

Dekra Congres 2019 'De nieuwe zijderoute'

Carlijn ten Bruggencate - Cox Ten Bruggencate Advocaten

1. Inleiding

- 1.1 Het komende half uur mag ik jullie meenemen wat dieper het spoorvervoer in. Waar Rien Gulden eerder heeft uitgelegd dat het spoorvervoer vooral veilig en goed georganiseerd is en dat daarop zelden wat misgaat, zoom ik in op de dingen die niet goed gaan en vooral de vraag: "wat dan?" Dat is niet omdat Rien ik hierover fundamenteel van mening verschillen, maar ieder heeft nou eenmaal zijn eigen vak en dat van mij houdt zich onder meer bezig met wat er misgaat.
- 1.2 "De nieuwe zijde route per spoor", wat is dat eigenlijk? "De" zijderoute bestaat niet, althans niet in de vorm van één spoorlijn. Tussen het oosten en het westen ligt een groot aantal spoorlijnen met aan beide zijden een heel groot aantal vertakkingen. Al die routes vanuit al die punten in Azië naar allerhande punten in West-Europa vormen samen de ijzeren zijderoute. Op dit kaartje zie je aantal van die routes liggen in licht blauw, maar er zijn er veel meer. Ze zijn grofweg te onderscheiden in drie geografische categorieën: de noordelijke, de zuidelijke en de middenroute.



- 1.3 De noordelijke route loopt van noordelijke provincies in China al dan niet via Mongolië al snel Rusland in, en uiteindelijk via Wit-Rusland en Polen verder Europa in. De zuidelijke route loopt onder de Kaspische en de Zwarte zee door, wat betekent dat die landen als

Tadzjikistan, Turkmenistan, Oezbekistan, Iran en Turkije doorkruist. Deze is op dit moment politiek en praktisch weinig geschikt en wordt daarom niet veel gebruikt. De op dit moment meest gebruikte route is de middenroute. Die loopt ten noorden van de Kaspische en de zwarte zee. Hij begint in een van de provincies in China, gaat door Kazachstan, een stukje door de punt van Rusland, door de Wit-Rusland, Polen, en dan naar Duitsland, waarbij de trein mogelijk verder rijdt naar Nederland of zelfs Engeland. Hier zie je de versimpelde versie van die route.

2

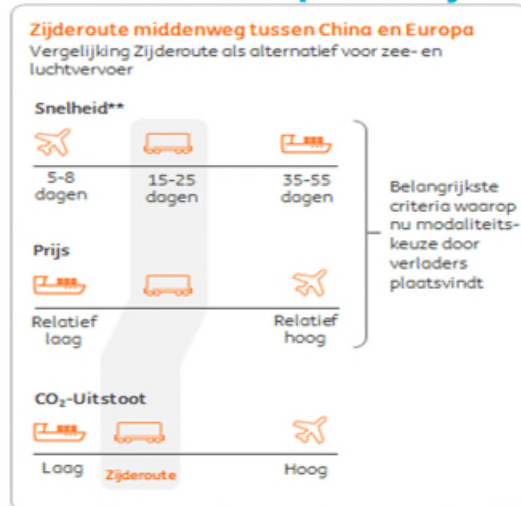
“De” middenroute



COX TEN BRUGGENCATE

- 1.4 Wat maakt het nou aantrekkelijk om dat hele eind per spoor af te leggen, onder meer door toch wel bijzondere landen? In de logistiek zijn vrachtkosten en tijd twee elementen die relevant, zo niet doorslaggevend zijn bij de keuze voor een modaliteit. Het spoorvervoer zit ten aanzien van die beide elementen tussen het zeevervoer en het luchtvervoer in.

Modaliteiten op een rij



De reistijd van goederen vanuit China naar Nederland over zee is tussen de 35 en 55 dagen, afhankelijk van de exacte plek (binnenland of haven) in China waar de goederen worden geproduceerd. Met de trein kunnen de spullen dat stuk binnen 15 tot 25 dagen overbruggen, een belangrijke tijdsbesparing dus. Daar staat tegenover dat vervoer door de lucht nog sneller is, daarbij kan een transitijd van 5 dagen worden gehaald. Maar luchtvervoer is een stuk duurder en daarom niet voor alle soorten goederen geschikt. Vervoer per spoor is een stuk goedkoper, maar weer niet zo goedkoop als vervoer over zee.

- 1.5 Deze logistieke parameters maken het spoorvervoer van oost naar west en vice versa geschikt voor een breed scala aan producten. Onder meer elektronica, auto-onderdelen, bouwmaterialen, machines, pharma, voedingsmiddelen en diverse grondstoffen worden al per spoor vervoerd. Op dit moment vervoeren bijvoorbeeld HP, Volvo en Ricoh hun spullen per spoor. Gezien de regelgeving die geldt in of ten aanzien van bepaalde landen, zijn er ook beperkingen. Groenten en fruit, kip, bloembollen en sommige andere levensmiddelen mogen vanwege sancties Rusland niet in, en kunnen dus niet via de noordelijke of de middenroute naar China worden vervoerd. Omdat daar in China wel vraag naar is, wordt nu gekeken naar de mogelijkheden via andere routes, zoals een zuidelijkere route waarbij een ferry wordt genomen over de Kaspische zee. Melkpoeder mocht oorspronkelijk ook niet via Rusland worden vervoerd, maar na politieke druk vanuit China wordt dat toch toegestaan. Verder mogen gevaarlijke goederen niet naar China worden

vervoerd. Overigens bestaat over de vraag of en vanaf welke hoeveelheid goederen 'gevaarlijk' zijn wel verschil van inzicht tussen China en bijvoorbeeld Nederland.

2. Wat kan er zoal misgaan op het spoor?

- 2.1 Zoals iedere vervoersmodaliteit heeft ook het spoorvervoer eigen operationele kenmerken, waarmee rekening moet worden gehouden bij de keuze voor die modaliteit. Die kenmerken vormen deels ook de risico's waarop moet worden geanticipeerd door zowel verladers als hun verzekeraars.
- 2.2 Voor spoorvervoer vanuit Europa naar China en vice versa is bijvoorbeeld relevant dat tweemaal een spoorwijdtewisseling plaatsvindt. Het spoor in Europa en in China is even breed. Daar ligt 'normaalspoor' met een breedte van 1435 mm. In Rusland, de voormalige Russische republieken en Mongolië ligt echter breedspoor van 1520 mm. Dat betekent dat de containers aan de grens met Rusland of Kazachstan, en nog eens aan de Poolse grens, moeten worden overgeladen op andere treinstellen. In de toekomst wordt het wellicht ook mogelijk om alleen te wisselen van draaistellen, of om gebruik te maken van wagons met verstelbare wielen. Op dit moment worden de containers nog met portaalkranen overgeladen op andere treinen. Dat gaat over het algemeen redelijk efficiënt, maar het is een extra handling die - als alle handling activiteiten - in de logistiek nu eenmaal een grotere kans op schade oplevert dan ononderbroken transit. Bovendien ontstaat daar een gevaar op vertraging als er geen materieel of personeel beschikbaar is voor de overslag.
- 2.3 Daarnaast zijn er de diverse grenzen die de trein moet passeren. Dat betekent in de eerste plaats controles, stilstaan en potentieel vertraging. Bovendien mogen locomotieven uit het ene land niet altijd doorrijden in het volgende land. Per saldo wordt een trein die van China naar Nederland rijdt, getrokken door ten minste vijf verschillende locomotieven. Dat betekent dat er ook ten minste vijf keer moet worden gerangeerd. Net als de spoorwijdtewisseling is dat extra handling, waarbij kans ontstaat op fysieke schade.
- 2.4 Ook de temperatuur is een factor om rekening mee te houden tijdens het spoorvervoer van China naar West-Europa en vice versa. In Kazachstan kan het zo'n negen maanden per jaar bitterkoud worden, vooral 's nachts. In de winter reiken de temperaturen tot -40°C. Voor bijvoorbeeld elektronica is dat te houden, die worden in de winter dan ook vervoerd in verwarmde reefern. Daarnaast zijn er goederen die op een constante temperatuur moeten worden vervoerd, zoals koelgoederen en pharma. Ook die moeten in een reefer worden vervoerd. Anders dan een schip kunnen reefern op de trein niet worden ingeplugd. Dat betekent dat tijdens de spoorroute gebruik moet worden gemaakt van reefern met een eigen energievoorziening die tot 25 dagen ononderbroken moet kunnen blijven draaien. Dat stelt bijzondere vereisten aan het equipment.

- 2.5 China is natuurlijk verschrikkelijk groot, er is dan ook niet één begin of eindpunt van de treinen van en naar China. In feite rijden de treinen van en naar een groot aantal verschillende provincies. Over het algemeen heeft iedere provincie een eigen service provider en terminal voor aankomst en vertrek. Die terminals handelen niet in containers, maar in complete treinen. Ze worden op dit moment nog opgericht en in stand gehouden met flinke subsidies vanuit de Chinese overheid. Vraag en aanbod houden de meeste van die terminals dus nog niet draaiend. Zo kan het gebeuren dat een terminal of service provider wel open is en goederen aanneemt voor vervoer naar West-Europa, maar dat het nog weken duurt voordat er voldoende capaciteit is om een volle trein daadwerkelijk te laten rijden. Met name de westbound route kent daarom een risico van vertraging.
- 2.6 Ondanks de enorme financiële inspanningen van China in meerdere landen, is nog niet de gehele infrastructuur klaar en geschikt voor grote aantallen lange treinen. In Polen wordt bijvoorbeeld nog gewerkt aan verlenging van een terminal die nu nog te kort is voor de lange treinen uit China. Ook vindt daar nog veel onderhoud en verbetering aan het spoor plaats. Ook deze omstandigheden herbergen een risico op vertraging.
- 2.7 Los van alle praktische overwegingen geldt dat de treinen door politiek interessante gebieden rijden. De zuidelijke routes gaan door landen die politiek instabiel zijn, en waar de infrastructuur nog in ontwikkeling is. Alle andere routes gaan door Rusland en daaraan grenzende landen. Zoals bekend zijn de banden van veel westerse landen met Rusland op dit moment matig, en de ambities van Rusland op het wereldtoneel onduidelijk. Het is niet ondenkbeeldig dat Rusland in de toekomst stappen zet die leiden tot een uitbreiding van de sancties, en dat zou verstrekkende gevolgen hebben voor het gebruik van de zijderoute.
- 2.8 Als laatste verdient aandacht het risico op diefstal. Interessant genoeg doet zich dat op het overgrote deel van de route niet of nauwelijks voor. Dat heeft enerzijds te maken met de inspanningen die in China, Rusland en de voormalige sovjet republieken worden gepleegd om diefstal te voorkomen, zoals hermetisch afgesloten terminals en bewapende bewakers langs de trein. Uit prestige oogpunt is hiervoor veel aandacht geweest bij het opzetten van het project. Bovendien heeft diefstal in bepaalde landen in het oosten ander strafrechtelijke consequenties dan in West-Europa, en komt dat daarom überhaupt minder voor. Uitgesloten is diefstal van goederen die over de zijderoute per spoor worden vervoerd echter niet. Er zijn immers ook de eindterminals in West-Europa, en bovendien is er altijd een stukje natransport over de weg binnen West-Europa. Daar is de kans op diefstal zoals die overal in de logistiek in Europa is: aanwezig.

3. Schade

- 3.1 Kort en goed kunnen zich bij transport over de ijzeren zijderoute de drie klassieke schades uit de logistiek voordoen: vertraging, beschadiging en verlies. Loopt dat in de papieren, dan zal een verlader of diens verzekeraar daarvoor regres willen nemen op de verantwoordelijke partij. Hoe ziet dat eruit? Gelet op de tijd kan ik de verschillende aansprakelijkheidsscenario's voor schade, verlies en vertraging niet uitputtend met u doornemen, bij wijze van voorbeeld loopt ik het scenario van fysieke schade onderweg met u langs.
- 3.2 Stel, het volgende hypothetische, maar bepaald niet denkbeeldige scenario doet zich voor. Een producent van 3D printers plaatst een fabriek naar de stad Ya'an in het midden van China. Hij laat zijn printers vanuit daar vervoeren naar zijn Europese distributiecentrum in Breda. De printerfabrikant contracteert met een Nederlandse organisator van het transport van Ya'an naar Breda. Die knipt het transport organisatorisch op in drie delen. Eerst worden de printers over de weg vervoerd vanaf de fabriek in Ya'an naar een spoorterminal in Chengdu. Vanuit Chengdu worden ze per spoor vervoerd naar Duisburg in Duitsland. Vanuit Duisburg worden ze over de weg vervoerd naar het DC in Breda.

4

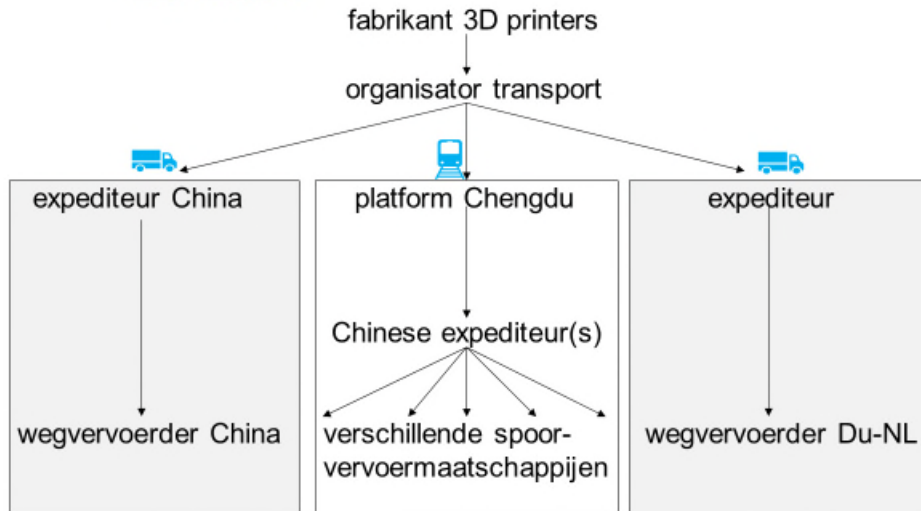
Traject Ya'an (CH) - Breda (NL)



COX TEN BRUGGENCATE

- 3.3 Achter de schermen betekent dat dat een groot aantal partijen betrokken raakt bij het vervoer. De keten zou er bijvoorbeeld zo uit kunnen zien:

De keten



- 3.4 Voor het stukje wegvervoer in China van de fabriek naar de spoorterminal zal de organisator van het gehele traject een lokale wegvervoerder moeten inschakelen. Waarschijnlijk doet hij dat via een lokale expediteur. Voor het spoortraject zal de organisator zich wenden tot de terminal in de provincie vanaf waar de goederen vertrekken, dat is in dit geval de terminal in Chengdu. Dat is geen feitelijk vervoerder, maar een papieren tussenpersoon die handelt in volle treinen. Deze provinciale terminal zal een expediteur inschakelen om de daadwerkelijke treinritten te boeken. Ik zeg treinritten, omdat er niet één spoorvervoerder is die het gehele traject van oost naar west of vice versa kan of mag uitvoeren. In verschillende landen is het spoorvervoer nog een staatsaangelegenheid. Het traject wordt daarom uitgevoerd door verschillende feitelijke spoorvervoerders, die de wagons bij de grens van elkaar overnemen. Voor het laatste stukje van de terminal in Duisburg naar het DC in Breda zal de organisator van het transport een internationaal wegvervoerder inschakelen, waarvoor hij wellicht weer een expediteur inzet.
- 3.5 Op een kwade dag wordt een volle container 3D printers met een gezamenlijke verkoopwaarde van ruim een miljoen euro afgeleverd bij het DC. Conform protocol worden de printers na aflevering steekproefsgewijs getest, waarbij ze beschadigd blijken. Na uitgebreider onderzoek blijkt de gehele lading zodanig aangetast dat die geheel moet worden vernietigd. Goederenverzekeraars keren de schade uit aan de printerfabrikant en bezinnen zich vervolgens op regres.

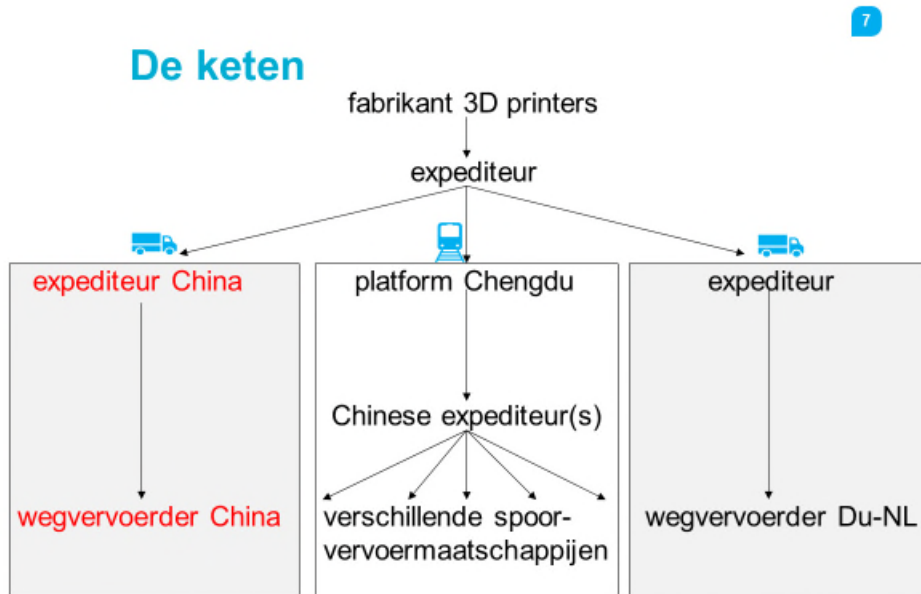
Regres op organisator als expeditie

- 3.6 Zij richten zich als eerste op de Nederlandse organisator van het transport. Die zit ten slotte vlakbij en is bovendien de contractuele wederpartij van verzekerde, een logisch be-
ginpunt dus. De vraag is dan hoe deze partij zich heeft verbonden, en voor welke taken
hij instaat. Gelukkig is er een uitgeschreven contract met deze partij waarop Nederlands
recht van toepassing wordt verklaard. Minder gelukkig is dat dat contract uitdrukkelijk be-
paalt dat onze organisator van het transport is opgetreden als expeditie. De expeditie
verklaart verder de welbekende Nederlandse Expeditievoorwaarden van Fenex van toe-
passing, die ook nog aan het contract zijn geniet.
- 3.7 Naar Nederlands recht staat een expeditie niet in voor de correcte nakoming van het
vervoer door de partij(en) die hij heeft ingeschakeld. Voor tijdens vervoer opgetreden
schade of verlies is een expeditie dus niet aansprakelijk. Dat is alleen anders als de
schade het gevolg zou zijn van een klassieke expeditiefout, zoals het laten verzenden
van een lading naar een verkeerde bestemming, of het niet doorgeven van koelinstructies
aan een vervoerder. Dat doet zich hier echter niet voor. Op de expeditie kan de lading-
schade daarom niet worden verhaald.
- 3.8 Let wel, een verwijzing naar expeditiehoedanigheid in de contractstukken van een logis-
tische partij betekent niet in alle gevallen dat er een streep door het regres gaat. In de eer-
ste plaats zal moeten worden gezien welk recht van toepassing is op de relatie tussen
een ladingbelanghebbende en een logistische partij. Is dat bijvoorbeeld Duits recht, dan
gelden er andere eisen aan het zijn van expeditie. Als de bewuste partij daaraan niet
voldoet, zal hij alsnog worden aangemerkt als vervoerder. In de tweede plaats moet ook
naar Nederlands recht aan de hand van alle contractstukken worden afgewogen of een
partij zich daadwerkelijk heeft verbonden als expeditie of niet. Van een expeditie wordt
tenslotte verwacht dat hij 'zegt wat hij doet en doet at hij zegt', oftewel dat hij zijn positie
glashelder maakt. Is hij in een contract, offerte, tarievenlijst of in e-mails niet duidelijk of
laat hij zich wisselend uit over zijn hoedanigheid, dan kan het goed zijn dat hij toch wordt
aangemerkt als vervoerder. In dat geval ziet zijn aansprakelijkheid er heel anders uit.

Regres op onderliggende partijen

- 3.9 Als regres op je contractuele wederpartij niet mogelijk is, bijvoorbeeld omdat die expedi-
tie is, zul je daar overheen moeten springen en regres moeten zoeken op de partijen
verderop in de keten. Andere partijen zijn echter niet verantwoordelijk geweest voor het
gehele traject, maar slechts voor een deel daarvan. Regres op dat soort partijen is alleen
mogelijk als je kunt bewijzen dat de schade zich op dat traject heeft voorgedaan. Blijft on-
duidelijk waarom en waar de 3D printers beschadigd zijn geraakt, dan houdt regres in dit
scenario feitelijk op.

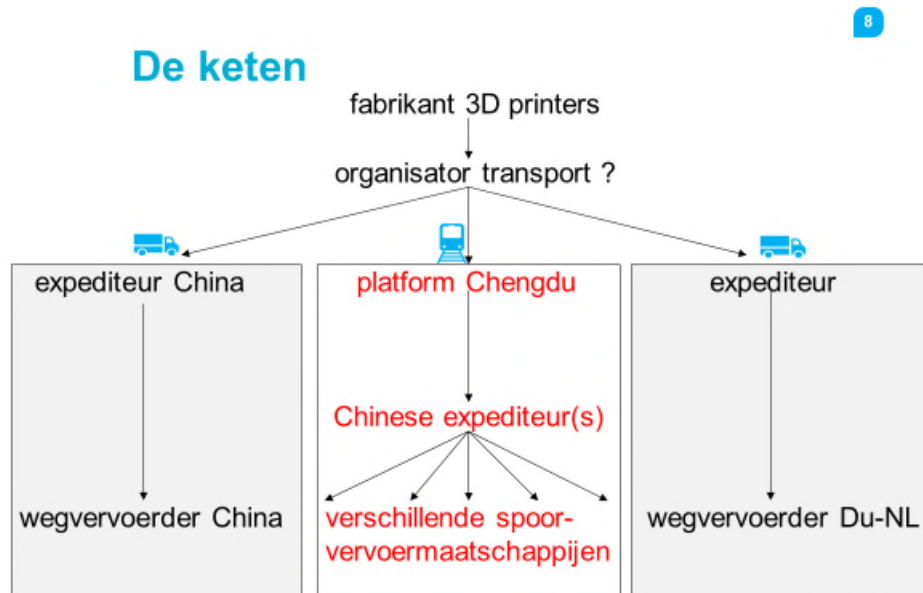
- 3.10 Het kan zijn dat na onderzoek blijkt dat de 3D printers te lijden hebben gehad van een te grote impact op de container. Uit shockrecorders zou dan kunnen blijken dat die impact zich heeft voorgedaan tijdens het stukje wegvervoer binnen China. Dan kijk je naar de partijen die in dat verband zijn opgetreden:



Je zult informatie over die partijen van de expediteur moeten krijgen, en naar Nederlands recht is een expediteur verplicht je die informatie te geven. Doet hij dat niet, dan wordt hij alsnog zelf aangemerkt als vervoerder. Je krijgt dan echter de naam van een partij in China die zich heeft verbonden om een stukje wegvervoer binnen China te regelen. Van die partij zul je de naam moeten krijgen van de wegvervoerder die het vervoer feitelijk heeft uitgevoerd en de relevante transportdocumenten. Het zou zomaar kunnen dat je op die vragen geen antwoorden krijgt.... Een tweede probleem is jurisdictie. Een brief met betaalverzoek van een Nederlandse verzekeraar zal de Chinezen naar alle waarschijnlijkheid niet tot betalen aanzetten, terwijl je deze partijen vervolgens alleen in China en naar Chinees recht kunt dagvaarden. Het rechtssysteem in China maakt dat geen juichend vooruitzicht. Regres op die partij is daarom wellicht niet helemaal uitgesloten, maar wel buitengewoon lastig.

- 3.11 Ook zou het kunnen zijn dat blijkt dat de 3D printers zijn beschadigd door blootstelling aan extreme kou. Het opvragen van de temperatuur recorders van de containers zou duidelijk kunnen maken dat de reefer juist in Kazachstan, waar het op dat moment -35°C was, niet heeft gewerkt. Dan valt aannemelijk te maken dat de schade is ontstaan tijdens het stuk stuk spoorvervoer in Kazachstan. Dat brengt je bij mogelijk regres op deze

partijen:



Ten aanzien van het Chinese platform en de Chinese expediteur stuit je op dezelfde problemen als bij regres op de Chinese partijen die betrokken zijn bij het wegvervoer; het zal een hele tour zijn om de namen van de betrokkenen te krijgen, en als dat al lukt kom je in eerste instantie vermoedelijk uit bij partijen die zich hebben verbonden om iets te regelen, en die niet instaan voor de transportverplichting. Bovendien kun je die partijen alleen in China aanspreken. Van logistieke partijen die actief zijn op de zijderoute begrijp ik dat je geen namen zult krijgen van de feitelijk spoorvervoerders. Omdat velen daarvan staatsbedrijven zijn, valt dat echter wel te raden. Zo bestaat in Kazachstan alleen het nationale spoorbedrijf Kazakhstan Temir Zholy JSC, zodat het zich laat raden dat dat de boosdoener is. Voor het regres is dan verder van belang of dit staatsbedrijf alleen een stuk spoorvervoer binnen Kazachstan heeft uitgevoerd, of een internationaal stuk dat bijvoorbeeld begint in China of eindigt in Rusland. In het eerste geval zal Kazakhstan Temir Zholy JSC alleen in Kazachstan kunnen worden aangesproken en is op haar vervoersverplichting vermoedelijk het recht van Kazachstan van toepassing. Wat dat inhoudt, welke formele eisen daaruit voortvloeien ten aanzien van het presentaren van een vrachtbrief en het opmaken van een pv van schade enzovoort, daar heb ik geen idee van. U zult echter met mij vermoeden dat dit regres bepaald geen feestje is, en een zeer aanzienlijke kans loopt om te stranden. Heeft de Kazachstaanse spoorvervoerder zich verbonden tot een stuk internationaal spoorvervoer, dat bijvoorbeeld begint in China of eindigt in Rusland, dan is op zijn vervoersverplichting het SMGS-verdrag van toepassing.

3.12 Hier maak ik een uitstapje naar de internationale spoorverdragen die er zijn. Dat zijn het CIM, als onderdeel van het COTIF-verdrag, en het SMGS-verdrag. Van de CIM-bijlage bij het COTIF-verdrag bestaan twee varianten. De eerste dateert uit 1980 en de tweede uit 1999. In het laatste verdrag is een aantal onhandige formaliteiten uit de eerdere versie verdwenen. Gelukkig hebben vrijwel alle aangesloten landen inmiddels het CIM 1999 ondertekend, waaronder de meeste landen die relevant zijn voor de nieuwe zijderoute. De oude versie laat ik daarom voor wat die is. De lidstaten van de CIM zie je groen gemarkeerd op deze kaart.

9

Grondgebieden partijen CIM-verdrag en SMGS-verdrag



COX TEN BR

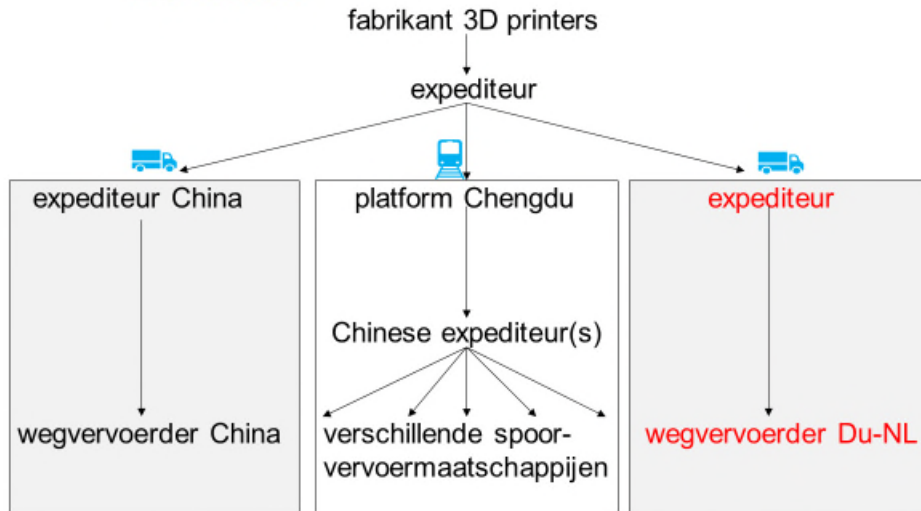
Plat gezegd beslaat dat een fors deel van Europa met aanvulling in zuidelijke richting. Het grondgebied reikt echter bij lange na niet tot China. Het CIM is van toepassing op alle transporten van en naar landen die beide lidstaat zijn bij het verdrag, dus transporten binnen de groene zone. Het is alleen van toepassing op transporten van een lidstaat naar een niet-lidstaat of vice versa, indien partijen dat hebben afgesproken. Het CIM is bovendien alleen van toepassing op een stukje voor- of natransport over de weg, indien dat plaatsvindt binnen een lidstaat. Op het gehele traject van Ya' an naar Breda is het CIM dus om verschillende redenen niet van toepassing. Hebben partijen over de toepasselijkheid van het verdrag niets afgesproken, dan is het CIM ook niet van toepassing op het spoortraject van Chengdu naar Duisburg.

3.13 Het SMGS-verdrag is vooral ondertekend door partijen verder naar het Oosten, zoals Rusland, China, Kazachstan. Deze landen zijn paars gemarkeerd op de kaart. Het SMGS-verdrag stamt uit 1951, maar is in 2015 helemaal vernieuwd. Er is overigens ook

een aantal landen dat partij is bij zowel het CIM als het SMGS-verdrag, die zijn op deze kaart geel gemarkeerd. Het SMGS-verdrag is uitsluitend van toepassing op spoortrajecten van en naar stations die beide binnen het SMGS-gebied liggen. Dat laat onverlet dat partijen dit verdrag via een rechtskeuze van toepassing zouden kunnen verklaren op het gehele traject van China naar Duitsland. Uit zichzelf is het verdrag daarop echter niet van toepassing. Het is wel van toepassing op een internationaal stuk spoorvervoer binnen het paarse gebied.

- 3.14 Over het SMGS-verdrag is in Nederland maar weinig bekend, het is zelfs behoorlijk zoeken om er een Engelse versie van te vinden. Het verdrag geldt hier immers niet en er is geen Nederlandse jurisprudentie over. Het verdrag lijkt overigens wel goed in elkaar te zitten en kent een uitgebreide en genuanceerde aansprakelijkheidsregeling die wel doet denken aan het CIM-verdrag of het CMR. Het verdrag voorziet in bepaalde gevallen in onbeperkte aansprakelijkheid van de spoorvervoerder voor schade of verlies. Regres op basis van een van de twee spoorverdragen kent wel een paar eigen uitdagingen. Hoewel de meest recente versie van zowel het CIM als het SMGS-verdrag minder formaliteiten bevatten dan de eerdere versies ervan, is regres op basis van die verdragen ingewikkelder dan bijvoorbeeld regres op basis van het CMR-verdrag. Zo moet onder beide verdragen in principe een vrachtbrief worden getoond bij een vordering, die je eerst in handen moet zien te krijgen. Ook gaan beide verdragen ervan uit dat er in geval van schade of verlies een proces-verbaal van het incident wordt opgemaakt, wel p-v eveneens moet worden getoond bij het indienen van een vordering. Het recht om schade te vorderen berust bij ofwel de afzender ofwel bij de ontvanger, afhankelijk van het moment waarop de schade is opgetreden, maar niet bij beide (zoals op grond van het CMR-verdrag het geval is). Tot slot kan de regreszoekende partij niet zomaar alle betrokken vervoerders aanspreken, maar moet hij bij aanvang een keuze maken tussen de eerste of de laatste vervoerder. Bij regres op basis van het SMGS-verdrag is het vinden van een geschikte rechtbank binnen het SMGS-gebied een aanvullende uitdaging.
- 3.15 Mocht blijken dat de 3D printers beschadigd zijn geraakt tijdens het laatste stukje wegvervoer van Duisburg naar Breda, dan ziet regres er overzichtelijker uit.

De keten

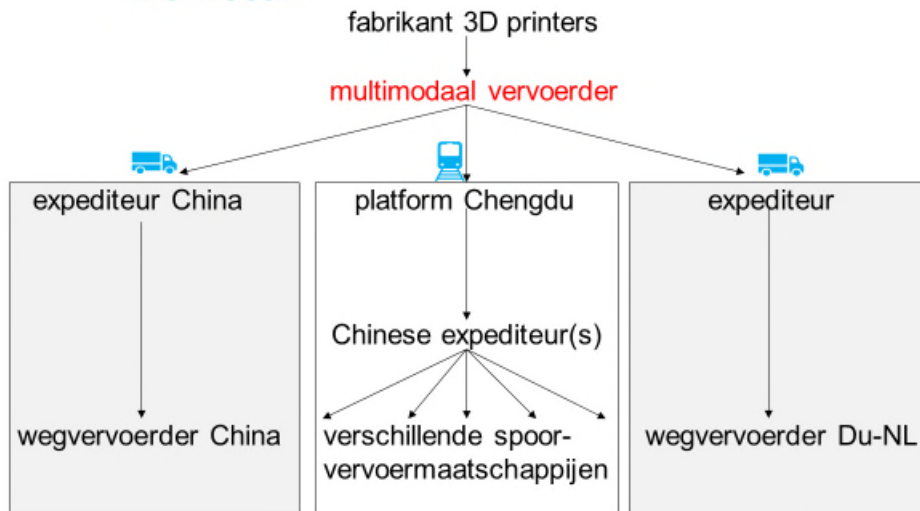


De expediteur zul je daarvoor niet kunnen aanspreken, maar de internationaal wegvervoerder wel. Omdat die een opdracht heeft geaccepteerd van Duisburg naar Breda, is op zijn verplichting het CMR-verdrag van toepassing. Zoals u ongetwijfeld weet is regres dan in de meeste gevallen mogelijk tot een bepaald bedrag per kilo beschadigd of verloren gegaan gewicht.

Regres op organisator als multimodaal vervoerder

3.16 Al met al is regres een behoorlijke uitdaging als de organisator van het transport zich heeft verbonden als expediteur, en je gedwongen wordt om over hem heen te stappen. Dit ligt wat anders als die partij zich heeft verbonden als (papieren) multimodaal vervoerder.

De keten



In dat geval staat hij in voor correcte nakoming van het gehele transport, en is hij in beginsel aansprakelijk voor de tijdens vervoer opgetreden schade aan de 3D printers. De volgende vraag is op welke basis en tot welk bedrag de vervoerder aansprakelijk is, en waar en onder welke voorwaarden de vergoeding zo nodig kan worden afgedwongen.

- 3.17 Voor multimodaal vervoer bestaat nog geen internationaal verdrag, zodat moet worden aangeknoopt bij nationaal recht. Om de zaak enigszins overzichtelijk te houden ga ik er weer even vanuit dat de ladingeigenaar met de papieren multimodaal vervoerder een rechtskeuze is overeengekomen voor Nederlands recht. Zoals Laurens beschreef kent het Nederlands BW een korte regeling voor de overeenkomst van multimodaal vervoer. Die bepaalt dat bij een overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer voor ieder deel van het vervoer de op dat deel toepasselijke rechtsregelen gelden. Is niet bekend op welk gedeelte van het multimodale traject een schade is opgetreden, dan mag de ladingbelanghebbende uit de verschillende toepasselijke bepalingen diegene kiezen waaruit het hoogste bedrag aan schadevergoeding voortvloeit, mits de schade kan zijn ontstaan op het traject waarop die regels van toepassing zijn. Ten aanzien van schade waarvan wel bekend is op welk traject die is opgetreden, verwijst die regeling door naar 'de op dat deel toepasselijke rechtsregelen'.
- 3.18 Via deze wegwijzer is tussen de ladingeigenaar en de Nederlandse multimodaal vervoerder op het stukje wegvervoer binnen China, het Nederlandse wegvervoerrecht van toepassing. Gewoon boek 8 BW. Op grond daarvan is de vervoerder voor schade of verlies

die op dat stukje optreedt, in principe aansprakelijk tot € 3,40 per kilo. Het stuk spoorvervoer van Chengdu naar Duisburg is niet onderworpen aan een van de internationale spoorverdragen, omdat geen van die verdragen het gehele traject dekt. Voor schade die tijdens het spoorvervoer ontstaat is de Nederlandse multimodaal vervoerder daarom aansprakelijk volgens de Nederlandse nationale regels over spoorvervoer. Ook boek 8 BW. De aansprakelijkheidsregeling daarin doet wel denken aan die uit CMR-verdrag. De vervoerder is aansprakelijk voor schade die ontstaat tijdens transport, behoudens voor zover die is veroorzaakt door 'schuld van de rechthebbende' of te wijten is aan overmacht. Het gegeven dat een papieren vervoerder het spoorvervoer geheel of gedeeltelijk aan een ondervoerder heeft uitbesteed, doet aan zijn eigen aansprakelijkheid jegens de afzender niet af. De aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot 17 SDR per kilo beschadigd of verloren gegaan gewicht, tenzij sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid. In dat geval gaat de aansprakelijkheidsbeperking van tafel.

- 3.19 Op het laatste stukje wegvervoer van Duisburg naar Breda is via de wegwijzer functie van de multimodaal vervoerregeling het CMR-verdrag van toepassing. De kilobeperking daarin is 8,33 SDR en de grove lijnen van de regresmogelijkheden daaronder zal iedereen in deze zaal bekend zijn.
- 3.20 Bij deze korte toelichting op regres op een multimodaal vervoerder past een belangrijke kanttekening. Ten behoeve van uw overzicht ben ik er hiervoor vanuit gegaan dat op zijn overeenkomst met de ladingbelanghebbende Nederlands recht van toepassing is. Bij gebreke van een rechtskeuze moet echter eerst een puzzeltocht door Europese regels worden afgelegd om het toepasselijk recht te bepalen. Daarbij komt je niet noodzakelijkerwijs bij Nederlands recht uit, zeker niet als de multimodaal vervoerder niet in Nederland gevestigd is. Het Nederlandse kameleonsysteem uit het BW, dat doorverwijst naar de regels die op een bepaald traject van toepassing zijn, is in de wereld vrij uniek. Alleen Duitsland heeft een vergelijkbaar systeem. Ook hebben lang niet alle landen nationale regels over spoorvervoer. Dat betekent dat als op de relatie met de multimodaal vervoerder geen Nederlands of Duits recht van toepassing is, de zoektocht naar een basis voor regres op die partij een behoorlijk doolhof kan worden waaruit niet in alle gevallen een haalbare uitweg mogelijk is.
- 3.21 In het kader van regres wil ik jullie tot slot meegeven dat er logistieke partijen zijn die hun klanten dit doolhof besparen. Zo is er in Nederland ten minste één partij die zich voor het gehele traject verbindt als multimodaal vervoerder, en daarvoor een zelf ontwikkelde *multimodal railwaybill* afgeeft. Daarop is een eveneens zelfontworpen aansprakelijkheidsregime van toepassing. Dat bestaat niet uit het van toepassing verklaren van het een of het andere rechtstelsel, maar is een eigen aansprakelijkheidsregeling. Deze partij is een joint venture van twee grote Europese spelers in de logistiek die wordt gedekt door een Westerse verzekeraar. Deze partij, althans zijn aansprakelijkheidsverzekeraar, neemt het op

zich om verder regres te nemen op de feitelijk boosdoener in de keten, waarbij verdiscon-
teerd zal zijn dat dat niet altijd gaat lukken.

4. Lessen voor verladers, goederenverzekeraars en makelaars

- 4.1 Uit het voorgaande vallen een paar wijze lessen te trekken voor ladingeigenaren die de nieuwe zijderoute gaan gebruiken, maar ook voor hun verzekeraars en voor makelaars die deze partijen bijstaan.
- 4.2 In de eerste plaats: elimineer zoveel mogelijk vraagtekens. De route naar het zoeken van regresmogelijkheden is een uitgebreide beslisboom die - als alles onzeker is - een A3 vel nodig heeft om alle afslagen te kunnen bevatten. Laat je verzekerde zoveel mogelijk beslispunten vastleggen. De allereerst is jurisdictie. Alles begint bij jurisdictie, want daar hangt toepasselijk recht e dus de basis voor regres vanaf. Met een Chinese partij afspreken dat je zult procederen bij een rechtbank in China, wil niemand. Maar ook de keuze voor de rechtbank Rotterdam heeft in zo'n geval geen zin: een Nederlands vonnis is immers niet te executeren in China. Kies, als je contracteert met een partij buiten de EU, liever voor arbitrage. Een arbitraal vonnis is te executeren in 160 landen en bovendien vaak een meer aanvaardbaar compromis.
- 4.3 In de tweede plaats: leg het toepasselijk recht vast. Dat hoeft niet per se Nederlands recht te zijn, maar met Nederlands of Duits recht weet je wel beter waar je aan toe bent.
- 4.4 In de derde plaats: regres ziet er heel veel beter en overzichtelijker uit als je kunt aankloppen bij de contractuele wederpartij van de goedereneigenaar, de organisator van het transport. Dat lukt alleen als die zich verbindt als vervoerder, niet als die zich verbindt als expediteur.
- 4.5 In de vierde plaats; zorg er operationeel voor dat de lading onderweg kan worden gemonitord. Het gaat nou eenmaal niet om wegvervoer van Nederland naar België. Spullen gaan op een best bijzondere manier die nog relatief nieuw is naar de andere kant van de wereld. Er bestaan GPS-trackers en shock recorders waarmee je fanatisch zicht houdt op de lading. Laat je verzekerde daar gebruik van maken. Als je kunt bewijzen dat een schade is ontstaan tijdens het laatste stukje wegvervoer, terwijl het onder de hoede was van een Europese wegvervoerder met verzekeraar, vergoot je je regreskansen aanmerkelijk. Omgekeerd geldt dat als ten aanzien van een beperkte schade onmiddellijk helder is dat alleen regres kan worden gepleegd op een Chinese wegvervoerder waarvan de naam onbekend is en waarmee geen contract bestaat, je dan wellicht de keuze maakt om daar geen kosten aan te besteden.

- 4.6 Dat sluit aan op de laatste tip; realiseer je hoe de kansen op regres zijn. Volgens het ene contract kunt je terecht bij de Nederlandse organisator van het gehele traject voor een - in het vervoerrecht acceptabele - vergoeding, waarna het aan die partij is om regres te nemen op de schaderijder. Volgens een ander contract is die partij expediteur, en zijn je kansen op regres vanwege allerhande praktische bezwaren vrijwel nihil. Dat hoeft niet per se erg te zijn, maar het verschil vertaalt zich wellicht wel in een verschil in premie, zeker waar het waardevolle goederen betreft.

Hiermee sluit ik af. Ik dank u allen zeer voor uw aandacht.