

RAAD & RECHTALICIA ZWANIKKEN, ADVOCaat
zwanikken@vantraa.nl**Opletten geblazen**

Afgelopen maand oordeelde de Rotterdamse rechtbank dat ook vervoerders en opslagbedrijven een eigen verantwoordelijkheid dragen voor de juistheid van de begeleidende documentatie bij producten die een risico kunnen vormen voor mens of dier. Hoewel de bestuurlijke boete voor het bedrijf in kwestie een nare verrassing zal zijn geweest, is het een goede reminder dat documentatie op orde moet zijn om zo'n boete te voorkomen.

Wat was er aan de hand? De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) was op inspectie geweest bij het vervoer- en opslagbedrijf van eiseres. Tijdens de inspectie trof de NVWA twee partijen dierlijke bijproducten aan waarvoor volgens de NVWA de traceerbaarheid niet op orde was. Op de documenten voor de eerste partij werd het product omschreven als 'paardenmeel' en 'bonemeal' maar tegelijkertijd ook als 'pluimvee'. Hiermee was niet duidelijk welk product eiseres eigenlijk in opslag had. Bij de tweede partij was niet duidelijk van welk bedrijf de producten afkomstig waren en waar de producten precies zouden worden afgeleverd. Naar aanleiding van deze bevindingen legde de NVWA eiseres een boete op van 2.500 euro.

Het bedrijf tekende bezwaar aan tegen de boete en ging vervolgens in beroep. Als vervoer- en opslagbedrijf was het slechts een 'tussenstation' en als zodanig zou het geen eigen verantwoordelijkheid dragen voor de juistheid van de informatie op de begeleidende documenten van de producten die zij in opdracht van anderen vervoerde of opslagde. Bovendien konden praktisch gesproken alleen de andere schakels in de logistieke keten de juiste informatie verschaffen.

De rechter maakte bij het vonnis korte metten met deze redenering. Allereerst stelde de rechtbank vast dat elk bedrijf met 'feitelijke controle' over dergelijke producten (waaronder vervoerders) als 'exploitant' aangemerkt moet worden. Dit betekent kort samengevat dat alle schakels in de keten 'van grond tot mond' of 'van boerderij tot bord' verantwoordelijk zijn om de veiligheid en traceerbaarheid van levensmiddelen en dierlijke bijproducten te waarborgen. Ook vervoerders en opslagbedrijven dragen deze verantwoordelijkheid.

Daarnaast heeft de rechter gekeken naar de praktijk dat een vervoer- of opslagbedrijf voor informatie afhankelijk is van anderen en oordeelde de rechter op dit punt dat het bedrijf 'een eigen verantwoordelijkheid' heeft om de handelsdocumenten (vooraangaand aan het vervoer) te controleren 'en indien nodig tekortkomingen daarin te (laten) corrigeren'.

Ook al zullen veel vervoerders en opslagbedrijven dit anders beleven, deze uitspraak bevestigt weer eens dat ook zij verplicht zijn aangeleverde documenten van (dier)producten goed te checken. Onder het motto 'een ketting is slechts zo sterk als de zwakste schakel' is ieder bedrijf in de keten belast met een eigen publiekrechtelijke verantwoordelijkheid. Dit geldt los van eventuele contractuele afspraken daarover. Om boetes te voorkomen, is een goede uitwisseling van informatie met opdrachtgevers en klanten dan ook essentieel.

In dit geval was de geldboete nog relatief laag, maar deze kan flink oplopen. De NVWA hanteert hierbij sinds 2018 ook een verscherpt beleid; ze geeft minder waarschuwingen en behoort sneller. Het is dus opletten geblazen.

Twente verdubbelt havengeld**BINNENVAART** 'Van 7000 euro per jaar naar 19.000 is onacceptabele stijging'

PATRICK NAARAAT

Een verdubbeling van het havengeld voor schepen die het meest van de haven gebruikmaken. Dat het zó slecht zou uitpakken met de vurig gewenste nieuwe havengeldverordening van Port of Twente, zag bijna niemand aankomen. Dit kan niet waar zijn, zeggen gedupeerde schippers. Het is een gevolg van wat de binnenvaart wilde, zegt echter havenmeester Gerrie Waanders.

Op het Twentekanaal werd in de oude situatie havengeld berekend over de volle tonnenmaat van het schip. Vervoerders en verladers vonden dat onredelijk. Gezien de diepgangbeperking van 2,20 meter op het kanaal kunnen de meeste schepen in werkelijkheid minder tonnen lading meenemen dan hun capaciteit is. Men wilde daarom liever betalen over de tonnen die werkelijk worden aan- en afgevoerd. Die lobby vond pas gehoor nadat uit onderzoek van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB), het Centraal Bureau Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en Koninklijke BLN-Schuttevaer naar voren kwam, dat berekening over de geladen tonnen en teu's niet alleen rechtvaardiger is, maar ook een stimulans zou zijn voor milieuvriendelijk vervoer over water.

Knallende kurken

De gemeenten aan het Twentekanaal die samen Port of Twente vormen (Almelo, Enschede, Hengelo, Hof van Twente en Lochem), gingen overstap. De ambtenaren konden aan de slag met een nieuwe verordening. Bij de binnenvaart en het verladend bedrijfsleven knalden de champagnekurken vanwege de geslaagde lobby.

Maar eind vorig jaar werd voor een bepaalde groep schippers duidelijk dat er een addertje onder het gras zit. Het betreft 24 abonenthouders. Die betaalden voorheen met één factuur voor het hele jaar havengeld, maar die mogelijkheid is per 1 januari geschrapt. Nu er immers over de werkelijk geladen tonnen wordt afgerekend, kan het havengeld per reis verschillen. Voortaan moet dus elke reis worden afgerekend en dat pakt in de praktijk onvoordelig uit voor de abonenthouders.

Zoutpendel

'Ik betaalde 7000 euro per jaar en dat gaat nu naar 19.000 euro. Zo-



Het Twentse havengeld wordt nu gebaseerd op de hoeveelheid vracht die een binnenvaartschip op

maar plotseling. Niemand heeft hierover met ons gesproken. Toen we het vernamen, was het besluit al genomen', vertelt binnenvaartondernemer Eelke Fransbergen ('ms Ortygia'), die samen met elf collega's in de zogenoemde zoutpendel van de NPRC zit. Ze doen ieder jaarlijks tot wel 75 reizen zout van Hengelo naar Duitsland. 'Denk ook eens aan de administratieve last die het met zich meebrengt als we alles per reis moeten doorgeven. En niet alleen voor ons, nog meer voor het havenbedrijf.'

Havenmeester Gerrie Waanders erkent dat de nieuwe havengeldberekening ongunstig uitpakt voor de abonenthouders. Hij begrijpt dat dit ophef geeft en dat de gedupeerden eisen dat het zogenoemde jaarbriefje weer wordt opgenomen in de verordening. Maar dat is volgens hem nog niet zo makkelijk. Bovendien brengt hij een nuancering aan. Het havengeld is niet sterk gestegen en is met iets meer dan 14

cent per ton marktconform, aldus Waanders. 'Het abonnement is gebaseerd op maximaal 26 havenbezoeken. De zoutschepen doen wel 70 reizen. Dus je zou ook kunnen zeggen dat ze na de 26ste reis gratis zijn binnengekomen.'

Havenmeester Waanders wijst er ook op dat de jaarabonnementen nog geldig blijven tot ze aflopen. 'Vlak voor kerst hebben nog drie schepen hun abonnement verlengd.'

Geen vergissing

Regiovertegenwoordiger Fiona Oomen van Koninklijke BLN-Schuttevaer hoorde afgelopen zomer voor het eerst van de afschaffing van het jaarbriefje en schrok daarvan. Sindsdien probeert BLN-Schuttevaer in gesprek te komen met de politiek verantwoordelijken. 'Die afschaffing is nooit ter sprake gekomen. De jaarabonnementen moeten wat ons betreft meteen terugkomen.' Samen met salesmana-

AGENDA**PROJECT CARGO SUMMIT**
10-11 FEBRUARI, ONLINE

De Project Cargo Summit richt zich op uitdagingen van de projectladingindustrie. Onderwerp van dit online event is 'The green deal - consequences for offshore wind and project cargo'.

• projectcargosummit.com**LAAGWATER EVENT**
11 MAART, ONLINE

De betrouwbaarheid en het kostenplaatje van de binnenvaart komt in het geding door perioden van laagwater. Het Schuttevaer laagwater event schetst de verwachtingen, de impact en de oplossingsrichtingen.

• events.schuttevaer.nl**RAILFREIGHT SUMMIT 2021**
8-9 JUNI, POLEN

Vanwege zijn gunstige geografische ligging ontwikkelt Polen zich in snel tempo tot spoorgoederenvervoer hub. Tijdens de vierde editie van de RailFreight Summit gaan internationale experts hierover in gesprek.

• railfreightsummit.com**MULTIMODAAL ONLINE 2021**
22-24 JUNI, ONLINE

Modaliteiten mixen steeds meer en versterken elkaar. Vind samen de ideale combinatie op Multimodaal Online 2021, de netwerkhub voor professionals uit de supply chain.

• events.nieuwsbladtransport.nl**AIR FREIGHT CONFERENCE**
9 SEPTEMBER, MAASTRICHT

Met de beschikbare ruimte, de goede achterlandverbindingen en de specifieke vrachtafhandeling bieden de regionale luchthavens veel mogelijkheden. Leer op Air Freight Conference welke kansen dit biedt.

• events.nieuwsbladtransport.nl