

**RAAD & RECHT**ALICIA ZWANIKKEN, ADVOCaat  
zwanikken@vantraa.nl**Schade bij cocaïnesmokkel**

Een paar weken geleden was het weer zover. Er werd voor meer dan 100 miljoen euro aan cocaïne gevonden in de Rotterdamse haven. Naast het feit dat dit goed nieuws is in de strijd tegen drugssmokkel, heeft die vangst juridisch ook de nodige consequenties. Allereerst zijn er natuurlijk de gevolgen voor de personen die direct betrokken zijn bij de smokkel. Er zijn in dit geval al enkele verdachten opgespoord die, als de vermoede misdrijven bewezen kunnen worden, hoge boetes en zelfs celstraffen kunnen verwachten. Daarnaast is te verwachten dat ten behoeve van het grondig uitvoeren van het onderzoek, het transport van goederen rond de gevonden partij drugs enige tijd stilgelegd zal worden. Ook dat kan juridische gevolgen hebben.

Op het moment dat andere goederen niet verder getransporteerd worden, kan schade ontstaan voor de belanghebbende partijen. Schadevergoeding vorderen van criminelen is doorgaans een lastig traject. Niet alleen moeten ze zelf eerst gevonden worden, bovendien moet het vermogen van de criminelen te vinden zijn. De vraag rijst in het kader van de zogenoemde 'vertragingsschade' bovendien, of de ladingbelanghebbende de vervoerder kan aanspreken. Ook deze vraag is niet makkelijk te beantwoorden. Het antwoord hangt steeds af van 'de specifieke omstandigheden van het geval'. Relevante factoren zijn onder meer welk recht van toepassing is, wat de betrokken partijen hebben afgesproken en om wat voor soort schade het gaat. Er kan vertragingsschade ontstaan aan goederen zoals voedsel, of de lading kan zelfs verloren gaan.

Anderzijds is er de 'gevolgsschade'. Dit is bijvoorbeeld schade die een fabriek loopt doordat het zijn grondstoffen niet op tijd geleverd krijgt en daardoor stilvalt. Naar Nederlands recht is gevolgsschade vaak moeilijk op de vervoerder te verhalen; schade aan de goederen zelf kan onder omstandigheden wel voor vergoeding in aanmerking komen. Een vervoerder kan dus verplicht zijn schadevergoeding te betalen als goederen door de onvoorziene verlengde transporttijd schade hebben opgelopen. Voor een dergelijke compensatie kan een ladingeigenaar in beginsel terecht bij de contractueel betrokken vervoerder. Naar Nederlands recht hoeft de contractuele vervoerder namelijk niet per se zelf schuld te hebben aan de drugssmokkel en de daardoor ontstane vertraging. Hij kan ook aansprakelijk zijn voor fouten van andere betrokken partijen. De Rechtbank Rotterdam heeft bevestigd dat naar Nederlands recht zelfs de bewuste roekeloosheid van de feitelijk vervoerder onder omstandigheden aan de contractuele vervoerder is toe te rekenen (Rechtbank Rotterdam 2 mei 2012, ECLI:NL:RBROT:2012:BW8081).

Ik heb hierboven de woorden 'onder omstandigheden' regelmatig laten terugkomen. Alles staat en valt namelijk met de specifieke feiten van het geval. Dat veel mensen denken dat vertragingsschade geheel niet te verhalen is, berust dan ook op een misverstand. Zeker bij een spectaculaire gebeurtenis als een drugsvangst, maar ook bij minder nieuwswaardige gebeurtenissen, kan het de moeite waard zijn om de regresmogelijkheden aandachtig te bekijken.

**Verkeerslicht eerder****PROEF** 'Slimme' verkeerslichten hebben het beste voor met het vrachtverkeer,

AFIFAH RASOELBAKS

Rond Schiphol is een project gestart met 'slimme' verkeerslichten. In de Connected Transport Corridor (CTC) Amsterdam Westkant werken overheden, vervoersbedrijven en verladers samen om in de regio Amsterdam een corridor te realiseren waarbij slimme verkeerslichten voorrang verlenen aan het logistieke verkeer, om dat verkeer te helpen brandstof te besparen en tijdswinst te boeken.

Samenwerking is volgens de CTC-initiatiefnemers belangrijk binnen dit soort projecten. Een vrachtwagenchauffeur heeft er niets aan als hij maar op een klein stukje van zijn route informatie krijgt. Andersom geldt dat ook voor een wegbeheerder. In een klein gebied rondom Schiphol-Rijk wordt daarom eerst getest met de slimme verkeerslichten. 'We zitten in een pilotfase', vertelt Jeroen Olthof, gedeputeerde van Noord-Holland. 'Dat betekent dat we nog maar met een kleine groep ondernemers samenwerken.'

Het is de bedoeling dat vrachtwagens eerder groen licht krijgen dan automobilisten en dat tegelijkertijd de doorstroming op de weg beter loopt. Het systeem werkt via een app die de transporteur zelf op zijn smartphone heeft. De navigatie geeft aan hoe hard de chauffeur moet rijden om voorrang te kunnen krijgen bij de verkeerslichten.

Het transportbedrijf dat nu bij het CTC-project betrokken is, is R. Nagel. Dat bedrijf, gespecialiseerd in het voor- en na transport van luchtvracht, is lid van Air Cargo Netherlands en via hen terecht gekomen bij het project. Transportbedrijf Nagel doet sinds een maand mee.

'Waar het niet goed gaat, laten we weten waar het aan ligt. Daar wordt dan uiteindelijk actie op ondernomen', vertelt Erik Nagel, directeur van het transportbedrijf. Zo ziet Nagel dat hij af en toe toch nog rood licht krijgt: een duidelijk verbeterpunt.

**Lastig**

'Met een geladen vrachtwagen duurt het wat langer. Tijdswinst is nu nog lastig uit te drukken', reageert Olthof. 'We zitten nu in een pilotfase en er wordt gekeken naar de drukte op de weg. Het ligt er ook aan wanneer een chauffeur vertrekt. Tijdens spitsuren is het drukker en is het lastiger om het systeem toe te passen.' Ook vindt Olthof het nog lastig om een percentage aan de daadwerke-



Hoe meer transporteurs zich hebben aangesloten, hoe beter het systeem zal gaan werken. Foto: [naam]

lijke milieubesparing te plakken. 'Van de pilots leren we heel veel. Het is in elk geval een feit dat je bij minder rood licht minder brandstof nodig hebt om een vrachtwagen te laten stoppen en optrekken. Dat levert winst op, ook op het gebied van CO<sub>2</sub>-uitstoot, en dat is goed voor milieu, mens en natuur.' Er is volgens Olthof een heel breed

moment is iedereen enthousiast over dit initiatief. De overheid ziet mogelijke milieuvordelen, vervoerders zien dat er tijdswinst te behalen is. Het is voor iedereen een win-win situatie', vertelt Olthof.

**Kosten**

'Ook personenauto's hoeven niet per se langer te wachten. Als perso-

Tijdens de spits is het drukker, en lastiger het systeem toe te passen.

belang voor alle partijen die betrokken zijn bij het CTC-project. Niet alleen vervoerders, maar ook verladers, de overheid, provincie, gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam doen mee. 'Op dit

nenauto's op dezelfde weg zitten, kunnen zij mee profiteren van de doorstroming,' aldus Olthof. De volgende stap is volgens hem om een vrachtwagenchauffeur nog meer informatie in zijn cabine te

**AGENDA****HAVENDEBAT ROTTERDAM**  
9 DECEMBER, ONLINE

Tijdens het Havendebat Rotterdam sluit de Rotterdamse havenwereld het jaar af met een stevig debat over het thema: Vestigingsklimaat: Hoe blijven 'we' de grootste van Europa?

• havendebatrotterdam.nl

**COVID-19 VACCIN DISTRIBUTIE**  
17-18 DECEMBER, ONLINE

Hoe gaan de farmaceuten hun Covid-19 vaccins distribueren? Het oplossen van deze puzzel is het onderwerp van deze online conferentie op 17 en 18 december.

• airfreightconference.com

**NT NIEUWJAARSBORREL**  
JANUARI, ONLINE

Proost met elkaar en met Nieuwsblad Transport en Schuttevaer op een nieuw jaar vol partnerschappen en succes tijdens de digitale nieuwjaarsborrel.

• events.nieuwsbladtransport.nl

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

Project Cargo Summit richt zich op de uitdagingen van de projectladingindustrie. Het onderwerp van dit online event is offshore wind.

• projectcargosummit.com

**MULTIMODAAAL ONLINE 2021**  
22-24 JUNI 2021, 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