

RAAD & RECHTALICIA ZWANIKKEN, ADVOCaat
Zwanikken@vantraa.nl**Reductie CO₂-uitstoot vraagt om duidelijkheid**

Deze zomer is het allesbehalve komkommertijd. Interessante ontwikkelingen rond de 'Ever Given', de recordprijzen in de containerscheepvaart en de naweeën van de coronacrisis en de brexit dreigden een ander onderwerp, dat vermoedelijk veel invloed zal hebben op het transport de komende jaren, bijna onder te sneeuwen. Hoog tijd om daar verandering in te brengen.

Eerder schreef ik al een korte toelichting op het spraakmakende Shell-vonnis waarin de rechtbank Den Haag afgelopen mei oordeelde dat Shell verplicht is haar CO₂-uitstoot in 2030 terug te brengen met 45% ten opzichte van 2019 (ECLI:NL:RBD-HA:2021:5337). De rechtbank Den Haag baseerde haar oordeel, bij gebrek aan – duidelijke – wetgeving, op een ongeschreven zorgvuldigheidnorm die zij heeft ingevuld met feiten, breed gedragen inzichten en standaarden zoals die blijken uit onder andere de Klimaatconferentie van Parijs (2015) en het Oxford-rapport (2020).

Binnenkort zal er meer en nieuwe regelgeving in werking treden rond de uitstoot van broeikasgassen. Op 28 juni is definitieve overeenstemming bereikt over de nieuwe Europese klimaatwet. Hierin worden lidstaten aangespoord om versneld werk te maken van het bestrijden van klimaatverandering. Daarnaast heeft de Europese Commissie op 14 juli haar 'Fit for 55'-pakket gepresenteerd, waarin de commissie verschillende wetsvoorstellen opnam om de Europese netto-broeikasgasuitstoot in 2030 met 55% te laten afnemen ten opzichte van 1990. Als we alleen naar de CO₂-uitstoot in Nederland kijken, lijken de verplichtingen uit de Europese klimaatwet, Fit for 55 en het Shell-vonnis in absolute cijfers tot een vergelijkbaar resultaat te leiden: stuk voor stuk rond de 100 megaton CO₂-equivalent (bron: CBS).

Binnen Nederland gelden op grond van de Wet Milieubeheer en de (Nederlandse) Klimaatwet vergelijkbare doelstellingen. De Klimaatwet is na overleg met meer dan honderd partijen uitgewerkt in het 'Klimaatakkoord'. Uit het advies van het Klimaatcrisis Beleid Team van afgelopen mei blijkt echter dat het Klimaatakkoord slechts een emissiereductie oplevert van 34% in 2030. Uit de verschillende regelgeving en akkoorden blijkt bovendien niet dat er een duidelijke keuze is gemaakt voor de manier waarop de CO₂-uitstoot teruggebracht zou moeten worden. Dat er nu een stip op de horizon is geplaatst, maakt nog niet duidelijk welke verplichtingen voor logistieke ondernemingen zullen gelden. En zonder duidelijkheid is het lastig voor hen om in de noodzakelijke transitie te investeren. Ook blijft het risico bestaan dat partijen geconfronteerd worden met een rechtszaak, vergelijkbaar met die tegen Shell.

Uiteraard gaat het te kort door de bocht om binnen de duurzaamheidsdiscussie alleen te focussen op de uitstoot van CO₂. Daarbij kan een korte column als deze geen recht doen aan het onderwerp. Toch lijkt er één ding als een paal boven water te staan. Op mondiaal, Europees en nationaal niveau bestaat er nu overeenstemming dat het noodzakelijk is om in ieder geval de CO₂-uitstoot binnen de komende negen jaar significant te verminderen. Om dat te bereiken, zal er veel moeten gebeuren, met name door private partijen. Het zou daarom goed zijn als er tijdens de huidige regeringsformatie heldere keuzes worden gemaakt waarop de BV Nederland kan rekenen. Om een bekend Rotterdamse gezegde te parafraseren: geen doelstellingen maar duidelijkheid!

Varend sjoorren wordt bestraft**HAVENBEDRIJF ROTTERDAM** Vanaf 1 september kans op boete

Er wordt vaak varend gesjord zodat op de terminal het lossen meteen kan beginnen. Foto: Shutterstock

NATHALIE VAN HERK**De divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam gaat het varend sjoorren bestraffen. Vanaf 1 september kan er een boete worden uitgedeeld, zo meldt het havenbedrijf van de Maasstad.**

Al sinds april is het op alle zeeschepen verboden om containers en goederen tijdens het varen vast of los te maken, maar tot nu toe beperkte het havenbedrijf zich tot het geven van voorlichting hierover. De achterliggende gedachte van het varend sjoorren – reeds beginnen met het losmaken van de sjoorringen terwijl het schip nog niet vastligt – is dat het lossen van de containers dan direct kan beginnen zodra het schip onder de kraan ligt. Het uitvoeren van deze handeling kan vanaf 1 september dus leiden tot een boete.

'Deze maatregel past in ons beleid om de veiligheid en orde op het havenwater te waarborgen. Varend sjoorren tast de veiligheid van de bemanning aan en daarmee ook de veiligheid op het havenwater', aldus havenmeester René de Vries.

Conform de Havenverordening mag er in het beheergebied van de Rotterdamse haven aan de kade alleen gesjord worden door bemanning bij schepen kleiner dan 170 meter. Langere schepen mogen alleen door vergunde sjoorbedrijven

worden gesjord. De havenmeester deelt de prenten uit, omdat hij een publieke functie heeft en verantwoordelijk is voor de veiligheid en orde op het water. Vervolgens gaat de boete naar het Openbaar Ministerie (OM). Die bepaalt uiteindelijk hoe hoog de boete is bij overtredingen.

Hoe het havenbedrijf de controles gaat uitvoeren, maakt de havenbeheerder niet bekend. Een woordvoerder laat weten dat het zowel

de sjoorbedrijven. FNV Havens had vorig jaar samen met belangenbehartigers International Transport Workers' Federation (ITF), Nautilus en Ver.di een zaak aangespannen tegen Marlow, een bedrijf dat scheepsmanagement uitvoert en bemanningen levert. Sjoorwerkzaamheden op Marlow-schepen, wat bij veel shortsea-schepen het geval is, worden niet door havenwerkers maar door zeevarenden verricht. FNV Havens wil een eind

Varend sjoorren tast de veiligheid van de bemanning aan.

vanaf de kant (op een terminal) als op het water kan. Ook laat het havenbedrijf weten dat 'het onbekend is hoe vaak varend sjoorren nog voorkomt, omdat er nog niet op gecontroleerd is'.

Heet hangijzer

Het varend sjoorren gebeurt uitsluitend door bemanningen en niet door gespecialiseerde sjoorbedrijven. Niet alleen het varend sjoorren is een heet hangijzer in de Rotterdamse haven, maar ook de discussie rondom het sjoorren door bemanningen in plaats van gespecialiseer-

maken aan het werk van zelflossers, naar eigen zeggen vooral omdat die gevaarlijke situaties oplevert. Marlow zou volgens de vakbond het sjoorren van hun containers moeten laten uitvoeren door professionele sjoorders. Daarbij eiste FNV Havens een dwangsom van 24.000 euro voor elke overtreding van dit gebod en voor iedere dag dat de overtreding gemaakt wordt. De Rotterdamse rechtbank heeft alle vorderingen afgewezen in het kort geding dat was aangespannen over het vastzetten en losmaken van containers op kleinere schepen.

COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van

Weena 505 B18,
3013 AL Rotterdam
T. 010 280 10 00
nt.nl**ALGEMEEN DIRECTEUR**
joan.blaas@promedia.nl**COMMERCIEEL DIRECTEUR**
arie.van.dijk@promedia.nl**HOOFDREDACTEUR**
bart.pals@nt.nl**REDACTIE**
rob.mackor@nt.nl
havens, maritiem, spoor en offshore
nathalie.van.herk@nt.nl
havens en binnenvaart
erik.verheggen@nt.nl
wegvervoer
john.versleijen@nt.nl
luchtvracht en expeditie
bart.pals@nt.nl
ict en supply chain
paul.jumelet@nt.nl
lijnvaart en wegvervoer**VORMGEVING**
Bureau OMA**BANK**
NL94 INGB 0007 8062 46**ADVERTENTIEVERKOOP**
T. 06 284 8998
paul.van.der.kooij@nt.nl**KLANTENSERVICE**
Voor de prijzen van de verschillende abonnementen op de print- en online-uitingen van Nieuwsblad Transport, het NT-membership en de aantrekkelijke bedrijfsabonnementen vindt u alle informatieop <https://www.nt.nl/abonneren/>.
Of neem contact op met onze klantenservice:
customerdesk@promedia.nl**TRAFFIC**
traffic@promedia.nl**MAINPORT MAIL**
T. 010 - 280 1000
Marina Rietman-Tiebot
mainportmail@promedia.nl**DRUK**
media
dpg© 2021 NT Publishers B.V. Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden vervoerd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.