane als nuttig beschouwd.

Dienstverlening / vestigingsbeleid van de douane

De Belastingdienst / Douane dient over de sluiting van douanekantoren in een zo vroeg mogelijk stadium met het bedrijfsleven te communiceren. De sluiting dient eveneens in gelijke pas te lopen met het toekennen van vereenvoudigde regelingen/faciliteiten. Dit is inmiddels ook het beleid van de douane. De FENEX is van mening dat het toekennen van vereenvoudigde regelingen en het leveren van maatwerk niet alle problemen oplossen die voor het bedrijfsleven voortvloeien uit de sluiting van douanekantoren.

Tijdens een regulier overleg met Douane Noord in februari van dit jaar, werd door de douane het beleidsvoornemen met betrekking tot de toekomstige sluitingen gepresenteerd. Bedoeling is dat er uiteindelijk nog maar een beperkt aantal douanekantoren open zal blijven. Verder heeft Douane Noord te kennen gegeven dat, hoewel niet gegarandeerd kan worden dat het serviceniveau voor een ieder kan en zal worden gehandhaafd, zij wel onderkent dat het serviceniveau in zijn algemeenheid gewaarborgd dient te worden. Indien nodig zullen individuele werkafspraken worden gemaakt. Tijdens deze bijeenkomst werd tevens besloten om gezamenlijk een inventarisatie- / actielijst op te stellen. Mede aan de hand van de laatst geaccordeerde lijst zou de douane onderzoeken of sluiting of beperking opportuun is. Eventueel openstaande knelpunten dienen daarvoor -in overleg met de koepels- wel eerst opgelost te worden.

Met Douane Rotterdam is dit jaar gesproken over het voornemen van de douane om een aantal werkprocessen op de locatie Oliphantweg te concentreren en te verplaatsen naar andere kantoren. Ook hier is een inventarisatielijst met eventuele knelpunten opgesteld. Inmiddels is duidelijk geworden dat voor een aantal processen maatwerk mogelijk zal zijn.

New Computerized Transit System / Transit

De FENEX heeft het afgelopen jaar veel aandacht besteed aan de verdere implementatie van het New Computerized Transit System (NCTS). Zo zijn er diverse overleggen gevoerd met de Belastingdienst / Douane, waarbij allerlei vraag- en knelpunten aan de orde zijn gesteld. Nadat is gebleken dat het NCTS met storingen te kampen heeft, hebben VNO/NCW, EVO, VNC en FENEX begin 2004 in een gezamenlijke brief aan het Ministerie van Financiën hun bezorgdheid uitgesproken over het functioneren van het NCTS en het grote aantal niet-gezuiverde aangiften. Op 1 april is het NCTS-systeem voor vergunninghouders Toegelaten Afzenders en Geadresseerden verplicht gesteld. Afgezien van een aantal storingen in het begin functioneert het NCTS-systeem redelijk tot goed, mede door de wederzijdse inspanningen van de douane en het bedrijfsleven.

NCTS - Mededelingen niet beëindiging douanevervoer en uitnodigingen tot betaling

Reeds voor de verplichtstelling van het NCTS voor vergunninghouders Toegelaten Afzenders en Geadresseerden waarschuwde het bedrijfsleven het Ministerie van Financiën en de Belastingdienst / Douane over problemen in verband met een toename van de niet-zuiveringen. Door de FENEX is in diverse gremia ter sprake gebracht dat veel aangevers die NCTS-aangiften hebben verricht, worden geconfronteerd met mededelingen niet-beëindiging vervoer en uitnodigingen tot betaling. Deze niet-zuiveringen zijn onder meer veroorzaakt doordat het afmelden in het NCTS door zowel de vergunninghouder Toegelaten Geadresseerde als de douane niet op de juiste wijze is geschied. Ook zijn door betrokkenen fouten gemaakt in de te volgen handelswijze bij het buitenwerkingstellen van reeds aanvaarde NCTS-aangiften.

Uiteindelijk hebben de FENEX en de EVO gezamenlijk een dringend beroep gedaan op de voorzitter van het Overleg Douane Bedrijfsleven, om te bewerkstelligen dat de douaneregio's een actieve bijdrage gaan leveren aan het oplossen van de problemen die aangevers hebben met reeds niet-gezuiverde NCTS-aangiften. Naar aanleiding van dit verzoek heeft de voorzitter van het Overleg Douane Bedrijfsleven in december van dit jaar medegedeeld dat elke douaneregio twee douaneambtenaren heeft ingezet die zich actief bezighouden met deze problematiek. Verder zal de nationale transitcoördinator zijn collega's in de andere lidstaten lijsten overhandigen van niet-gezuiverde NCTS-aangiften met het verzoek hierop actie te ondernemen. Gehoopt wordt dat op korte termijn de veelvoud aan niet-zuiveringen aanzienlijk zal afnemen.

NCTS – Noodprocedure voor de Rotterdamse haven

In de eerste dagen na de verplichtstelling van het NCTS voor de vereenvoudigde procedure viel het systeem een aantal keren uit. Toen werd direct duidelijk dat de te hanteren communautair voorgeschreven noodprocedure voor een haven als Rotterdam niet werkbaar is. Uitval van het systeem resulteerde in lange wachtrijen bij de uitgaande poort op de terminals en veel extra werk voor aangevers. Hierover heeft een gesprek plaatsgevonden met de Europese Commissie, waarbij ook de Nederlandse douane aanwezig was. Uitkomst van dit gesprek was dat de Europese noodprocedure niet wordt gewijzigd, maar dat voor de Rotterdamse haven een meer praktische oplossing dient te worden gevonden. De verdere uitwerking is overgelaten aan Douane Rotterdam in overleg met het bedrijfsleven. In de komende periode zal hierover verder worden gediscussieerd. Verwacht wordt dat de nieuwe noodprocedure binnenkort bekend zal worden gemaakt.

NCTS - invoering zekerheidsmodule

Met de invoering van NCTS fase 3.2.1 per 3 april 2005 zal er in het NCTS-systeem een zekerheidsmodule worden ingebouwd. Naar aanleiding van een toelichting op de werking van de bewaking van de zekerheid (referentiebedrag), hebben de FENEX en de EVO gezamenlijk een reactie laten uitgaan naar het Ministerie van Financiën. Hierin werd kenbaar gemaakt dat een rigide toepassing van het systeem zal leiden tot een onwerkbaar situatie. Inmiddels werd op 5 januari 2005 van het Ministerie van Financiën een antwoord ontvangen. Het uitgangspunt van de douane is nog steeds dat het blokkeren van de zekerheid bij aanvang van een transport zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Om meer duidelijkheid te verkrijgen over de nadere uitwerking van het beleid, zal met de Belastingdienst / Douane nog nader overleg plaatsvinden.

Teruggave douanebescheiden bij het kantoor van uitgang

Met de Belastingdienst / Douane heeft in het verleden regelmatig overleg plaatsgevonden over de problemen met het terugontvangen van het 3^e exemplaar. Begin 2002 is tijdens een bijeenkomst te Heerlen tussen het bedrijfsleven en de douane een aantal afspraken gemaakt dat moet leiden tot een verbetering van het terugzendingsproces. Onder meer werd afgesproken dat wanneer een met Nederlandse porti voldoende gefrankeerde envelop wordt bijgevoegd, de douane de 3^e exemplaren zal terugsturen naar het adres dat wordt vermeld op de envelop. In deze afspraak was echter nog geen rekening gehouden met de overgang van terminals van een entrepot type B naar een RTO. Wat betreft de aanlevering bij een RTO werden ook geen problemen verwacht. Gebleken is echter dat bij een RTO wel problemen kunnen rijzen, waardoor het 3^e exemplaar alsnog bij de cargadoor terecht komt. Met het oog hierop heeft de FENEX in diverse overleggen met de douane gepleit voor praktische afspraken teneinde een verbetering in de situatie te brengen. Voorts heeft de FENEX commentaar geleverd op het voorgenomen beleid van de douane in deze. Het beleid is inmiddels in het Handboek Douane gepubliceerd. De verwachting bestaat dat in de toekomst, met het oog op de ontwikkelingen op automatiseringsgebied, dit probleem uiteindelijk opgelost zal kunnen worden.

Herziening Enig Document

Met ingang van 9 januari 2005 is het gebruik van het Enig Document gewijzigd. In samenwerking met de Belastingdienst / Centrum voor Product- en Procesontwikkeling (B/CPP) heeft de FENEX in november en december een drietal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd. Deze bijeenkomsten werden zeer goed bezocht (in totaal 320 deelnemers) en werden als zeer nuttig beschouwd.

Daar de wijzigingen aanzienlijk waren en ook onverwachte gevolgen hadden, heeft de FENEX door middel van een brief een aantal zorgpunten onder de aandacht van het Ministerie van Financiën gebracht. Een aantal problemen is door het Ministerie opgepakt, in die zin dat daarvoor een (tijdelijke) oplossing werd getroffen. Ook de bereikbaarheid van de helpdesk is voor de beginperiode uitgebreid.

Verleggen van controles

Sinds geruime tijd wordt door de FENEX bepleit dat meer fysieke controles voor verlegging in aanmerking moeten kunnen komen. Dit gebeurt op verschillende niveaus. In dit verband is het verheugend dat Douane Rotterdam haar beleid ten aanzien van het verleggen van niet-fiscale controles dit jaar heeft versoepeld. Ter voorkoming van extra laad- en loswerkzaamheden, is het onder bepaalde voorwaarden mogelijk geworden dat pre-arrival selecties voor de uitvoering van de controle kunnen worden verlegd naar de volgende logistieke schakel in Rotterdam. Wel heeft de FENEX hierbij de kanttekening gemaakt dat de mogelijkheden niet optimaal worden benut. Immers het verleggen is alleen toegestaan bij bepaalde goederen en nog alleen binnen de douaneregio van Rotterdam. Deze beperkingen gaan ook verder dan nodig is op basis van het geformuleerde beleid in deze. De FENEX zal zich dan ook blijven inzetten om de diverse douanecontroles efficiënter in het logistieke proces te laten plaatsvinden.

Exportcontroles

In verband met de huidige internationale ontwikkelingen zullen de exportcontroles -in het kader van security- in de toekomst alleen maar worden geïntensiveerd. In 2004 zijn de uitgaande controles in de haven van Rotterdam al flink toegenomen. Op dit moment wordt door de douane ook gebruik gemaakt van de mobiele scan, waarbij deze achter de inkomende sluis op de terminals wordt ingezet. Gezien de voorziene toename van controles is het zowel de douane als het bedrijfsleven eraan gelegen de controles op een logistiek verantwoorde en werkbare wijze te laten plaatsvinden.

De FENEX is betrokken bij de nadere uitwerking van de procedures. Daarbij heeft de FENEX de douane gewezen op eventuele knelpunten die zich kunnen voordoen. Hierop heeft de douane aangegeven dat het uitgangspunt is dat containers niet ten koste van alles zullen worden opgehouden. Daarentegen zullen containers die op basis van een risicoanalyse als hoog risico worden aangemerkt wel vastgehouden worden totdat de controle heeft plaatsgevonden. Europese en nationale ontwikkelingen (zoals het verstrekken van pre-departure informatie, het Automated Export System, het Export Control System en de ontwikkeling van Sagitta Uitgaan) worden in de discussie meegenomen.

Modelcontract voor het optreden als beperkt fiscaal vertegenwoordiger

De werkgroep Fiscale Vertegenwoordiging is in 2001 door de Raad voor Douanelogistiek ingesteld, teneinde problemen/knelpunten rond het optreden als fiscaal vertegenwoordiger te inventariseren en te onderzoeken welke actie ondernomen kan worden. De werkgroep achtte het wenselijk dat de leden kunnen beschikken over een modelcontract inzake het optreden als beperkt fiscaal vertegenwoordiger dat gebruikt kan worden richting opdrachtgevers en besloot haar werkzaamheden te richten op het opstellen van een dergelijk contract. Vorig jaar zijn de werkzaamheden met betrekking tot de Nederlandse en Engelse versie van dit contract afgerond. Tijdens dit verslagjaar is aan de leden een Duitse en Franse versie van het modelcontract ter beschikking gesteld. Het modelcontract is in alle talen opgenomen op de FENEX Website onder Diensten en Producten en vervolgens FENEX-voorwaarden.

Uitbreiding Europese Unie

Op 1 mei 2004 is de Europese Unie uitgebreid met 10 nieuwe lidstaten. Dit betekent dat vanaf het moment van toetreding de Europese wet- en regelgeving op de nieuwe lidstaten van toepassing is geworden (zoals het Communautair Douanewetboek). De FENEX heeft de leden medio dit jaar diverse malen geïnformeerd met betrekking tot de gevolgen van de uitbreiding en de eventuele overgangsmaatregelen die gelden op douanegebied (ook veterinair en fytosanitair). Zo heeft de FENEX onder meer in samenwerking met de Belastingdienst een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd, die zeer goed door de leden werd bezocht.

Elektronisch overzicht gedane aangiften bij Sagitta-Invoer

In het Overleg Douane-Bedrijfsleven dat medio 2004 plaatsvond heeft het bedrijfsleven, waaronder de FENEX, de wens uitgesproken het maandelijkse overzicht van gedane aangiften "mededeling afloop uitstel van betaling" elektronisch te ontvangen. Een elektronische variant zou voor het bedrijfsleven voordelen kunnen bieden. Een elektronisch aangeleverde lijst kan "parallel draaien" met in de interne administratie voorkomende bestanden, waardoor gegevens gemakkelijker kunnen worden teruggevonden en met elkaar kunnen worden vergeleken. Vanaf 1 december van dit verslagjaar is het mogelijk geworden het maandelijks overzicht van gedane aangiften "mededeling afloop uitstel van betaling" elektronisch te ontvangen. Deze methode zal in 2005 nog worden verbeterd.

Programma CLIENT / veterinair

In mei 2001 is het project Controles op Landbouwgoederen bij Import en Export naar een Nieuwe Toekomst (CLIENT) van start gegaan. Doel van CLIENT is het efficiënter en effectiever inrichten van informatiestromen en controleprocessen bij im- en export van landbouwgoederen door middel van ICT-toepassingen. In navolging van hetgeen op fytosanitair gebied tot stand is gebracht, heeft op 5 juli van dit jaar de landelijke implementatie met betrekking tot het elektronisch vooraanmelden van veterinaire zendingen plaatsgevonden. Dit komt neer op het elektronisch indienen van het GDB door het bedrijfsleven en de afwerking daarvan door de VWA/RVV. Teneinde het gehele proces van veterinair binnenbrengen te verbeteren heeft er het afgelopen jaar veelvuldig overleg plaatsgevonden met de VWA/RVV en de douane. Zo zijn onderwerpen als doorlooptijden en de wijze waarop het gezondheidscertificaat kan worden ingediend behandeld. De ervaringen van bedrijven die gebruikmaken van deze systemen zijn

inmiddels redelijk positief. Zo is de doorlooptijd van de documentencontrole teruggedrongen en is de te hanteren procedure redelijk efficiënt. Dit is echter ook anders geweest. Enige tijd voor de implementatie werd bekend dat de procedure voor schriftelijke aangevers werd verzaamd. Ondanks bezwaar van de FENEX heeft de VWA/RVV dit doorgezet, met als gevolg enorme vertragingen in de afhandeling van de documentencontrole. Half juli heeft de VWA/RVV besloten om de oude procedure voor schriftelijke aangevers te 'herintroduceren'.

Hoewel de landelijke implementatie heeft plaatsgevonden, betekent dit niet dat het project is afgerond. Mede op basis van de ervaringen zal de discussie worden voortgezet om verdere verbeteringen te kunnen bewerkstelligen.

Implementatie nieuwe fyto-sanitaire richtlijn

De wijze waarop Nederland uitvoering zou geven aan deze richtlijn per 1 januari 2005 werd eind oktober tijdens een voorlichtingsbijeenkomst bekendgemaakt. Een groot aantal vragen van het bedrijfsleven kon echter niet beantwoord worden door de Plantenziektenkundige Dienst en de Belastingdienst / Douane. Daarnaast bestond er van de zijde van het bedrijfsleven grote kritiek met betrekking tot de opgestelde werkwijze. De FENEX heeft hierop mede namens een aantal betrokken koepels een brandbrief aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) gestuurd. Naar aanleiding hiervan heeft er in de periode voor de implementatie veelvuldig overleg plaatsgevonden met het Ministerie van LNV en de Belastingdienst / Douane. Dit heeft geleid tot een reeks van aanpassingen in de procedures en een reeks van oplossingen voor de gesignaleerde knelpunten. Op een aantal problemen en knelpunten (met name voor fyto-sanitair schriftelijke aangevers) is het niet mogelijk gebleken om met de overheid tot een compromis te komen. Met een tweetal voorlichtingsbijeenkomsten werden de leden op de hoogte gebracht van de nieuwe werkwijze.

Ook heeft de FENEX een modelovereenkomst opgesteld voor het geval dat fyto-sanitaire controles worden verlegd. Het modelovereenkomst kan behulpzaam zijn in de relatie tussen de expediteur en zijn opdrachtgever c.q. de beheerder van een fyto-sanitair erkend inspectiepunt.



Raad voor Zeehavenlogistiek

Gedurende het verslagjaar is de Raad voor Zeehavenlogistiek niet bijeen geweest. Een geplande bijeenkomst in juni, waarvoor een aantal gastsprekers waren uitgenodigd, kon helaas wegens gebrek aan belangstelling niet door gaan. Binnen de Stuurgroep van deze Raad is veel aandacht geweest voor security en security surcharges die terminaloperators en rederijen veelal gelijktijdig zijn gaan berekenen.

Waar mogelijk heeft de FENEX haar kritische standpunt in deze kenbaar gemaakt. Dit standpunt werd mede ontwikkeld binnen het CNE, waarover later in dit jaarverslag meer. Daarnaast is in een themabijeenkomst de ontwikkeling van een port community systeem door Portinfolink gesproken. Expediteurs in de haven hebben hierbij hun wensen en prioriteiten kunnen aangeven. Ook is aandacht geweest voor de fumigatieproblematiek in de haven.

Overleg FENEX - VRC

Het jaarlijkse bestuursoverleg met de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors vond plaats het voorjaar van 2004. Daarbij werd onder meer gesproken over de regeling kredietbeperking voor uitgaande lading. Nog altijd worden de consequenties van deze regeling door expediteurs als zeer belastend ervaren. Voorts werd gesproken over security en gasvrijverklaringen.

CNE

De jaarlijkse vergadering van het Comité van Noordzeehavenexpediteurs werd in 2004 in Rotterdam gehouden. Met goede vertegenwoordiging van expediteurs uit de Hamburg – Le Havre range werd onder meer gesproken over de security surcharges. Daar is het standpunt ontstaan dat later ook door de FIATA is overgenomen. Expediteurs erkennen dat er mogelijk aanvullende veiligheidsmaatregelen getroffen zijn door terminals en rederijen. De kosten voor deze maatregelen zijn echter operationele kosten en moeten als zodanig in de kostprijs worden opgenomen en niet in een aparte toeslag, zeker niet nu het tijdelijke karakter voor deze maatregelen ontbreekt. Ook bestaat bezwaar tegen de onduidelijke en onvolledige toelichting van de zijde van terminaloperators en rederijen waaruit de kosten voor de security surcharges bestaan. Mede namens de FENEX heeft het CNE dit standpunt aan rederijen en conferences kenbaar gemaakt.

OPSLAG & DISTRIBUTIELOGISTIEK

In 2003 is de Raad voor Opslag en Distributielogistiek niet bijeen geweest. Binnen de Stuurgroep van deze Raad is aandacht geweest voor de verschillende algemene voorwaarden die in de warehousing en logistiek worden gehanteerd en de wens deze samen te voegen. Daarnaast is onder meer gesproken over ketenveiligheid, beprijzen van infrastructuur in Europa en opleidingen.

LUCHTVRACHTLOGISTIEK

Raad voor Luchtvrachtlogistiek

De per 1 januari 2004 opererende Raad voor Luchtvrachtlogistiek - de gezamenlijke Raad van de FENEX en de ACN (Sectorraad expediteurs) kwam in het verslagjaar op 27 februari, 12 mei en 27 september bijeen.

Commotie over Exportscan op Schiphol

Begin 2004 was er veel ophef over de exportscan die Douane op Schiphol wil invoeren. Mede namens de expediteurs heeft ACN zich ingespannen om hiervoor de scans (of andere onderzoeksmethoden) bij de afhandelaars op Schiphol te gebruiken. Dat verstoort het logistieke proces aanmerkelijk minder. De commotie ontstond door de dreigende vertraging en kosten van extra werkzaamheden door het gebruik van de centrale Douanescans op Schiphol. Elektronische voorinformatie op HAWB-niveau is een belangrijke randvoorwaarde van de Douane en een middel om met behulp van risicoanalyses het aantal te scannen zendingen verminderen ("reduced checks").

Afronding Europese Air Cargo Programma

Per 1 mei hebben FIATA en CLECAT nieuwe samenwerkingsafspraken gemaakt met de IATA in het nieuwe Europese Air Cargo Programma (EACP) dat in de afgelopen jaren tot stand is gebracht. Veel agenten hebben de overeenkomst inmiddels getekend en IATA zal nog in actie komen om ook de rest over de streep te trekken. Het nieuwe afrekenstelsel werkt goed; de borgstellingen uit het verleden kunnen worden opgeheven. In plaats daarvan zijn er nu kredietlimieten op basis van omzet.

Seminar Montreal Verdrag

Op 16 september heeft ACN samen met Boekel De Nerée een seminar georganiseerd over het Montreal Verdrag dat op 28 juni 2004 voor Nederland in werking is getreden. Het verdrag is geldig in 53 landen, waaronder vrijwel de gehele EU, USA en Japan. Het verdrag gaat over de aansprakelijkheid van luchtvrachtvervoerders en expediteurs en zal op termijn het bestaande Warschau systeem geheel vervangen. Naast een groot aantal luchtvrachtexpediteurs waren er veel zogenaamde bekende verladers aanwezig.

Virtuele Vrije Zone op Schiphol

ACN heeft samen met de Douane gewerkt aan een zogenaamde Vrije Zone Type II voor het 1e-2e linieverkeer tussen de afhandelaars en de expediteurs op Schiphol. De Douane krijgt geautomatiseerd toezicht via het "Documentloos Goederen Volg Systeem" en de entrepoothouders hoeven dankzij deze "kijkdoos" het onderlinge verkeer niet te melden in het NCTS of zelf te rapporteren. Dit levert de expediteurs een besparing van ruim 4 miljoen Euro op. Het proces gaat sneller, er is minder kans op fouten en meer tijd (maandrapportage) om onvolkomenheden in de goederenstroom aan te zuiveren. Vrijwel alle afhandelaren en een flink aantal grote expediteurs op Schiphol doen mee aan de Vrije Zone en hebben de vergunning aangevraagd. Om het DGVS zorgvuldig te kunnen implementeren en de bedrijven vanaf medio 2005 gefaseerd aan te sluiten heeft ACN aan de Douane verzocht de NCTS ontheffing voor de deelnemende entrepots te verlengen tot 1 juli 2005.

Grote problemen met fytorichtlijn

De nieuwe fyto-richtlijn van de EU geeft grote problemen. Sinds Brussel "de baas is", is een sterke buitengrens het credo. Helaas hebben ACN en FENEX keer op keer moeten constateren dat alle nieuwe controles vooral in Nederland voor extra rompslomp en hogere kosten zorgen. Bij de import van bloemen, groenten en fruit gaat het om grote aantallen (soms wel honderden) zendingen per vlucht en vele tientallen vluchten per week. Gelukkig mag - ook hier na veel overleg - de fytosanitaire keuring verlegd worden naar een locatie in het binnenland, maar de documentencontrole moet wel aan de buitengrens plaatsvinden.

ACN Security Programma

Op 30 november is het ACN Security Programma aan de pers gepresenteerd. Dit is een praktische invulling van het in 2002 afgesloten Cargo Convenant van het Regionaal Criminaliteitsplatform Schiphol. De deelnemende expediteurs, afhandelaars en truckers werken met elkaar aan een veiliger Schiphol door een aantal operationele en beveiligingsmaatregelen te nemen. Onderdelen van het programma zijn een audit voor het ACN Certificaat 'Good and Secure Air Cargo Practices' (BRL K13001) dat samen met de KIWA ontwikkeld is om de kwaliteit van de criminaliteitspreventiemaatregelen te borgen. Dit keurmerk is ook een hulpmiddel bij de uitvoering van de Luchtvaartwet. De deelnemers verplichten zich verder om in geval van criminaliteit in het eigen bedrijf aangifte te doen en dat kan in bepaalde gevallen eenvoudig via Internet. De Politie, Marechaussee en het OM hebben een snelle follow-up toegezegd en vaste contactpersonen toegewezen.

Alle partijen zullen regelmatig informatie over criminele ontwikkelingen en preventiemaatregelen uitwisselen en de deelnemende bedrijven hierover voorlichten. Verder beheren ACN en Schiphol gezamenlijk een zogenaamde Cargo Criminality Prevention List (CCPL) om te voorkomen dat de bedrijven personeel aannemen dat betrokken is geweest bij criminele activiteiten in de luchtvrachtsector.



OPLEIDINGEN

De toegenomen vraag naar opleidingen uit 2003 heeft zich in 2004 voortgezet. Gedurende het verslagjaar is door de FENEX Commissie Opleidingen gewerkt aan het herschrijven van de cursus Expeditie & Logistiek. Voorts is besloten tot een herstructurering van deze opleiding. Dit houdt in dat deze cursus in een samenwerkingsverband met het Scheepvaart en Transportcollege (STC) in Rotterdam wordt aangeboden. De cursus Expediteur wordt nu in een samenwerking tussen de FENEX en het STC verzorgd. Daarmee is de continuïteit van deze cursus gewaarborgd. De FENEX blijft nauw betrokken bij de inhoud en vormgeving van deze cursus. Van groot belang voor de FENEX en haar leden is de erkenning van FIATA voor deze cursus, zodat aan cursisten het internationaal erkende FIATA Diploma in Freight Forwarding afgegeven kan worden. De procedure voor erkenning werd gedurende het verslagjaar in gang gezet en begin 2005 heeft de FENEX deze erkenning van FIATA verkregen.

In september 2004 is de cursus Declarant voor het eerst in modulaire vorm van start gegaan. Deze cursus is nu verdeeld in drie modules die tezamen goed zijn voor het diploma Declarant van de FENEX. De afzonderlijke modules kunnen ook los gevolgd worden, bijvoorbeeld als bijscholing op specifieke onderwerpen.



ARBO-besluit - Aanvullende Risico-Inventarisatie en -Evaluatie

In februari van dit verslagjaar is het Arbeidsomstandighedenbesluit (ARBO-besluit) gewijzigd. Hierdoor is het opstellen van een aanvullende risico-inventarisatie en -evaluatie (ARI&E) verplicht gesteld voor bedrijven die gevaarlijke stoffen op- en overslaan. Een en ander heeft als doel de preventie en beperking van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen. In eerdere concepten van dit besluit werd geen onderscheid gemaakt tussen de productiegerelateerde en de vervoersgebonden sector. Toen dit onderscheid eenmaal werd gecreëerd ontbrak het bij de vervoersgebonden sector echter aan een ondergrens.

Hoewel het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW), mede op verzoek van de FENEX, een ondergrens heeft laten opnemen, lijkt de ARI&E een verstrekkend toepassingsgebied te hebben - namelijk alle inrichtingen die beschikken over een milieuvergunning betrekking hebbende op gevaarlijke stoffen. Inrichtingen waar het Besluit opslag- en transportbedrijven (BOT) op van toepassing is, zijn van de ARI&E uitgezonderd. De precieze invulling van de definitie vervoersgebonden inrichtingen en de wijze waarop het BOT haar werking heeft evenals de precieze invulling van de verplichtingen, zijn nog onderwerp van nadere uitwerking. Verder zijn er dit jaar standaardscenario's ontwikkeld voor vervoersgebonden inrichtingen, waardoor het vervullen van de verplichtingen vergemakkelijkt dient worden.

Voorlichtingsdag van de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen

In de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG), waar de FENEX deel vanuit maakt, is dit jaar aan een aantal onderwerpen veel aandacht besteed. Zo werd onder meer aandacht besteed aan de aanvullende risico- inventarisatie en -evaluatie, de nieuwe PGS 15 (die in de plaats komt van de CPR 15) en de nota externe veiligheid vervoer van gevaarlijke stoffen. De jaarlijkse voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen van de CTGG vond dit verslagjaar plaats op 26 november in het Erasmus Expo Congrescentrum in Rotterdam. Op deze dag werd aandacht besteed aan een reeks van praktische zaken die in nauw verband staan met actuele ontwikkelingen op het gebied van vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals onder meer de problematiek van binnenkomende gegaste zeecontainers en de wijzigingen in het ADR 2005. Ook werd door de CTGG een lustrumsymposium georganiseerd waarin thema's als veiligheid en omgaan met risico's werden behandeld.



FIATA

Van 19 tot en met 23 september 2004 vond in Sun City (Zuid-Afrika) het FIATA World Congress 2004 plaats. Het door de Zuid-Afrikaanse expediteursorganisatie SAAFF georganiseerde congres werd bijgewoond door 600 vertegenwoordigers van expeditiebedrijven uit 70 landen. De aanwezige congresdeelnemers werd een goed georganiseerd congres geboden. Het motto van het congres was "Gateway to Africa". Het congres omvatte ook een vakbeurs waar door 30 standhouders hun dienstverlening aan expeditiebedrijven werd gepresenteerd. Daartoe behoorden onder meer de stands van de Rotterdamse en Amsterdamse Havens. Tijdens het congres in Sun City werd wederom de FIATA/TTClub/IATA Award uitgereikt voor de "Young International Freight Forwarder of the Year". Het doel van deze Award is opleiding en training in de sector bij jongere medewerkers in de sector te stimuleren en zo de vakbekwaamheid en de kwaliteit van de dienstverlening te bevorderen. Om mee te dingen naar de Award, een zeer prestigieuze prijs ter waarde van \$ 35.000,-, moet de genomineerde persoon een werkstuk schrijven over een door het Steering Committee FIATA/TTClub/IATA vastgesteld onderwerp. De winnaar dit jaar was Anita van Kooten uit Nederland, werkzaam bij de lidonderneming MAT Air & Ocean Freight B.V. te Zwijndrecht.

Het aantal ledenorganisaties aangesloten bij de FIATA bedraagt thans 93 uit 83 landen. Daarnaast kent de FIATA nog ruim 2800 individuele expeditiebedrijven als lid. In totaal zijn ruim 40.000 expeditieondernemingen in de gehele wereld binnen de FIATA georganiseerd. Voor een gedetailleerd overzicht van de ledenorganisaties en individuele leden van de FIATA wordt verwezen naar de website van FIATA www.fiata.com.

Vele onderwerpen met een internationaal karakter werden weer behandeld in de verschillende instituten en adviesorganen van de FIATA. Naast specifieke zaken behorende tot het werkkterrein van de instituten en adviesorganen kreeg het onderwerp security veel aandacht. Binnen het Airfreight Institute (AFI) was het belangrijkste onderwerp het European Air Cargo Program (ECAP) dat de relatie tussen de Europese luchtvrachtexpediteurs en luchtvaartmaatschappijen van de IATA regelt. Dit project werd op 1 mei van kracht. Onderwerp van aandacht werd besteed aan de op 28 juni 2004 in werking getreden Montreal Convention. Door ratificatie door voldoende landen is deze conventie thans in 53 landen van toepassing waaronder vrijwel de gehele Europese Unie, USA, Japan en Nieuw Zeeland. Het verdrag beoogt een ingrijpende modernisering van de aansprakelijkheidsregeling in het luchtvervoer te bewerkstelligen en zal op termijn de bestaande regeling van het Verdrag van Warschau vervangen.

Het Multimodal Transport Institute (MTI) besteedde aandacht aan de ontwikkelingen met betrekking tot de US Ocean Shipping Reform Act. Uiteindelijk heeft een en ander ertoe geleid dat vanaf 19 januari 2005 het onder de Amerikaanse wetgeving is toegestaan dat NVOCC's vertrouwelijke service contracten kunnen afsluiten met verladers. Ook het UNICITAL project voor een nieuwe conventie voor het vervoer van goederen over zee alsmede het onderwerp security werden behandeld. Het MTI formuleerde ook een standpunt ten aanzien van de security surcharges die in het kader van implementatie van de ISPS Code door rederijen werden ingevoerd. Het MTI is van mening dat, afgezien van de hoogte van de surcharges, deze kosten niet als surcharges belast zouden moeten worden doch als vaste kosten onderdeel van de vracht zouden moeten uitmaken.

In het Customs Affairs Institute (CAI) werd aandacht besteed aan de ontwikkeling inzake het Unique Consignment Reference (UCR). Voorts werden tal van onderwerpen die aan de orde zijn binnen de World Customs Organisation (WCO) besproken.

Voor zover voor de directe praktijk van belang zijn de leden over de behandelde onderwerpen binnen de FIATA via het FENEX-bulletin geïnformeerd. Ook de in 2000 ingestelde Regionale Committee's voor de regio's Africa/Middle East, Asia/Pacific en Europe blijken in een behoefte te voorzien. Binnen deze Committee's kunnen onderwerpen aan de orde komen die specifiek in de betrokken regio leven. Vele onderwerpen blijken vaak een regionaal karakter te hebben. Het Regional Committee voor Europa functioneert gezien de onderwerpen in nauwe samenwerking met de CLECAT. Zeker in verband met de uitbreiding van de EU dit jaar met een 10-tal Oost-Europese landen is samenwerking met de CLECAT van groot belang. Voor een meer gedetailleerd verslag van de activiteiten van de FIATA wordt verwezen naar het jaarverslag van deze organisatie, gepubliceerd op eerdergenoemde website.

CLECAT

Algemeen

De CLECAT heeft ook het afgelopen jaar inzake belangrijke dossiers die de expeditie sector raken voortdurend haar stem laten horen bij de betrokken organen van de Europese Unie. Vele dossiers zijn in behandeling waaronder Port Package II, Verordening 4056/86 inzake voorzetting van het systeem van conferences in het zeevervoer, de wijziging van het Communautaire Douane Wetboek (CDW), de invoering van het NCTS, etc. Ook binnen de EU is security in de supply chain een van de belangrijkste onderwerpen van het moment. De regelgeving die op dit punt in de maak is zal de expeditie sector ook raken. Het nauwlettend volgen van de ontwikkelingen op dit gebied is dan ook van groot belang.

De tijdens het vorig jaar gewijzigde structuur van de CLECAT blijkt goed te functioneren. De drie instituten t.w. European Transport & Logistic Institute (ETLI), Maritime & Air Logistic Institute (MALI) en het Customs and Indirect Taxation Institute (CITI) en de daaronder ressorterende Committee's functioneren goed en efficiënt. Met de uitbreiding op 1 mei van dit verslagjaar met 10 nieuwe lidstaten nam ook het aantal ledenorganisaties van de CLECAT toe. Voor deze organisaties is een aangepaste contributiestructuur toegepast waardoor de financiële drempel voor de nieuwkomers op een aanvaardbaar niveau is komen te liggen.

Aansluitend aan de General Assembly op 2 december vond in Brussel voor de vierde maal de door de CLECAT georganiseerde Freight Forwarders Day plaats. De bijeenkomst had tot doel de besturen van de aangesloten organisaties, waaronder de FENEX, te laten discussiëren met vertegenwoordigers van de Europese instituten, zoals Europese Commissie, Europees Parlement, etc., over de Europese politiek ten aanzien van onderwerpen die de expeditie en logistieke sector raken. De bijeenkomst werd bezocht door ruim 100 personen. Als belangrijke gastsprekers traden op vertegenwoordigers van de Europese Commissie en van Europese brancheorganisaties actief in de logistieke sector. Zij gingen in op het actuele thema security waarmee de supply chain meer en meer wordt geconfronteerd.

Customs and Indirect Taxation Institute (CITI)

De CLECAT heeft op het gebied van douane dit jaar wederom aandacht geschonken aan tal van onderwerpen, waaronder de implementatie en de uitwerking van het NCTS, de uitbreiding van de douane-unie, security en de herziening van het Communautair Douanewetboek.

Over het NCTS vindt er tussen de Europese Commissie en het bedrijfsleven overleg plaats in de Transit Contact Group (TCG). Tijdens deze bijeenkomsten worden diverse knelpunten behandeld. Zo is onder meer de problematiek van de niet-zuivering van NCTS-aangiften besproken. Ook de noodprocedure NCTS is in de TCG aan de orde gesteld. Hoewel de door het bedrijfsleven voorgestelde vereenvoudiging door de Europese Commissie niet werd gevolgd, heeft de Europese Commissie wel besloten om de noodprocedure een meer praktische invulling te geven dan voorheen. Zo kan er onder bepaalde voorwaarden afgeweken worden van het gebruik van het (originele papieren) Enig Document.

Een belangrijk onderwerp waar de CLECAT dit verslagjaar de nodige aandacht aan heeft besteed zijn de voorstellen van de Europese Commissie om tot een herziening van het Communautair Douanewetboek te komen. Deze voorstellen beogen binnen de Europese Unie een hoog veiligheidsniveau te creëren op douanegebied voor zowel in- als uitgaande goederenstromen, terwijl tegelijkertijd het streven er op is gericht ook het bedrijfsleven te faciliteren. Om dit te bewerkstelligen stelt de Europese Commissie een divers pakket van maatregelen en wijzigingen van regelgeving voor.

Zo loopt er een project om te komen tot een geautomatiseerd export systeem. Verder maakt het verstrekken van pre-arrival en pre-departure informatie deel uit van bovengenoemde voorstellen. In het kader van facilitatie wordt voorzien in een zogenaamde 'authorised economic operator' (AEO) waaraan vereenvoudigingen kunnen worden verleend. De precieze invulling van deze status en de daaraan verbonden voorwaarden is nog onderwerp van discussie. Waarschijnlijk zullen vereenvoudigingen -ook de huidige vereenvoudigingen op douanegebied- alleen nog maar kunnen worden toegekend aan een AEO. Dit kan voor problemen zorgen indien aan een AEO eisen worden gesteld die verder gaan dan de eisen die thans worden gesteld aan de huidige vereenvoudigingen. Met het oog hierop en de diversiteit van de werkzaamheden van expediteurs, is de CLECAT van mening dat er onderscheid in AEO's moet worden gemaakt. Daarnaast dient een AEO status meer in te houden aan vereenvoudigingen dan slechts een opstelsom van de huidige vereenvoudigingen en facilitatie.

Eén van de voorgestelde wijzigingen waartegen CLECAT bezwaar heeft gemaakt betreft de regeling van de aansprakelijkheid voor douaneschulden. In de wijzigingsvoorstellen werd aanvankelijk het onderscheid tussen de directe en indirecte vertegenwoordiging voor wat betreft de aansprakelijkheid voor de douaneschuld tenietgedaan. Hiertegen is ernstig bezwaar aangetekend door de CLECAT bij de Europese Commissie. Dit is in de 4^e revisie 'gerepareerd'. 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. Volgens de CLECAT heeft de Europese Commissie de mogelijkheid hiertoe geopend. In de 4^e -en vooralsnog- laatste revisie wordt bepaald dat een direct of indirect vertegenwoordiger "may be accredited by the customs authorities". Momenteel wordt door de CLECAT een opzet gemaakt voor een 'standards of competence'.

Maritime and Air Logistics Institute (MALI)

Maritime Committee

Tijdens het verslagjaar is door de Europese Commissie een raadpleging gehouden onder belanghebbenden in de sector met betrekking tot de intercontinentale lijnvaart. 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. Tenzij onafhankelijk onderzoek aangeeft dat een gereguleerde lijnvaartsector voordeel oplevert voor alle belanghebbenden in de sector, is de CLECAT van mening dat verordening 4056/86 ingetrokken kan worden.

Voorts blijft veel aandacht uitgaan naar verschillende vraagstukken rond safety en security. De CLECAT pleit nog altijd voor een uniforme aanpak van safety en security van de totale supply chain en niet gericht op modaliteit of locatie.

European Transport and Logistics Institute (ETLI)

Rail Committee

Het proces van liberalisering van het spoorvervoer in Europa is er een van lange adem. Op dit gebied is de CLECAT actief binnen de European Rail Freight Customers Platform (ERFCP, opgericht in 2001 door Europese gebruikers van het spoor, waar de CLECAT ook in is vertegenwoordigd). Door de Europese Commissie wordt onder meer ingezet op veiligheid, dienstverlening, interoperabiliteit en een doeltreffend besturingsinstrument. Voor de liberalisering van het internationale goederenvervoer per spoor wordt 1 januari 2006 aangehouden. Een jaar later volgt het nationale goederenvervoer (de cabotage).

Road Committee

Na uitstel werd op 1 januari 2005 de LKW-Maut in Duitsland ingevoerd. Dit onderwerp heeft al langere tijd de aandacht binnen de Road Committee. De CLECAT is van mening dat er gestreefd moet worden naar een uniforme wijze waarop heffingen op infrastructuur in Europa ingevoerd zou moeten worden. Bovendien dienen er garanties te worden gegeven dat de opbrengsten ten goede komen aan de modaliteit waarop deze heffingen worden berekend.

BIJLAGEN

Functie- en taakverdeling van het FENEX-Bestuur per maart 2005

Th.C. Damen

Voorzitter
Bestuur Deltalinqs
Bestuur SVZ
Raad van Advies van Nederland Distributieland

A.A. Profsma

Vice-voorzitter
Bestuur Rotterdam Port Promotion Council

H.J.G. Berden

Secretaris/Penningmeester

H.W.I. Aris

Raad voor Luchtvrachtlogistiek

J. Bergman

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (plv vz)

J.C. van Elk

Raad voor Luchtvrachtlogistiek

R. van Grevenbroek

Raad voor Zeehavenlogistiek (vz)

C.J.M. Hendriks

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (vz)

J.H.M. Kuper

Raad voor Douanelogistiek (vz)

G.W. Oomen

Raad voor Zeehavenlogistiek (plv vz)
Stuurgroep Informatie Technologie

R. Riemen

Bestuur Deltalinqs (plv)

A. Scheuter

Gevaarlijk stoffen en Milieu

P. van der Steen

Commissie Opleidingen

P.J.N. van Os (Directeur)

Commissie Juridische Aangelegenheden
Commissie Economische Aangelegenheden
Stuurgroep Public Relations
Secretary General CLECAT
Vice-President FIATA

Taakverdeling secretariaat FENEX

P.J.N. van Os (vO) Directeur

Algemene Leiding, Personeel, Organisatie, Financiën, Lidmaatschappen, Arbitrage, Internationale Zaken (FIATA/CLECAT).

Mw Mr E.M.C. Slappendel (LS) Secretaris

Juridische Zaken, Douanelogistiek, Fiscale Zaken, Statistiek, Gevaarlijke stoffen/Milieu

Mr S.B. Szabó (BS) Stafmedewerker

Zeehavenlogistiek, Opslag en Distributielogistiek, IT, Verzekeringen, Opleidingen

Mw L. Versluijs (LV) Stafmedewerkster

Public Relations, Communicatie

M. van Pelt (MvP) Stafmedewerker

Juridische Zaken, Douanelogistiek, Fiscale Zaken, Statistiek, Gevaarlijke stoffen/Milieu

Mw L.R. Korevaar (LK) Directiesecretaresse

Mw A. van der Wolf (AW) Secretaresse

Opleidingen

Raden, Stuurgroepen en Commissies binnen de FENEX

Raden

Raad voor Zeehavenlogistiek

Raad voor Opslag en Distributielogistiek

Raad voor Douanelogistiek

Raad voor Luchtvrachtlogistiek

Stuurgroepen

Stuurgroep Public Relations

Stuurgroep ICT

Commissies

Financiële Commissie

Commissie Economische Aangelegenheden

Commissie Juridische Aangelegenheden

Commissie Opleidingen

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
- Gebruikers Platform Railgoederenvervoer
- 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

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