



Dimitri Serafimoff

Brexit

Hope for the best, be prepared for the worst. Echt wel!

Als je zoals Dimitri Serafimoff VEA vertegenwoordigt in drie werkgroepen rond de Brexit (bij Clecat, bij het Havenbedrijf en bij Douane en Accijnzen), dan zit je op de eerste rij en is er weinig dat je ontgaat rond de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de EU. 'Hope for the best, be prepared for the worst' is en blijft volgens de Brexit-expert tot op vandaag het hoofdmotto, een motto dat je echt wel best ter harte neemt wanneer je zaken doet met bedrijven in de UK.

"Niemand heeft een kristallen bol en wat de politiek zal beslissen is onvoorspelbaar, maar momenteel ziet het er nog altijd niet goed uit. Het huidige en bindende scheidingsakkoord van no-

vember dat, tezamen met de 26 pagina tellende politieke verklaring met betrekking tot de post Brexit relatie, goedgekeurd werd door de Britse regering, is een eerste stap, maar dient echter nog goedgekeurd te worden door het Britse en het Europese parlement. 'Elk akkoord is beter dan geen akkoord', zeggen de Engelsen, maar aan de andere kant is er onderhandelaar Michel Barnier, die de EU-belangen dient te verdedigen. Ik zie tot op vandaag tot mijn spijt niet echt een grote kans op slagen", steekt Dimitri Serafimoff van wal.

" DE IMPACT BINNEN DE LOGISTIEK ZAL HEEL GROOT ZIJN: OP DE SHORT SEA, OP HET FERRY-VERKEER, OP E-COMMERCE, OP DE EUROPEAN DISTRIBUTION CENTERS,..."

(Dimitri Serafimoff)

Hij raadt ten stelligste aan om het motto 'Hope for the best, be prepared for the worst' in het achterhoofd te houden: "Want de impact binnen de logistiek zal heel groot zijn: op de short sea, op het ferry-verkeer, op e-commerce, op de European Distribution Centers,... Ons land heeft aan het Verenigd Koninkrijk een belangrijke handelspartner." *lees verder p.3*



Olivier Schoenmaeckers

editoriaal

**“DE SECTOR MOET
EEN OMMEZWAAI
MAKEN IN
DUURZAME
LOGISTIEK”**

Balans: afwegen, weten en meten

Een balans opmaken van 2018 brengt al snel gemengde en tegenstrijdige gevoelens naar boven. Letterlijk dan!

Hoe bereid je een sector voor op Brexit? Vertel je jouw leden dat ze zich moeten voorbereiden op een harde Brexit? Dat voor douanevertegenwoordigers gouden tijden aanbreeken aangezien de toevloed aan douaneformaliteiten niet te overzien zal zijn? Dat ze moeten investeren in het aanwerven en opleiden van extra douanedeclaranten? Logistieke dienstverleners kunnen een belangrijke meerwaarde betekenen voor vele verladers die geen ervaring hebben met handel met 3^e landen. Of zeg je dat het allemaal zo'n vaart niet zal lopen want dat een 'no-deal scenario' weinig waarschijnlijk lijkt en ze kunnen achteruit leunen tot eind 2020?

Een tiental van onze leden staan momenteel voor de rechtbank in lopende douanegeschillen.

VEA heeft meer dan 10 jaar geijverd voor directe vertegenwoordiging in België. Bewijs daarvan talloze verslagen van de top van de douane, ministers die verklaringen afleggen in het parlement,... Hoe kan je dat rijmen met het feit dat de douaneadministratie in alle lopende geschillen staalhard voor de rechter beweert dat expediteurs altijd de mogelijkheid hebben gehad om directe vertegenwoordiging toe te passen? Waar is het vertrouwensbeginsel en beginsel van behoorlijk bestuur van de overheid?

Beeld je in met welke gemengde gevoelens we bij dezelfde administratie geijverd hebben voor een samenwerkingsakkoord waarin het woord

partnership centraal staat. Dat we onze bedrijven aanraden en begeleiden om hun niveau van compliance te bewaken. We geloven sterk dat dit partnership een positieve impact zal hebben in de nabije toekomst voor onze sector. Maar geloof me dat het veel moeite kost om steeds met een constructieve houding naar Brussel te pendelen.

De logistieke sector moet een ommezwaai maken. Je leest het in elk rapport over de toekomst van onze sector. De consument is vertrouwd met online shopping, gratis transport en retour en etaleert een groeiende aandacht voor duurzaamheid.

Logistieke bedrijven zetten vandaag echter nog te vaak in op capaciteitsuitbreiding in plaats van capaciteitsdeling. Waar is de deeleconomie?

We hebben met VEA een initiatief genomen om intermodale stromen te bundelen via het Centraal Boeking Platform. Volumes over de ganse community heen bundelen om intermodaal vervoer efficiënter en goedkoper te maken. Een voorbeeld van duurzame logistiek. Jammer genoeg hebben we het CBP moeten stopzetten. Misschien waren we enkele jaren te vroeg.

Het uitwerken van een Lean & Green project voor expediteurs toont aan dat we als sector onze verantwoordelijkheid willen nemen in het Klimaatakkoord van Parijs. Recent bleek nog dat we de inspanningen moeten vervielfoldigen indien we de beoogde doelstellingen willen bereiken. Duurzaamheid staat hoog op de agenda bij de jonge generatie. Bedrijven die inzetten op duurzame logistiek zullen een stapje voor hebben bij het aantrekken van jonge mensen. We zijn er van overtuigd dat expediteurs een duurzaamheidslabel zullen moeten kunnen tonen ten overstaan van hun klanten.

Maar willen klanten meer betalen voor duurzame logistiek? Ligt het initiatief bij de expediteur of bij zijn klant? Is duurzaamheid überhaupt wel duurder? Verschillende externe factoren, waaronder congestie in de haven, hebben dit jaar net gezorgd voor een gedeeltelijke 'reverse modal shift'. Er gaat wereldwijd veel meer geld en aandacht naar verduurzaming van vrachtwagens dan naar verduurzaming van binnenschepen. Zal binnen 10 jaar binnenvaart nog wel het predicaat 'duurzaam' kunnen handhaven?

Het zijn maar enkele voorbeelden van afwegingen die we dagelijks maken. Waar zetten we op in? Is de markt er klaar voor? Waar liggen de prioriteiten vandaag en in de toekomst?

2019 wordt ongetwijfeld opnieuw een jaar met gemengde gevoelens maar met een positieve balans! ■

O. Schoenmaeckers

colofon

Brouwersvliet 33 / Bus 1, 2000 Antwerpen - T 03 233 67 86 - F 03 231 82 02 - Verantwoordelijke uitgever: Olivier Schoenmaeckers - Administratie: Ines De Bruyn - Marketing: Vanessa Thijs
Adreswijziging: Ines De Bruyn, ines@vea-ceb.be - Redactie: Nicole Verstrepen, Olivier Schoenmaeckers - Prepress: Ingrid Renders - Concept & Realisatie: dynamoo.biz - E-mail: vea@vea-ceb.be
www.vea-antwerpen.be

vervolg van p.1. Dat er op de voorlichtingsinitiatieven van belangen- en beroepsverenigingen over het algemeen weinig reactie komt uit de industrie baart de Brexit-specialist zorgen: “Als je handel voert met bedrijven in het Verenigd Koninkrijk zal je hoe dan ook – en dit 25 jaar na het wegvallen van de EU binnengrenzen – weer te maken krijgen met vigerende douanereglementeringen, en dat is slecht nieuws, maar ik denk ook aan de handelsakkoorden die op langere termijn moeten worden afgesproken. Komt er tussen dit en twee jaar geen goede trade overeenkomst, vallen we terug op de regels van de Wereldhandelsorganisatie met inning van invoerrechten tot gevolg, bijvoorbeeld 10% invoerrechten op personenwagens en zo zijn er duizenden producten en goederen waarop invoerrechten zullen geheven worden”.

Dimitri Serafimoff maakt de vergelijking met het CETA-vrijhandelsakkoord tussen Canada en de Europese Unie, waarbij het jaren duurde voor dit tot stand kwam.

Hoe voorbereiden?

Je bent dus maar beter goed voorbereid op de datum van 29 maart 2019, die er nu zeer snel aankomt. De werkgroepen waarin Dimitri Serafimoff actief is, zien het als hun belangrijkste taak om te sensibiliseren en te informeren. Zo werden er tools zoals de Brexit Impact Scan gedistribueerd en op sites geplaatst door zowel VEA als door FOD Economie. Er komt bij de voorbereiding op de Brexit ook een groot stuk vorming kijken. Alleen werknemers met meer dan 25 jaar in de expeditie hebben daar nog ervaring mee gehad. Er zullen

Wat met AEO-bedrijven?

Dimitri Serafimoff verwacht dat aan de Britse zijde het onderscheid tussen al dan niet AEO vergunde bedrijven in het begin van ondergeschikt belang zal zijn. Het VK zal dan ook heel pragmatisch omgaan met de komende uitdagingen.

Dimitri Serafimoff: “Ook sta ik soms versteld hoe de Britten bepaalde uitdagingen aanpakken wegens het gebrek aan infrastructuur in kleinere havens, zoals invoer van keurplichtige producten, het verleggen van de plaats van inkleding naar het binnenland zonder bepaalde vooraangiftes,... Ik ben benieuwd naar hun toekomstige oplossingen in het geval van een No Deal-scenario.”

duisenden douanedeclaranten moeten opgeleid worden, eventueel binnen de bedrijven zelf.

Digitalisering wordt de motor

Dimitri Serafimoff stelt verder dat de digitalisering de grote motor wordt en een stuk van de toenemende administratie zal opvangen: “Datawinning en hergebruik van deze data worden heel belangrijk. Bij het opzetten van processen, boekingen en aannames van instructies zal bijkomende informatie moeten opgevraagd worden. Port Community Systems zoals NxtPort bijvoorbeeld zullen hier wel een vooraanstaande rol kunnen spelen, zeker met het oog op re-use van data en zij zullen daarnaast nog een bijkomende troef kunnen betekenen wanneer deze met de havensystemen in het Verenigd Koninkrijk kunnen communiceren”.

Meer volume

En nee, niet alles is kommer en kwel. Dimitri Serafimoff: “Het mag gezegd dat onze havens een goede service kunnen aanbieden en indien wij, logistieke spelers, bijkomend een performant douanetechnisch luik kunnen aanbieden en samen met onze klanten oplossingen aanreiken om de disruptie zo klein mogelijk te houden, kunnen we daarmee wellicht meer volumes naar onze havens aantrekken.” ■

Directe vertegenwoordiging vervalt

Dimitri Serafimoff: “Wij vermoeden ook dat bij toekomstige invoeren de douaneverplichtingen door de koper aan de verkoper zullen opgedrongen worden. Dit zou dan inhouden dat wij niet meer in machte zijn om onder Directe Vertegenwoordiging op te treden voor de Britse verkopers. We moeten ons er ook van bewust zijn hoe we hiermee dienen om te gaan. Daarnaast zal dit ook een invloed hebben op vlak van fiscale vertegenwoordiging.”

Verschuiving van begeleid naar onbegeleid transport

Tot slot verwacht Dimitri Serafimoff dat zich in het short sea verkeer een verschuiving zal voordoen van begeleid naar onbegeleid transport: “Er is nu al een tekort aan chauffeurs en dit zal er niet op beteren wanneer de UK geen deel meer uitmaakt van de EU.”

Propere lucht in de haven. Daar gaan we voor.

WAREHOUSES
30.000m² IN KALLO
6.000m² IN TESSENDERLO

FLEET
200 CONTAINER CHASSIS
300 TRAILERS
300 TRUCKS

GROUP GTS
group-GTS.com

Albertkade 2A | 3980 Tessenderlo → Sint Jansweg 9 - Kaai 1602 | 9130 Kallo

Geplande VEA events

2019

Statutaire Algemene Vergadering VEA	Februari 2019
8ste VEA Academy	Voorjaar 2019
4de VEA-cup	Voorjaar 2019
ViEstA	6 juni 2019
8ste VEA quiz	10 oktober 2019
VEA Congres	November 2019
VEA kerstevent	December 2019

De volledige agenda is raadpleegbaar op: <https://www.vea-antwerpen.be/~agenda.aspx>



Johan Proost

Nieuwjaarsboodschap voorzitter VEA, Johan Proost

Het jaar 2018 kunnen we omschrijven als 'droog' en 'heet'. Hierbij kunnen we zowel verwijzen naar verschillende gebeurtenissen als naar een aantal gevoelige dossiers.

Zo was de zomer bijzonder warm

met als gevolg de aanhoudende laagwaterstand op de Rijn waardoor normale vaart onmogelijk is, andere vervoersmodi vol geraken en de prijzen de pan uitswingen.

Enkele dossiers in 2018 konden de gemoederen alvast sterk verhitten.

Loodsen die in de publieke schijnwerpers terecht kwamen omdat ze geen schepen meer binnen lieten in onze haven, met zware congestie en extra kosten voor de klanten van onze haven tot gevolg.

Een Vlaamse overheid die als een wit konijn een negende scenario (Deus ex machina) uit zijn hoed toverde met het oog op de uitbreiding van de Antwerpse haven.

Douanediensden die pertinent onwaarheden durven verkondigen voor rechtbanken in ons land, met persoonlijke drama's tot gevolg.

In deze verhitte sfeer is VEA er in geslaagd om als eerste sectorfederatie een samenwerkingsakkoord te ondertekenen met de douane-administratie, een primeur in ons land. Dit akkoord zal een constructieve samenwerking en partnership mogelijk maken waarbij wantoestanden worden beperkt en bonafide bedrijven worden beloond. Hopelijk is dit een eerste stap naar facilitering in plaats van vervolging.

Internationaal schoten we dit jaar de hoofdvogel af. In 2021 komt de hoogmis van de internationale logistiek, het FIATA congres, naar Brussel en dit dankzij het uitstekende lobbywerk van onze Belgische organisatie CEB. Dit zal een unieke gelegenheid vormen om België als logistiek knooppunt wereldwijd op de kaart te zetten.

VEA en VEA Jongeren hebben er een zeer actief jaar opzitten, met heel wat succesvolle events, dossiers die positief werden afgesloten en vele persoonlijke banden die werden versterkt. In het nieuwe jaar wachten ons alweer tal van nieuwe opportuniteiten. Een nieuwe Schepen van de haven, een nieuwe regering, nieuwe uitdagende dossiers op alle beleidsniveaus.

Een leeg blad op 1 januari.

Daarop zou ik willen schrijven dat iedereen in onze haven gelukkig, gezond en tevreden blijft in alles wat zij of hij doet, en dat een heel jaar lang.

2019, Proost ■



Inzetten op flexibel werken

Bij de logistieke werkgevers is het aanbieden van telewerk aan hun werknemers over het algemeen minder ingeburgerd, zo merken VEA en de Werkgeversfederatie voor de internationale handel, het vervoer en de logistiek op. “In de heersende war for talent doe je er als werkgever goed aan om mee op de flexibiliteitskar te springen”, stelt Valerie Clissen, juridisch adviseur bij de Werkgeversfederatie. De federatie begeleidt je daarbij en zorgt voor administratieve en juridische ondersteuning.

Als werkgever heb je een heel arsenaal aan mogelijkheden om je flexibel op te stellen, waaronder telewerk.

Valerie Clissen: “In de zoektocht naar personeel is het belangrijk om rekening te houden met de verwachtingen van jongere generaties. Millennials hechten veel meer waarde aan flexibiliteit en aan een goed evenwicht tussen werk en privéleven. Mag je van thuis werken? is een veelgehoorde vraag tijdens sollicitaties.”

Voordelen van telewerken

Aan telewerk zijn tal van voordelen verbonden.

Valerie Clissen: “Naast het belangrijke overtuigingsargument bij rekrutering, hebben studies aangetoond dat de productiviteit stijgt en dat er minder ziekteverzuim is. Met een beetje keelpijn komt een werknemer misschien niet naar het werk, maar is hij vaak wel geneigd om thuis aan de slag te gaan. Met thuiswerken beperk je bovendien de files. Uit onderzoek blijkt dat bij een ongewijzigd beleid het in 2030 al 25 minuten langer zou duren om eenzelfde afstand van 50 km af te leggen tijdens de spits. Telewerk is ook beter voor het milieu en je bespaart op bureauruimte. Je hebt als werkgever zeker een return on investment.”

Zijn er ook nadelen?

Werkgevers denken vaak dat ze minder controle hebben op werknemers die van thuis uit werken en ze zijn bang van



Valerie Clissen

“ JE HEBT ALS WERKGEVER EEN STREEPJE VOOR ALS JE TELEWERK AANBIEDT”

(Valerie Clissen)

het ‘duiventil Syndroom’, waarbij werknemers maar binnen en buiten zouden lopen en ze hun collega’s minder vaak zien, wat de cohesie binnen het team in de weg zou staan.

Valerie Clissen: “Dat je minder controle zou kunnen uitoefenen, is slechts een culturele drempel. Werknemers zullen net meer gemotiveerd zijn en wanneer het telewerk beperkt wordt tot één of twee dagen per week, is er nog voldoende (sociaal) contact tussen je werknemers.”

Occasioneel of structureel telewerken?

Telewerk kan worden uitgevoerd op structurele basis, bijvoorbeeld 1 dag per week of om de twee weken, of occasioneel, bijvoorbeeld wanneer de kinderen ziek zijn, of wanneer het thuiswerkalarm wordt afgekondigd. Zowat alle functies die uitgevoerd worden achter een computerscherm komen in aanmerking voor telewerk.

Valerie Clissen: “Voor het invoeren van structureel telewerk in ondernemingen met meer dan 50 werknemers moet je als werkgever de personeelsvertegenwoordigers inlichten over de sociale gevolgen en de gevolgen voor de arbeidsorganisatie. Juridisch gezien is het niet noodzakelijk om een collectief akkoord

te sluiten, maar vanuit de sector bevelen we dit ten sterkste aan. Zo kan er op collectief niveau nagedacht worden over de infrastructuur voor telewerk, de arbeidsorganisatie, de telefonie, hoe de doelstellingen van het bedrijf opvolgen, het kader waarbinnen je telewerkers bereikbaar moeten zijn, technische ondersteuning, kosten,....”.

Het invoeren van occasioneel telewerk vereist veel minder juridische verplichtingen, maar ook hier beveelt de Werkgeversfederatie aan een kader te voorzien.

(Juridische) consequenties

Bij structureel telewerk ben je als werkgever verplicht ervoor te zorgen dat de werknemer de nodige apparatuur ter beschikking heeft (van de werkgever of eigen apparatuur), technische ondersteuning te voorzien en bepaalde kosten te dragen. Ook denk je best na over de consequenties van de GDPR-wetgeving.

Tip: voer een testfase in

Valerie Clissen: “Overweeg je telewerk aan te bieden? Dan kan je best starten met occasioneel telewerk. Voer ook een testfase in, dienst per dienst. Zo kan je inventariseren of de nodige infrastructuur aanwezig is en nagaan of de workload van de ‘achterblijvers’ niet toeneemt.” ■

Meer informatie via T 03 221 73 09 of valerie.clissen@wf-fe.be.



Marc Huybrechts

De Confederatie der Expeditie van België (CEB) is erin geslaagd het FIATA-congres van 2021 naar ons land te halen. CEB-voorzitter Marc Huybrechts is terecht trots op dit feit. Neem je agenda er alvast bij. Het congres vindt plaats van 12 tot 17 oktober 2021 in The Square in Brussel. Er worden honderden deelnemers van overal ter wereld verwacht.

De laatste keer dat het FIATA-congres neerstreek in ons land – in Antwerpen – was in 1987. Daarvoor was FIATA in België te gast in 1930 (Antwerpen), in 1935 (Brussel) en in 1955 (Antwerpen).

Marc Huybrechts: “Hoe we erin geslaagd zijn het congres opnieuw naar België te halen? Zichtbaarheid van je nationale vereniging is daarbij heel belangrijk. Jaar na jaar tekenen we dan ook present op zowel het congres als op de headquarters meeting van FIATA. En dan dien je de Presidency en de Board natuurlijk te laten weten dat we het congres graag zouden organiseren. CEB heeft bovendien een jarenlange verdienste binnen FIATA via haar vertegenwoordigers binnen de verschillende werkgroepen”

Gemakkelijk is het niet geweest om zo'n groot internationaal congres naar hier te krijgen.

Marc Huybrechts: “Met de steun van het Brussels Congresbureau hebben wij een eerste aanloop gedaan in 2016/2017, waarbij we ons kandidaat stelden voor het jaar 2020. We haalden met ons bidboek weliswaar op alle mogelijke vlakken de beste punten, maar we hebben toen toch de duimen moeten leggen tegen Busan (Zuid-Korea).”

Mede op vraag van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft CEB zich dit jaar in New Delhi opnieuw kandidaat gesteld, met een gunstig resultaat.

Marc Huybrechts: “Je moet een goed figuur blijven slaan en zorgen dat je in beeld bent en blijft. We haalden het van

“Een unieke gelegenheid om ons land logistiek breed op de kaart te zetten”

CEB haalt FIATA-congres naar België

Panama en Ethiopië. Een hele opsteker, want wij hebben geen exotische stranden zoals Panama, en wij zijn niet de bakermat van de koffie zoals Ethiopië... Maar we hebben natuurlijk wel onze diamant, onze chocolade, onze wafels en onze frietjes én ons bier!” (kniipoog).

“ JAAR NA JAAR
TEKENEN WE
PRESENT OP ZOWEL
HET CONGRES
ALS OP DE
HEADQUARTERS
MEETING VAN
FIATA”

(Marc Huybrechts)

Marc Huybrechts verwacht tussen 600 en 1200 congresgangers, de reisgenoten niet meegeteld. De voorbereidingen voor het congres zijn ondertussen al volop aan de gang. De CEB-voorzitter looft de grote

steun van het Brussels Congresbureau die hij hierbij krijgt.

Nieuwe formule

FIATA heeft voor de congressen een nieuwe formule uitgewerkt, en die zal voor het eerst in ons land toegepast worden.

Marc Huybrechts: “Tot nu toe werd er vier dagen gecongresseerd, waarbij voornamelijk de verschillende werkgroepen verslag uitbrachten. Daarnaast waren er nog een aantal sprekers. De nieuwe formule wil zich voornamelijk richten op het aantrekken van boeiende internationale sprekers die een hoge relevantie hebben voor onze sector. Er is tevens een afzonderlijke dag voorzien voor een Young Freight Forwarders Event en een B2B-meeting, maar deze dag biedt ook ruimte voor sight seeing voor de reisgenoten, maar ook voor de congresgangers zelf. Het programma voor die dag moet nog samengesteld worden, maar een bezoek aan de stad en de Haven van Antwerpen zal er zeker bij zijn. De laatste twee dagen van het congres zijn een forum waarvan wij het thema mogen bepalen en waarvoor wij het overgrote deel van de sprekers mogen leveren. Dat biedt een ongekende opportuniteit om ons land logistiek breed op de kaart te zetten. Wij zullen dit congres promoten onder de noemer ‘Belgian Logistics’ met een prominente rol voor onze havens en luchthavens.” ■



BE-TRANS
NATIONAAL & INTERNATIONAAL TRANSPORT

Be-Trans BVBA
Bell-Telephonaan 3B | ENA 23 - Zone 1 - 1150
B-2440 Geel
T. +32 (0)14 57 50 00
info@be-trans.be | www.be-trans.be

Best Practice douanevertegenwoordigers Samenwerkingsovereenkomst douane

De Confederatie Expediteurs van België (CEB) heeft, als sectorfederatie van douanevertegenwoordigers in België, een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de AAD&A onder de vorm van een Best Practice. Het is de eerste maal dat de douane een dergelijke akkoord afsluit met een sectorfederatie.

Om bij te dragen in de strijd tegen de illegale handel en om het kennisniveau en de graad van compliance bij douanevertegenwoordigers te verhogen, heeft CEB voor haar leden aanbevelingen uitgewerkt in de vorm van een best practice.

- Er wordt aandacht besteed aan het proces van het opmaken van douane-aangiftes, screening van cliënteel, interne controles en kwaliteitsgarantie.
- Er wordt verwezen naar het criterium m.b.t. professionele vakbekwaamheid.
- CEB zal verbetertrajecten, infosessies en opleidingen voorzien en aan de hand van quickscans de leden begeleiden bij het toepassen van de best practice.

Een groot deel van de douanevertegenwoordigers beschikt reeds over een AEO-vergunning en voldoet grotendeels aan de voorgeschreven richtlijnen. Deze best practice kan AEO-bedrijven helpen om op een continue manier hun processen te blijven monitoren en verbeteren. CEB zal de leden die nog niet

beschikken over een AEO-vergunning aan de hand van de best practice aanbevelen om een AEO aanvraag te doen.

De AAD&A zal in het kader van het samenwerkingsakkoord informatie verschaffen aan CEB, die nuttig kan zijn voor de sector om compliant gedrag te verhogen en om een betere risico- inschatting te kunnen maken. Hiertoe worden verdere afspraken gemaakt tussen AAD&A en CEB over welke informatie kan gedeeld worden en op welke manier. De AAD&A en CEB verklaren zich bereid om infosessies te organiseren voor de sector indien daartoe behoefte bestaat.

AEO-bedrijven die lid zijn van CEB, die deze best practice hebben aanvaard en deze in hun dagelijkse werking toepassen, zullen kunnen genieten van een bevoorrechte behandeling door de AAD&A.

Dit houdt onder meer in dat rekening zal worden gehouden met het principe van goeder trouw, waarbij tussen het bedrijf en de AAD&A verbetertrajecten zullen worden opgestart indien wordt vastgesteld dat er fouten worden gemaakt of problemen worden vastgesteld. Boetes worden bij voorkeur slechts opgelegd indien geen verbeteringen in compliance worden waargenomen binnen het bedrijf na een afgesproken termijn. ■

PORTMADE GROUP

Offices: Antwerp - Liège - Rotterdam - Zeebrugge



THE FORWARDING EXPERT

WWW.PORTMADE.COM



THE CUSTOMS EXPERT

WWW.PORTMADE.COM



THE APPLICATION EXPERT

WWW.PORTAPP.EU



THE CHARTERING EXPERT

INFO@SALF.BE



THE DATA SHARING EXPERT

WWW.PIONIRA.BE

Hoofdsponsors:



Sponsors:



Uit sympathie:

