

# Verzekeringen

## Hoe verzekert je cybercriminaliteit en fraude in de logistieke sector?

Aansprakelijkheid voor diefstal kan verzekerd worden. Als door cybercriminaliteit toegangscode, pincodes en dergelijke ontvreemd zijn, en met behulp van deze gegevens de goederen ontvreemd worden, dan is de schade niet standaard gedekt door de bekende verzekeringen. In dit artikel wordt aan de hand van een aantal veel voorkomende situaties bekeken wie aansprakelijk is en welke verzekering daar het beste bij past.



Mr. Vincent Pool,  
advocaat bij  
Van Traa Advocaten

### 1. Inleiding

In de logistieke sector wordt op allerlei manieren getracht om lading te ontvreemden of te verduisteren. Er is veel (media) aandacht voor diefstal vanuit vrachtwagencombinaties. Maar het lijkt er op dat cybercriminaliteit en fraude in de logistieke dienstverlening onderbelicht blijven. Op verschillende wijzen trachten criminelen lading te ontfutselen van de logistieke dienstverleners.

### 2. Voorbeelden

Een voorbeeld hiervan is de kwestie Geka/Van Gend & Loos. In deze zaak heeft Geka een partij kleding verkocht aan de koper Zone Rouge. De partij kleding mocht pas worden afgehaald nadat aan Geka een gegarandeerde cheque was gefaxt en Geka toestemming had gegeven tot afhalen. Maar derden sturen een gefalsificeerde fax op het briefpapier van Geka aan de vervoerder Van Gend & Loos waarin staat dat zij de zending mogen afhalen. De partij kleding wordt aan deze persoon meegegeven, waarna deze met de kleding en ook met de noorderzon vertrekt. Geka spreekt daarop Van Gend & Loos aan tot vergoeding van de schade. Het Hof Den Bosch oordeelt dat Van Gend & Loos er op mocht vertrouwen dat de valse fax, waarin aangegeven wordt dat de goederen mogen worden afgehaald, afkomstig was van Geka, zodat haar geen verwijt kan worden gemaakt en zij niet aansprakelijk is. De Hoge Raad laat deze uitspraak in cassatie in stand.<sup>1</sup>

Ook in de zaak Mitt/BPI weten criminelen door middel van een valse release note een partij mobiele telefoons te ontfutselen aan de ladingbelanghebbenden en de logistieke dienstverlener. Het Hof Den Haag heeft in die zaak beslist dat de logistieke dienstverlener zich tegenover de ladingbelanghebbende kan beroepen op de

aansprakelijkheidslimitering van de Fenex-voorwaarden.<sup>2</sup>

Deze zaak onderstreept voor logistieke dienstverleners het belang van het opnemen van aansprakelijkheidsbeperkende bepalingen in hun overeenkomsten.

Inmiddels is het releasen door middel van een fax veelal vervangen door het releasen via een e-mail of een pincode. Ook het boevengilde heeft hier zijn werkwijze op aangepast. Er wordt getracht de ict-systemen van de logistieke dienstverleners of ladingbelanghebbenden binnen te dringen en daarbij cruciale informatie over de goederenstroom te achterhalen.

Een berucht voorbeeld waaraan in de media veel aandacht is besteed, is het hacken van de ict-systemen van rederijen en terminals in de Antwerpse haven in de periode tussen 2011 en 2013. Een drugsbende wist met behulp van ict-deskundigen de pincodes, waarmee containers konden worden afgehaald, te bemachtigen. Met deze pincodes konden de containers worden afgehaald voordat de rechthebbenden zich meldden. In de containers bevonden zich naast de reguliere lading ook drugs. Over die zaken wordt onder meer in Engeland<sup>3</sup> en Duitsland geprocedeerd.

Een ander voorbeeld is de verduistering van een lading alcoholhoudende drank tijdens het vervoer van Zevenaar naar Coventry (Engeland). In die zaak heeft de hoofdvervoerder KLG voor het vervoer Samskip ingeschakeld, die op haar beurt voor het wegvervoer in Engeland Harlequin Transport Services heeft ingeschakeld. Er meldt zich bij de balie van de terminal in Tilbury een chauffeur, die het juiste containernummer en de vervoerderscode opgeeft. Niet komt vast te staan dat ook de pincode is opgegeven. De container met de lading wordt meegegeven en wordt nooit meer teruggezien. In de procedure tussen de vervoerder en ladingbelanghebbenden wordt geoordeeld dat de vervoerder KLG volgens de norm van de artikelen 3 en 29 lid 2 CMR aansprakelijk is voor de tekortkomingen van degene(n) die hij zelf voor de uitvoering van zijn verbintenis heeft ingeschakeld. De rechtbank oordeelt dat in principe de ladingbelanghebbende moet bewijzen dat er sprake is van diefstal door een hulppersoon van de vervoerder KLG, maar dat, nu onduidelijk is wie heeft gestolen, de feiten eerst volledig moeten worden opgehelderd alvorens de ladingbelanghebbende met deze bewijslast op te zadelen. Dit betekent dat de vervoerder zich

<sup>1</sup> Hoge Raad, 10 augustus 2001, ECLI:NL:PHR:2001:ZC3646, S&S 2003, 84.

<sup>2</sup> Hof Den Haag, 17 juni 2014, ECLI:NL:GHDHA:2014:4398, S&S 2015/34.

<sup>3</sup> Zie: Glencore International AG v MSC Mediterranean Shipping CO SA, CoA 24 May 2017, Lloyd's Law Reporter 30 May 2017.

in de gevarezone bevindt en dat hij, indien een werknemer die betrokken was bij het vervoer de gegevens heeft gelekt, onbeperkt aansprakelijk is.<sup>4</sup>

In het kader van het risicomanagement is het ook goed om naar de verzekeringsaspecten te kijken.

### 3. Verzekeringsaspecten

#### 3.1 De goederentransportverzekering

De ladingbelanghebbende doet er verstandig aan om het risico van verlies van of schade aan de goederen, die gedurende het door de vervoerder uitgevoerde transport ontstaat, te verzekeren door middel van een goederentransportverzekering. Zoals hierboven uiteengezet, kan het zo zijn dat de vervoerder niet of beperkt aansprakelijk is voor schade aan de vervoerde goederen. De vervoerder of expediteur kan er ook voor kiezen om aan de ladingbelanghebbende een goederenverzekering aan te bieden om dit risico af te dekken. Het gaat in dit kader te ver om in te gaan op alle aspecten van de goederenverzekering. Van belang is dat bij toepasselijkheid van de zogenaamde All Risks Clausule G13<sup>5</sup> verzekeraars alle verliezen van en materiële schade aan de verzekerde zaken vergoeden. Slechts schade door de aard of gebrek van de verzekerde zaak dan wel schade ontstaan door merklijke schuld, roekeloosheid of opzet van de verzekerde is in beginsel uitgesloten.

Bovendien is slechts verlies of schade, die ontstaat gedurende de verzekerde reis, gedekt. Indien derhalve criminelen door middel van het binnendringen van het ict-systeem van de ladingbelanghebbenden de goederen voorafgaande aan het transport weten te ontfutselen, dan is er in beginsel geen dekking onder de goederentransportverzekering. Worden de goederen gedurende het transport ontvreemd, dan is er wel dekking zoals in de hiervoor genoemde voorbeelden.

#### 3.2 De vervoerdersaansprakelijkheidsverzekering

De vervoerder doet er goed aan de risico's van verlies van of schade aan de goederen waarvoor hij aansprakelijk gesteld kan worden af te dekken door middel van een vervoerdersaansprakelijkheidsverzekering. Er zijn diverse varianten op de markt beschikbaar zoals de beurspolis, de makelaarspolis en de maatschappijpolis. De standaardpolis is de MAUL-polis [Modelpolis voor Aansprakelijkheid uit Logistieke Diensten]. Deze polis dekt de aansprakelijkheid voor gedragingen

of activiteiten die eigen zijn aan een in de polis omschreven hoedanigheid of beroep, bijvoorbeeld vervoerder of expediteur. Het risico van doorbreking van de aansprakelijkheidslimieten is niet standaard meeverzekerd. Sommige maatschappijpolissen en makelaarspolissen dekken dit risico wel. Makelaars zijn ook in staat maatwerk te leveren. De premie is in de regel wel navenant hoger.

Indien de vervoerder in de hiervoor genoemde voorbeelden aansprakelijk zou zijn, dan is er in beginsel dekking. Het verdient aanbeveling om bovendien het risico van doorbreking en mitsdien onbeperkte aansprakelijkheid mee te verzekeren.

Vervoerders dienen zich te realiseren dat in voorkomend geval er een verhoogd eigen risico kan gelden op grond van de clause ladingdiefstallen G23. Deze clause regelt twee voor de wegvervoerder belangrijke zaken: het eigen risico (een percentage van de schadeuitkering) en een uitkering tot een bepaald maximum bedrag bij diefstal van een gehele lading. Het eigen risico kan oplopen tot wel 30% van de schadeuitkering terwijl de maximale uitkering meestal 125.000 euro bedraagt. Indien de vrachtwagen voorzien is van een goedgekeurd beveiligingssysteem dat tijdens de diefstal in werking was, gelden het eigen risico en het maximum bedrag niet. Dit is wel weer het geval als er sprake is van roekeloosheid van de verzekerde zelf of opzet of roekeloosheid van zijn ondergeschikten of ondervoerders.<sup>6</sup>

#### 3.3 Cyberverzekering

Naast de traditionele vervoerdersaansprakelijkheidsverzekering doet de vervoerder er verstandig aan om het risico van cybercrime door middel van een cyberverzekering af te dekken. Standaardverzekeringen, zoals een AansprakelijkheidsVerzekering voor Bedrijven (AVB-verzekering), bieden in de regel geen dekking voor cyberrisico's. Voorbeelden van cyberrisico's, die niet onder een AVB zijn gedekt zijn:

- de omstandigheid dat derden zich toegang verschaffen tot vertrouwelijke informatie (data),
- de schending van de privacywetgeving,
- financiële schades zoals het herstellen van data en kosten, die ontstaan vanwege disruptie van het ict-systeem.

Het voordeel van een dergelijke verzekering is ook dat er bijstand kan worden verleend door deskundigen op het moment dat bedrijven geconfronteerd worden met cybercrime.<sup>7</sup>

<sup>4</sup> Rechtbank Arnhem, 16 juni 2010, ECLI:NL:RBARN:2010:BN2358.

<sup>5</sup> Zie [www.vnab.nl](http://www.vnab.nl).

<sup>6</sup> Zie M.H. Claringboud 'De Clausule Ladingdiefstallen G23 aangepast en verbeterd!', W&W nr. 51, maart 2006, gemakkelijk te raadplegen via [www.sva.nl](http://www.sva.nl) -> Weg en Wagen -> register -> verzekeringen in de logistiek.

<sup>7</sup> Leslie A. Clement heeft hierover geschreven in Weg en Wagen nr. 76, juni 2015.

#### 4. Conclusie

Het is van groot belang dat partijen betrokken bij het vervoer van (kostbare) lading de risico's die daaraan verbonden zijn goed in kaart brengen, zowel vanuit het perspectief van de ladingbelanghebbende als vanuit het perspectief van de vervoerder. Bij het risicomanagement kunnen maatregelen worden getroffen om het risico nu, dat derden zich toegang verschaffen tot gevoelige gegevens, te verminderen. Daarnaast kunnen afspraken gemaakt worden over de beperking van de aansprakelijkheid. Tot slot is het van belang om te beoordelen of de bestaande verzekeringen afdoende zijn. Daarbij zijn, zoals hiervoor toegelicht, de gevolgen van in het bijzonder cybercriminaliteit vaak groter dan alleen het verlies van de lading. De vervoerder die het slachtoffer wordt van dit soort criminaliteit, dient zich dit goed te realiseren. Met name dat door de traditionele vervoerdersaansprakelijkheidsverzekering de cyberrisico's niet volledig zijn afgedekt.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Stichting Vervoeradres heeft in 2013 een praktijkhandboek uitgegeven "Verzekeringen in de logistiek" waarin de verschillende verzekeringen zijn beschreven, gratis te downloaden op [www.sva.nl](http://www.sva.nl) -> praktijkboeken.