

RAAD & RECHTALICIA ZWANIKKEN, ADVOCaat
zwanikken@vantraa.nl**Forse straf dreigt bij overtreden sancties**

Onlangs ontstond, mede door een scherpe aflevering van Arjen Lubach, veel ophef omdat Nederland kennelijk achterblijft in de uitvoering van de EU-sancties tegen Rusland. Tegelijkertijd bericht de Douane dat zij in de haven van Rotterdam inmiddels bijna 13.000 containers, ruim 32.000 aangiften en 100% geïdentificeerde 'risico'-zendingen heeft gecontroleerd. Na de invoer van het laatste sanctiepakket op 16 maart werden zelfs 5.500 containers die eerder al waren vrijgegeven opnieuw gecontroleerd om de bijgekomen verboden op ijzer, staal en luxegoederen op de juiste wijze te controleren.

Ook vertelde Dennis Leenman, bij de Douane verantwoordelijk voor een team dat toeziet op de handhaving van sancties, in een uitzending van NPO Radio 1 dat de Douane binnenkort meer mensen verwacht die zullen bijspringen om meer controles voor- én achteraf te kunnen uitvoeren ter handhaving van het complexe pakket aan sanctieregels dat inmiddels van kracht is. In dit kader is het goed om te weten wat transporteurs kunnen verwachten als ze onverhoopt worden verdacht van verboden doorvoer of vervoer van goederen naar Rusland. De gevolgen kunnen verstrekkend zijn. Dat blijkt uit een al wat oudere procedure (2017) van de rechtbank Amsterdam (ECLI:NL:RBAMS:2017:8591).

Een transporteur had destijds geleidings- en navigatieapparatuur getracht te vervoeren die voor reparatie naar Rusland waren verzonden. De bewuste apparatuur bleek een onderdeel te zijn voor het radarsysteem van een straaljager in dienst bij de Maleisische luchtmacht. Die had onderhoudscontracten met Russische productiemaatschappijen voor straaljagers. De apparatuur werd daarom aangemerkt als een militair goed. Export daarvan zonder voorafgaande vergunning is een overtreding van de Sanctieregeling territoriale integriteit Oekraïne 2014. Dat de goederen werden verzonden voor reparatie, maakte dit feit niet anders.

De transporteur vond dat er geen sprake was van schuld en dat de overtreding dus niet verwijtbaar was. Het was zelfs de Douane eerst niet duidelijk of het militaire goederen betrof. De rechtbank verwierp dit verweer echter. De transporteur was een professionele vervoerder met kennis van zaken. Volgens de rechtbank mocht van de transporteur worden verwacht en gevergd dat 'zij weet met welke goederen zij van doen heeft alvorens deze door te voeren, dan wel dat zij indien zij aanwijzingen heeft voor een mogelijk militaire bestemming van te vervoeren goederen, naar die goederen een onderzoek instelt'. Omdat de afzender de Maleisische luchtmacht was, had de vervoerder moeten afleiden dat er aanleiding was voor een aanvullend onderzoek. De rechtbank veroordeelde het bedrijf tot een strafrechtelijke geldboete van 50.000 euro, waarvan een gedeelte voorwaardelijk.

'Schuld' in de juridische zin is dus iets echt anders dan in het gewone spraakgebruik. Voor het aannemen van 'schuld' is de drempel relatief laag. Als achteraf blijkt dat de transporteur militaire of zogenoemde dual use-goederen heeft vervoerd zonder vergunning, zal het dus lastig zijn om weg te blijven van handhaving. Daarnaast kan handhaving ook worden ingezet tegen feitelijk leidinggevend binnen een bedrijf. Het devies luidt dan ook: 'voorkomen is beter dan genezen.'

'Tijd van ondoorzich**NIEUWE REALITEIT** Expediteurs en verladers tijdens jaarlijks Fenex-diner met**BART PALS**

Rederijen verdienen al een tijdje goud geld aan verladers en proberen in sommige gevallen expediteurs zelfs uit de markt te drukken door alleen nog maar rechtstreeks lading van de ladingeigenaren zelf te accepteren. Is de expediteur straks nog wel nodig?

Dat vraagstuk kwam aan bod tijdens het jaarlijkse diner van Fenex, de branchevereniging voor de expediteurs, maar volgens Fenex-voorzitter Roderick de la Houssaye hoeft zijn achterban zich geen zorgen te maken. 'Er wordt al twintig jaar gezegd dat expediteur een uitstervend beroep is. Maar als je een internationale verzending wilt doen, ben je al snel met tientallen partijen aan het praten. Een expediteur organiseert dat transport voor derden. Als je een huis bouwt, vraag je ook een aannemer om de dakdekker, metselaar, elektricien en loodgieter aan te sturen. Je moet toch iemand hebben die dat allemaal organiseert. De expediteur is nog altijd hard nodig. Ons ledenaantal is in twee jaar tijd niet voor niets gestegen van vijftien naar zeshonderd.'

De la Houssaye beseft wel dat de sector op dit moment niet echt op goede voet staat met de rederijen. 'De containertarieven zijn de laatste twee jaar fors omhoog gegaan, terwijl de dienstverlening is achtergebleven. Maersk verdient bijna meer geld dan Pfizer. Het is dan vreemd als ze opeens geen zaken meer met ons willen doen en rechtstreeks naar de verlader stappen, zoals bij Hamburg Süd het geval is. En het is zeker vreemd nu rederijen het afgelopen jaar voor 21 miljard aan logistieke bedrijven hebben gekocht.'

Wel durfde de Fenex-voorman de hand in eigen boezem te steken. 'Ook in slechte tijden moeten wij onze dienstverlening op peil houden. Onze toegevoegde waarde moet voor iedereen duidelijk zijn. Vroeger was dat makkelijker dan nu. De coronacrisis en de Oekraïne-oorlog hebben grote impact op de supply chains.'

Protectionisme

Evofenedex-voorzitter Steven Lak, die tijdens het diner op het podium in gesprek ging met De la Houssaye, ziet juist mogelijkheden in die obstakels. 'In deze tijd met moeilijkheden in de supply chains is er een uitgelezen kans voor expediteurs om



Roderick de la Houssaye (Fenex, links) en Steven Lak (Evofenedex, midden) lieten ter opluistering

hun meerwaarde te tonen voor alle verladers die met hun handen in het haar zitten.'

Dan moet de sector zich in sommige opzichten nog wel wat verbeteren, vindt Lak. 'Je kunt niet zomaar meer een flinke marge op transport zetten en daarvoor een niet-transparante factuur sturen. Die tijd is voorbij. Er mag best wat verdiend worden, maar het moet transparant zijn.'

Die boodschap werd erkend door De la Houssaye: 'Maar daar zijn wel twee kanten voor nodig. Verladers willen graag hun handen vrijhouden en gemakkelijk kunnen switchen. Dat belemmert een goede integratie. Een langetermijnsamenwerking is altijd efficiënter voor beide partijen. De expediteurs kunnen misschien wel wat sterker hun rol pakken ophet gebied van duurzaamheid. We moeten de verlader bij de hand nemen door inzichtelijk te maken wat de meest duurzame oplossing is en dat vervolgens ook organiseren.' Fenex en Evofenedex vonden elkaar vooral in hun klachten over de rede-

rijen. Lak: 'De service in de lijnvaart is nog nooit zo slecht geweest en de tarieven zijn torenhoog. Tegelijkertijd zie je ook in de luchtvaart prijsexplosies, dat raakt ons allemaal. Het oligopolie in de rederijwereld wordt gehandhaafd door de Europese Unie via de block exemption regulation. Dat is uniek. Veertig jaar geleden waren er wellicht goede redenen om het in te voeren, maar die lijken me nu niet meer van toepassing.'

De la Houssaye riep Evofenedex dan ook op samen op te trekken, om zo een goede positie te houden in de gesprekken met de rederijen. 'Het gaat voor verladers grote problemen opleveren als ze ook voor de overige dienstverlening – zoals de organisatie van douane, voor- en natransport, warehousing – afhankelijk worden van de rederijen. Als dat tegen vergelijkbare tarieven en dienstverlening gaat als de huidige zeevracht, wordt het een peperdure chaos.'

En dan hebben de producenten ook nog eens te maken met een nieuwe

AGENDA**MULTIMODAAAL TRANSPORT EXPO****21 APRIL, BREDA**

Op de 4.000 vierkante meter beursvloer kunnen transport- en logistieke bedrijven uit de Nederlandse en Vlaamse markt zichzelf presenteren en elkaar ontmoeten.

• multimodaal.nl

AGRI EN FOOD LOGISTIEK CONGRES**21 APRIL, BREDA**

Tijdens de eerste editie van het Agri en Food Logistiek Congres heeft Vers de hoofdfocus. Tegen welke problemen in de supply chain loopt de sector aan?

• events.nt.nl

MARITIME INNOVATION PLATFORM 2022**9 JUNI, DORDRECHT**

Maritime Innovation Platform is het podium om de nieuwste maritieme innovaties te zien en te ervaren.

• maritimeplatform.nl

RAILTECH EUROPE**21-23 JUNI, UTRECHT**

RailTech omvat een beursvloer vol exposanten, start-ups, innovaties, workshops en een driedaags congres over de spoorsector.

• railtech-europe.com

VLAAMS-NEDERLANDSE HAVENDAG**30 JUNI, ROTTERDAM**

Op de Vlaams-Nederlandse Havendag brengen we de havens samen om samenwerking rondom het thema 'energietransitie' te bespreken en te stimuleren.

• events.nt.nl

tige facturen voorbij'

elkaar in debat over samenwerking



van het Fenex-diner hun licht schijnen op de ontwikkelingen in de business. Foto: Fenex

realiteit op het geopolitieke vlak. Lak: 'Het protectionisme keert weer terug, landen trekken zich minder aan van handelsverdragen. Voor Nederland is dat heel slecht. We zijn een open economie en gedijen bij open grenzen. Tegelijkertijd zie je

seerd is als in Nederland. Er wordt goed meegedacht met het bedrijfsleven. Daardoor hebben we een goede samenwerking. Wel kunnen we kijken waar we elkaar nog meer kunnen vinden.' Zo zou het bedrijfsleven de ogen en oren kunnen

nog eens hoe belangrijk de aanpak van de ondermijning is voor dit kabinet. 'Dat begint al bij de containeroverslag in Zuid-Amerika. Het liefst willen we van daaruit al de nodige informatie krijgen, zodat we weten waar op moeten letten. Bijvoorbeeld door samen met de keten te kijken wat betrouwbare partijen zijn. Die krijgen dan iets meer ruimte. Voldoe je niet aan de voorwaarden, dan word je strenger gecontroleerd', aldus De Vries.

'Voor het bedrijfsleven is het belangrijk dat de douane-procedures in de verschillende landen in overeenstemming met elkaar zijn', zei de staatssecretaris. 'Maar Nederland heeft zoveel belangrijke handelsstromen via de Rotterdamse haven en Schiphol, dat je dat niet kunt vergelijken met landen waar dat niet het geval is. Europa heeft één interne markt en het is belangrijk dat de verschillende douanes met elkaar samenwerken en zaken afstemmen. Maar je wilt als individuele lidstaat wel grip houden op je eigen douaneprocessen.'

De service bleef achter maar Maersk verdient bijna meer geld dan Pfizer.

wereldwijd ook nog eens logistieke verstoringen, wat effect heeft op grondstoffen en halffabrikaten. Dat hakt er behoorlijk in.'

Douane

Ook te gast bij het diner was staatssecretaris Aukje de Vries, verantwoordelijk voor de douane. Daarover overigens niets dan lof van De la Houssaye en Lak. 'Er is geen land waar de douane zo goed georgani-

zijn voor de douane tegen drugs-smokkel, vindt de Fenex-voorzitter. Lak had op zijn beurt nog wel een boodschap aan de staatssecretaris: 'Blijf ervoor zorgen dat er voldoende personeel bij de douane is. En dat het bestaande systeem van Portbase als European Single Window gebruikt wordt en de overheid er niet een eigen systeem naast gaat zetten.'

De staatssecretaris onderstreepte

BEDRIJFSNIEUWS

ProMedia, uitgever van onder meer Nieuwsblad Transport, Schuttevaer en Automobiel Management, heeft Mobility Media BV overgenomen van MM Holding. Mobility Media is uitgever van Automotive, Automotive-online.nl, Jobmotive, Fleet&Mobility, Bandenportaal en Autoschadeportaal. Verder organiseert Mobility Media evenementen als het Nationaal Automotive Congres, het grootste onafhankelijke congres in de autobranche. De overname is met terugwerkende kracht per 1 januari 2022. 'Automotive is een toonaangevende titel in de Nederlandse autobranche. Fleet&Mobility geniet veel aanzien bij fleet- en mobiliteitsmanagers. Onze ambitie is om de grootste en bovenal meest relevante uitgeverij te zijn van vakbladen in mobiliteit: van



transport en maritiem tot en met openbaar vervoer en automotive. Daarin hebben we met deze overname een belangrijke stap gezet', aldus ceo Joan Blaas.

Royal HaskoningDHV heeft Districon overgenomen. Bij het supply chain-consultancybureau uit Maarssen werken tachtig mensen. Royal HaskoningDHV heeft het over een 'strategische overname' zodat het voortaan 'de klant van a tot z kan adviseren; van productieketen en investeringsstrategie tot en met ontwerp en realisatie van fabriek, magazijn



en de besturing ervan'. De bedrijven zijn complementair, zo luidt het. Royal HaskoningDHV brengt expertise in rondom technische en financiële haalbaarheid van productie- en distributielocaties en het ontwerp ervan, inclusief digitale oplossingen. Districon brengt haar kennis in van het optimaliseren van logistieke netwerken, warehou-

sing, transport, (lucht)vracht, voorraadbeheer en planning voor klanten, waarbij het gebruik maakt van specifieke digitale oplossingen. Er zijn geen financiële details bekendgemaakt.

De vakbonden en Havenbedrijf Amsterdam zijn het eens geworden over een nieuwe cao. De 380 medewerkers van het



Havenbedrijf krijgen een loonsverhoging van 3%. Vakbond FNV spreekt van een broodnodige modernisering van de cao. In de nieuwe cao zijn, naast de bestaande regelingen, afspraken gemaakt over onder meer ouderschapsverlof bij de geboorte van meerlingen, bij adoptie en bij het in huis nemen van pleegkinderen. Ouders krijgen per 1 april recht op betaald ouderschapsverlof per kind. Ook komt er een zogenoemde regenboogchecklist. FNV-bestuurder Marcelle Buitendam: 'Deze nieuwe cao doet daarmee volkomen recht aan de diverse gezinssamenstellingen zoals we deze anno 2022 kennen.'

Havenbedrijf Rotterdam start een samenwerking met verschillende partijen die ervoor moet zorgen



dat terminals en spoorvervoerders makkelijker en sneller informatie kunnen uitwisselen over de dienstregeling van treinen op de terminals. In de toekomst moet er een digitaal systeem komen waarmee het mogelijk is om de dienstregeling en wijzigingen direct in te zien. Negentien partijen uit het spoorgoederenvervoer hebben onder aanvoering van het Havenbedrijf Rotterdam hun handtekening gezet onder een samenwerkingsovereenkomst voor meer digitalisering. Met dit groeiprogramma 'Rail Connected' willen de ondertekenende partijen vaker gebruik gaan maken van de digitale mogelijkheden.



Heeft u ook transport- of logistieknieuws over uw bedrijf? redactie@nieuwsbladtransport.nl

COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van



Weena 505 B18,
3013 AL Rotterdam
T. 010 280 1000
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
rieneke.kok@nt.nl
havens en binnenvaart
erik.verheggen@nt.nl
wegvervoer
john.versleijen@nt.nl
luchtvracht en expeditie
bart.pals@nt.nl
ict en supply chains
paul.jumelet@nt.nl
lijnvvaart en wegvervoer
simone.van.der.lee@nt.nl
supply chains Azië en spoorvervoer

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 informatie

op <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

© 2022 ProMedia Publishers BV
Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden veeveelvoudigd, 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.