



## Horizontale samenwerking

Supply chain | Horizontale samenwerking

# Horizontale samenwerking in de logistiek



### **Wouter Verheyen**

Program Director LLM commercial law ESL/ PhD coordinator EGSL/ lecturer Odisee UC



### **Marta Kolacz**

PhD Candidate, Erasmus University Rotterdam

**Editie 81** | Maart 2017 | Jaargang 31

Deel 1 Vervoer van lucht is vanzelfsprekend weinig efficiënt. Toch wordt de (container)capaciteit bij een groot deel van het vervoer niet optimaal gebruikt. Een optimalisatie is hier mogelijk door samenwerking tussen vervoerders of verladers. Wanneer vervoerders lading combineren, dan wel wanneer verladers zendingen samenvoegen, dan noemen we dat horizontale samenwerking. In dit artikel een 'spelreglement' hoe de puzzelstukjes van samenwerken, aansprakelijkheid en kosten/baten in elkaar te zetten tot een puzzel die de moeite waard is om in te lijsten.

## Cookies

Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)

Stel je de volgende situatie voor: je bedrijf verzendt maandelijks 4 pallets naar de regio Tokyo en doet daarvoor beroep op een groepage-service. Op dat zelfde bedrijventerrein bevinden zich echter ook andere bedrijven met LCL-zendingen naar Tokyo. Wanneer jullie de zendingen zouden samenvoegen, zouden jullie gezamenlijk in het meest eenvoudige scenario netjes 1 volle container per maand naar Tokyo kunnen verzenden. Gezien het prijsvoordeel van het vervoer van volle containers ten opzichte van dat van deelladingen is de rekening snel gemaakt en jullie besluiten dan ook over te gaan tot samenwerking. Naast de mogelijke vragen omtrent de logistieke afstemming, rijzen bij een dergelijke eenvoudige samenwerking ook de nodige juridische vragen. Al te vaak wordt aan deze vragen voorbij gegaan en gebeurt samenwerking zonder duidelijke afspraken ter zake. Zolang alles goed gaat is dat vanzelfsprekend geen probleem, maar anders wordt het wanneer er een conflictsituatie ontstaat. Deze bijdrage beoogt voor centrale juridische kwesties die rijzen naar aanleiding van horizontale samenwerking een overzicht te geven van de opties voor de partijen.

Hoewel de insteek van deze bijdrage samenwerking tussen verladers is (cargo bundling), is horizontale samenwerking ook voor vervoerders vaak een mogelijke optie, zoals ook blijkt in het stukje over platooning aan het eind van dit artikel. Vaak spelen in dit geval dezelfde probleempunten, zodat deze bijdrage hier als checklist kan worden gebruikt. Na in deze bijdrage de verschillende juridische vragen bij het opzetten van een samenwerking te analyseren, gaat het tweede deel van deze bijdrage, die volgend nummer wordt gepubliceerd, dieper in op de vraag naar de aansprakelijkheid van online platformen bij het matchen van mogelijke partners. Immers gebruik van online platformen vergroot enerzijds de mogelijkheid tot het vinden van partners, maar tegelijkertijd daalt de mogelijkheid tot het controleren van de kwaliteit van dergelijke partners.

## 2. Stappenplan horizontale samenwerking

Bij het opzetten van een horizontale samenwerking moet naast mogelijke mededingingsrechtelijke vragen – die in dit artikel niet aan bod komen –, ook gekeken worden naar de soort samenwerking, operationele afspraken en aansprakelijkheid. Daarbij zijn er steeds een aantal mogelijkheden, afhankelijk van de voorkeuren van de deelnemende partijen. Om schema gezet:

### Cookies

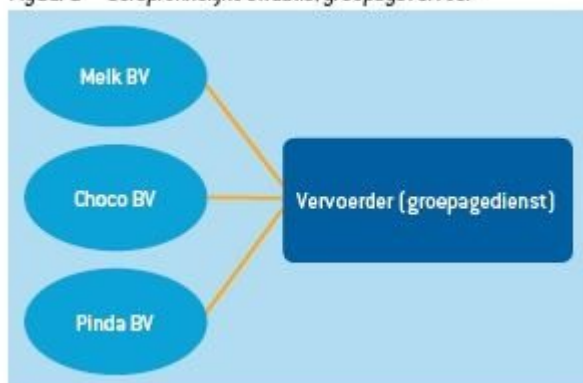
Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)



Hieronder worden de verschillende vragen steeds besproken vertrekkende vanuit het hoger geschetste voorbeeld waar je met je burens een samenwerking wil aangaan. Laten we er voor het gemak vanuit gaan dat het gaat om 3 producenten van Nederlandse specialiteiten, te weten karnemelk, hagelslag en pindaakaas.

De oorspronkelijke situatie (voordat er een samenwerking is aangegaan) zag er daarbij als volgt uit:

Figuur 1 Oorspronkelijke situatie: groepagevervoer



Hoewel zij mogelijk zelfs dezelfde vervoerder hadden, hadden deze ondernemingen geen enkele juridische band met elkaar. De beoogde situatie, bij horizontale samenwerking is de volgende:

Figuur 2 Beoogde situatie: horizontale samenwerking



## Cookies

Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)

In deze situatie maken onze 3 ondernemingen deel uit van een samenwerking – hetzij in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst, hetzij door middel van een vennootschap – (zie verder) en gaan zij gezamenlijk een vervoerovereenkomst aan met de groepagedienst. Hoewel de facto nog steeds hetzelfde gebeurt -de producten van de 3 ondernemingen worden gezamenlijk vervoerd door de groepagedienst- is er toch een belangrijke juridische impact mogelijk.

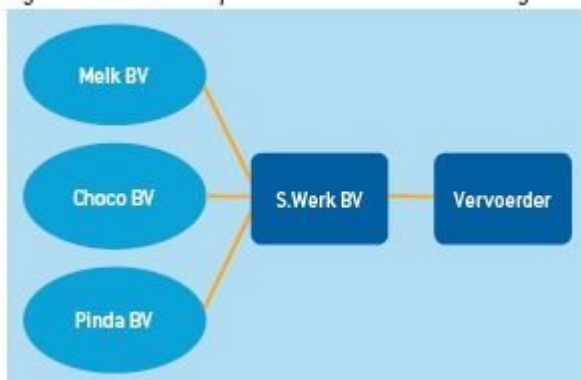
## 1. Soort samenwerking

Voor wat betreft de soort samenwerking zijn er vier vragen die moeten worden beantwoord: 1) welke vorm gekozen wordt voor de samenwerking (een vennootschap of een contract), 2) welke termijn gekozen wordt voor de samenwerking (voor een bepaalde opdracht of voor een langere termijn) en 3) onder welke voorwaarden partners de samenwerking kunnen verlaten. Een vraag die binnen het bestek van deze bijdrage niet kan worden behandeld, maar die eveneens aandacht verdient in de overeenkomst is of de samenwerking beperkt is (en moet blijven) tot de oorspronkelijke partners, dan wel open staat voor uitbreiding en, meer drastisch, zelfs vervanging van partners. Het kan immers zo zijn dat samenwerking met een andere onderneming dan Pinda BV, voor Melk BV en Choco BV voordeliger is, omwille van bijvoorbeeld de nabijheid van afleverplaatsen.

### Aandachtspunt 1: samenwerkingsvorm

Samenwerking kan zowel op basis van een overeenkomst, waar alle partners partij bij zijn, als in een vennootschap (in dit voorbeeld S.Werk BV genoemd). In dat geval worden Pinda BV, Melk BV en Choco BV aandeelhouder van S.Werk BV. Daarbij zal de dagelijkse leiding (zie punt 2.1) vaak ook liggen bij deze vennootschap, die wordt gefinancierd met een vaste bijdrage van de aandeelhouders, dan wel een commissie op de gerealiseerde besparingen (zie punt 2.3).

Figuur 3 Vennootschapsstructuur voor de samenwerking



Hoewel zowel een overeenkomst als een vennootschapsstructuur geschikt is voor horizontale

## Cookies

Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)

### *Vervoerdersaansprakelijkheid*

Immers met de opstart van de vennootschap wordt een bijkomende speler in het logistiek proces gecreëerd. De rechter kan zelf de overeenkomst tussen de individuele partners en S.Werk BV kwalificeren en zou dan ook kunnen beslissen dat S.Werk een (papieren) vervoerder is (vergelijk met de rechtspraak over de vraag of een logistieke dienstverlener vervoerder of expediteur is) [1]. Daarmee kan S.Werk BV aansprakelijk worden gesteld voor schade die één van de partners lijdt. In principe kan S.Werk BV dergelijke schade verhalen op de werkelijke vervoerder, maak het is perfect mogelijk dat die een verweer kan inroepen dat niet beschikbaar is voor S.Werk BV. Stel bijvoorbeeld dat de lading van Melk BV tijdens het vervoer begint te lekken en de lading hagelslag bevuilt. Het is mogelijk dat een rechter in dit geval beroep op het verweermiddel gebrekkige verpakking of eigen aard van de goederen (art 18.4 b) CMR) toelaat tegen alle ladingbelanghebbenden, nu zij co-verzenders zijn (zie hieronder 3.3 voor een meer uitgebreide analyse van deze casus), terwijl zij tegenover S.Werk BV onderscheiden afzenders zijn, waardoor S.Werk BV dit verweer zeker niet kan inroepen tegen Choco BV bij slechte verpakking door Melk BV. Vermits alle partners eigenaar zijn van S.Werk BV, vermindert ook de waarde van hun eigendom in dat geval en deelt iedereen dus mee de schade. Het kan vanzelfsprekend een bewuste keuze zijn om het risico zo te delen, maar indien dat niet het geval is, moet in de overeenkomst de rol van S.Werk BV duidelijk worden omschreven, waarbij ook moet blijken dat het niet om een vervoerder gaat.

### *Afzendersaansprakelijkheid*

Voor wat betreft de afzendersaansprakelijkheid is het belangrijk rekening te houden met de principieel onbeperkte aansprakelijkheid, behoudens andersluidende contractuele clausules. Stel dat blijkt dat Choco BV in de hagelslag XTC smokkelt naar het Verenigd Koninkrijk en de douane dit ontdekt, waarna de vrachtwagen wordt geblokkeerd. Dit leidt onvermijdelijk tot grote kosten voor de vervoerder en de vraag rijst dan of hij die enkel kan verhalen op Choco BV (dat mogelijk is opgedoekt na het ontdekken van de smokkel), dan wel of hij zich ook kan wenden tot Pinda BV en Melk BV. In de overeenkomst zal de vervoerder wellicht een hoofdelijkheidsclausule bedingen, waardoor alle partners voor het gehele bedrag kunnen worden aangesproken (zie artikel 6:102 BW Jo. 6:10 lid 2 BW). Zeker bij een extreme aansprakelijkheidsblootstelling, kan de keuze voor een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid hier wenselijk zijn, nu dit ervoor zorgt dat de mogelijke impact van een vordering vanwege de vervoerder beperkt is tot het vermogen van S.Werk BV en niet aan het eigen vermogen van de partners kan raken. Hoewel aan de keuze voor een vennootschap zeker voordelen verbonden zijn, moet ook rekening worden gehouden met de kosten die aan de keuze voor een vennootschap verbonden zijn.

## Aandachtspunt 2: termijn van samenwerking

### Cookies

Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)

tussentijdse opzegmogelijkheden een te grote drempel vormen voor veel bedrijven, zeker wanneer zij geen ervaring hebben met de werking van een dergelijke samenwerking. Een mogelijk compromis tussen beide, betreft een situatie waar eerst een eenmalige verzending plaatsvindt (een proefzending), waarbij de samenwerking bij succes wordt omgezet in een verlengbare samenwerking van bijvoorbeeld 1 jaar. Een clause kan er in dat geval als volgt uitzien:

*Deze overeenkomst wordt aangegaan voor een termijn van 1 jaar. Opzegging is mogelijk gedurende de eerste week na de eerste verzending. Na afloop van 1 jaar, wordt de overeenkomst automatisch verlengd voor 6 maanden, tenzij de overeenkomst wordt opgezegd door 1 partner na 9 maanden en deze opzegging wordt bevestigd door de andere partners binnen de 11 maanden. Indien niet alle partners opzegden blijft de overeenkomst verder lopen tussen de partners die geen opzegging gaven. Opzegging moet gebeuren aan alle partners.*

### Aandachtspunt 3: uittredingsmodaliteiten

Vanzelfsprekend kunnen de partijen in de hierboven aangegeven clause sowieso na één jaar de samenwerking verlaten. Het kan echter wenselijk zijn om individuele partners al sneller de mogelijkheid te geven om de samenwerking te verlaten. Daarbij moet echter een evenwicht worden gezocht tussen dat van de individuele partner die wil uittreden en de andere partners die hierdoor schade kunnen lijden. Een mogelijke oplossing bestaat daarbij in een combinatie van een opzeggingstermijn en opzeggingsvergoeding. De opzeggingstermijn maakt het daarbij mogelijk om een nieuwe partner te zoeken, terwijl de opzeggingsvergoeding de kosten die hieraan verbonden zijn (deels) moet dekken. Een dergelijke opzeggingsvergoeding kan zowel de vorm aannemen van een vaste vergoeding als van een verder delen in de kosten van de samenwerking (bijvoorbeeld blijvende bijdrage aan de kosten van het beheer (zie verder 2.3), waardoor de kosten hiervan voor de andere verladere dalen als zij een nieuwe partner vinden. Er zijn hier opnieuw verschillende clauses mogelijk, maar een mogelijke clause kan er dus als volgt uitzien:

*Tussentijdse uittreding is mogelijk, met inachtneming van een opzeggingstermijn van twee maanden en betaling van een opzeggingsvergoeding van € 500.*

## 2. Operationele afspraken

Voor wat betreft de operationele afspraken zijn er drie kwesties die in de overeenkomst aan bod moeten komen: 1) wie voert de dagelijkse leiding, 2) wordt er gebruik gemaakt van consolidatiepunten en 3) hoe moeten kosten en besparingen verdeeld worden onder de partners.

### Cookies

Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)

verladers collegiaal worden uitgeoefend, maar het kan wenselijk zijn om één partner hiermee te belasten, dan wel om een externe partij deze rol te laten spelen. In de praktijk zijn er al verschillende logistieke dienstverleners die dergelijke diensten aanbieden.

Aandachtspunten voor wat betreft de dagelijkse leiding betreffen onder meer de verdeling van kosten hiervoor (zie 2.3), alsook de vraag naar de omvang van de vertegenwoordigingsbevoegdheid, wat buiten het bestek van dit artikel valt. Een laatste vraag die daarbij rijst betreft de aansprakelijkheid bij mogelijke schade. Externe logistieke dienstverleners die deze rol op zich nemen, claimen vaak dat zij buiten de bestaande categorieën vervoerder of expediteur vallen en in plaats daarvan iets helemaal nieuws zijn waardoor zij ook niet onderworpen zouden zijn aan de op de vervoerder of expediteur toepasselijke aansprakelijkheidsregimes. Wanneer zij instaan voor de contracten met de vervoerder lijkt het evenwel zeker niet uitgesloten om hen als expediteur aansprakelijk te stellen. (2) Echter, ook indien één van de partners de dagelijkse leiding uitoefent en daarbij ook het vervoer regelt, kan hij aansprakelijk worden gesteld op dit punt. Opnieuw is het dan ook wenselijk om clausules op te nemen die voorkomen dat niemand deze rol wil spelen, rekening houdend met de grote potentiële aansprakelijkheidsblootstelling. Opnieuw is een vrijtekening van aansprakelijkheid ook hier niet wenselijk omdat dit het risico van onzorgvuldigheid voor de dagelijkse leiding zou leggen bij de schadelijgende partner. In de samenwerkingsovereenkomst kan dit vastgelegd worden in bijvoorbeeld de volgende clausule:

*De partner belast met de dagelijkse leiding is slechts aansprakelijk bij toerekenbare fouten en de aansprakelijkheid is daarvoor beperkt tot XXX euro.*

## Aandachtspunt 2: gebruik van consolidatiepunten?

Gebruik van consolidatiepunten waar de lading wordt gegroepeerd voor verzending kan tegenover de vervoerder een bijkomend kostenvoordeel creëren ten opzichte van de situatie waar hij de lading in een melkronde bij de verschillende verladers moet ophalen. Daarbij mag echter niet worden vergeten dat ook aan het vervoer van de individuele verladers naar het consolidatiepunt kosten verbonden zijn. Bovendien werpt gebruik van consolidatiepunten, net zoals het optreden als beheerder, op een aantal vlakken vragen op. Een eerste vraag betreft die naar de vergoeding voor gebruik van het consolidatiepunt (zie hieronder 2.3), daarnaast rijst de vraag naar de aansprakelijkheid van de verlader die zijn terrein beschikbaar stelt als consolidatiepunt (zie hieronder 3.2). Een laatste punt dat van belang is indien één van de partijen optreedt als consolidatiepunt, zijn de afspraken omtrent losvenstertijden op dit consolidatiepunt en de gevolgen bij aanlevering buiten deze losvenstertijden. Daarbij kan levering buiten het

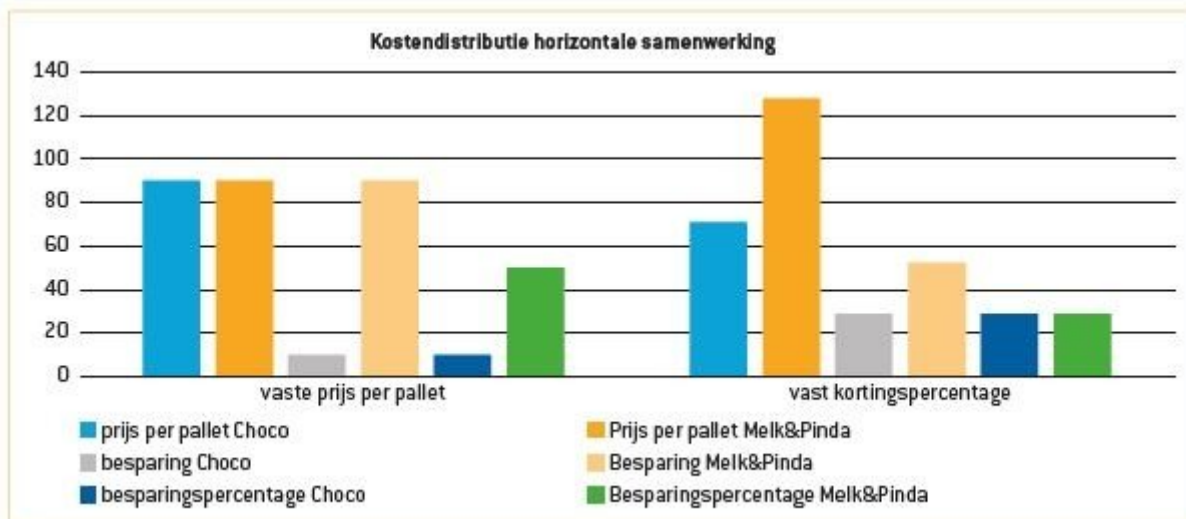
## Cookies

Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)

## Aandachtspunt 3: distributie kosten (en besparingen)?

Wanneer het aankomt op de verdeling van kosten en besparingen, zijn er een aantal vragen die moeten worden beantwoord. Een eerste vraag daarbij betreft de vergoeding voor de verlader met dagelijkse leiding en van het consolidatiepunt. Verwant hiermee is de vraag naar de verdeling van de kosten voor de externe beheerder en de transportkosten (en daarmee indirect ook de verdeling van de kostenbesparingen). Hier zijn er twee opties.

De eerste optie is die waarin alle partners in verhouding tot het door hen verzonden volume bijdrage in deze kosten. In dat geval worden de kosten van vervoer en extern beheer proportioneel verdeeld. Eenzelfde verdeelsleutel kan worden gekozen voor een lumpsum vergoeding aan het consolidatiepunt en de beherende verlader. Alternatief kan aan de beherende verlader en het eventueel consolidatiepunt een vergoeding worden verleend op basis van de effectief geleverde prestaties. Dat vergroot echter de administratieve last en maakt effectieve kostenbesparingen moeilijker om in te schatten. Een nadeel aan de eerste optie is sowieso dat de voordelen voor verladers die al gunstige tarieven genieten, bijvoorbeeld omdat zij al grote deelladingen verzenden, veeleer beperkt zijn, wat het minder waarschijnlijk maakt dat zij zullen deelnemen aan de samenwerking, terwijl hun deelname eerst en vooral vereist kan zijn voor het succesvol opzetten van een samenwerking en het net deze grote volumes zijn die er voor zorgen dat de kleinere verladers die deel uitmaken van de samenwerking, grote voordelen zullen genieten.



Als Choco BV al 16 palletten per verzending verzendt aan 100 euro per pallet, terwijl Pinda BV en Melk BV elk slechts 4 palletten per verzending verzenden aan 180 euro per pallet, en zij bij samenwerking omgerekend nog slechts 90 euro per pallet moeten betalen, komt dit voor Choco BV immers slechts neer op een besparing van 10%. Voor de 2 andere afzenders komt het

### Cookies

Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)



Een alternatieve verdeelsleutel die aan dit nadeel tegemoet komt, is die waar alle partners eenzelfde kortingspercentage krijgen op hun oorspronkelijke transportkosten (bijvoorbeeld +/-25 % korting). Probleem hierbij is dat dit eerlijkheid vereist omtrent de voordien verkregen tarieven en dat sommige afzenders zelfs geen exacte kennis hebben over deze tarieven. In dit geval zou Choco BV na samenwerking nog 76 euro per pallet betalen, terwijl de 2 andere afzenders 127.8 euro per pallet moeten betalen.

### 3. Aansprakelijkheid

De vraag naar aansprakelijkheid heeft betrekking op alles wat kan mis gaan onder de samenwerkingsovereenkomst. Waar je onder de vervoerovereenkomst schade door vertraging, verlies en beschadiging kan hebben, zijn dezelfde schadesoorten mogelijk ten gevolge van een fout of nalaten vanwege één van de partners. Daarbij zijn drie typesituaties mogelijk: 1) de situatie waar één van de partners in gebreke blijft om een lading tijdig aan te bieden, 2) de situatie waar er schade ontstaat tijdens de opslag van de lading op het distributiepunt (bijvoorbeeld de situatie waar Choco BV belast is met het laden van de vrachtwagen en een pallet pindakaas laat vallen) en 3) de situatie waarbij er schade ontstaat tijdens het vervoer. Bijzonder is daarbij de mogelijkheid van contaminatie: schade veroorzaakt door de lading van één van de partners (bijvoorbeeld waar de lading van Melk BV begint te lekken en de lading hagelslag bevuilt).

#### Aandachtspunt 1: Eén van de partners laat na tijdig lading aan te bieden

De eerste probleemstelling is die waar Choco BV zich geconfronteerd ziet met een productieprobleem en er niet in slaagt de hagelslag tijdig verzendklaar te hebben. Vragen die hierbij rijzen zijn 1) of de andere partners moeten wachten, 2) hoe lang zij moeten wachten en 3) of een vergoeding vanwege de nalatige verlader verschuldigd is aan de partners. Bij het beoordelen van deze vraag is het wenselijk om de contractuele afspraken te concretiseren vertrekkende vanuit de gevolgen van deze vertraging. Indien er wachttijden vanwege de vervoerder gaan lopen, dan is het op zijn minst wenselijk dat die ten laste komen van de nalatige partner. Naast eventueel wachtgeld vanwege de vervoerder, kan dergelijke vertraging ook voor de partners tot mogelijke bijkomende schade aanleiding geven. Zo zal bij gebruik van een consolidatiepunt er ook voor het bedrijf dat optreedt als consolidatiepunt mogelijke schade zijn.

Bij langere wachttijden kan de schade echter veel groter worden (het vervoer loopt een significante vertraging op of kan zelfs niet meer worden uitgevoerd). Voor dergelijke situaties is het dan ook efficiënter om de voor de in gebreke blijvende partner nadelige optie te kiezen dat het

#### Cookies

Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)

De vraag op welk punt aan deze voorwaarden voldaan is, is vanzelfsprekend voor elke partner anders. In het belang van eenvoud en duidelijkheid is het echter te verkiezen om voor een duidelijke en uniforme clausule te opteren in de overeenkomst. Daarbij kan de volgende clausule als een model dienen.

*Bij gebrek aan tijdig aanbieden van de lading lopen eventuele wachtgelden vanwege de vervoerder ten laste van de in gebreke blijvende partner. Bijkomend is een vergoeding van € XX per uur verschuldigd aan het consolidatiepunt. Na YY uur kan het vervoer alsnog vertrekken, ook zonder de in gebreke blijvende partner. Daarbij blijft deze laatste wel gebonden om in de kosten van het vervoer te delen.*

## Aandachtspunt 2: Schade op het consolidatiepunt

De tweede situatie is die waar Choco BV belast is met het laden van de vrachtwagen en een pallet pindakaas laat vallen. Bij toepassing van de regels met betrekking tot bewaarneming (artikel 7:600 e.v. BW). Anders dan in het vervoerrecht, is de aansprakelijkheid in dit geval onbeperkt. Dat lijkt op het eerste gezicht een opsteker voor Pinda BV, vermits in dit geval letterlijk het principe “potje breken, potje betalen” toepassing vindt. Echter vanuit het perspectief van de samenwerking is een dergelijke regel niet wenselijk. Vraag is immers of een partner die zich geconfronteerd ziet met een onbeperkte aansprakelijkheid bereid is om de rol van consolidatiepunt op zich te nemen, tenzij tegen een zeer hoge vergoeding. Zeker nadat dit voorval heeft plaats gevonden en Pinda BV van Choco BV schadevergoeding vordert, lijkt het weinig waarschijnlijk dat Choco BV deze rol nog verder wil blijven spelen.

Vermits deze wettelijke aansprakelijkheid niet dwingend is, kunnen partijen ter zake echter in een afwijkende regeling voorzien. Daarbij beschermt artikel 7:608 lid 2 BW de bewaarnemer ook tegen een mogelijke vordering vanwege de geadresseerde, nu dit artikel bepaalt dat de gehoudenheid bij een dergelijke buitencontractuele vordering beperkt is tot deze onder het contract. Bekommerd om Choco BV en in het licht van het instant houden van een duurzame samenwerking lijkt het misschien wenselijk om te voorzien in een uitsluiting van aansprakelijkheid. Ook dit is echter niet wenselijk: als Choco BV nooit aansprakelijk is voor enige schade, is er ook geen incentive om zorgvuldigheid aan de dag te leggen tijdens de opslag of bij de belading.

Een mogelijke evenwichtige optie is in dit geval dan ook om te voorzien in een beperkte aansprakelijkheid, zoals die ook wordt voorzien in artikel 4.5 van de Algemene Opslagvoorwaarden. Dat artikel beperkt de aansprakelijkheid tot € 3,40 per kilo, beperkt tot de factuurwaarde van de goederen en tot een absoluut maximum van € 453.780. (3) Alternatief kan ook de aansprakelijkheidsregeling van CMR contractueel toepasselijk worden verklaard bij

## Cookies

Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)

*De partner die optreedt als consolidatiepunt is aansprakelijk overeenkomstig de algemene opslagvoorwaarden/CMR voor schade die ontstaat tussen aanlevering van de goederen op het consolidatiepunt en inontvangstneming van de goederen door de vervoerder.*

## Aandachtspunt 3: schade ontstaat tijdens het vervoer

Ladingschade bij horizontale samenwerking kan ontstaan onafhankelijk van deze samenwerking. In dat geval kan de CMR-aansprakelijkheid gewoon spelen. Complexer en interessanter wordt het wanneer de schade wel verband houdt met de samenwerking en bijvoorbeeld de lading van Melk BV tijdens het vervoer begint te lekken en de lading hagelslag bevuilt.

In dat geval is de vraag immers of de rechter bij een autonome interpretatie van CMR de verschillende partners als afzonderlijke ladingbelanghebbenden zal beschouwen, dan wel of hij hen als één partij zal beschouwen, waarbij alle ontheffingsgronden die tegenover één verlader kunnen worden ingeroepen, ook tegen de andere verladers kunnen worden ingeroepen. Dat zou in dit geval tot gevolg hebben dat de vervoerder beroep kan doen op de slechte verpakking door Melk BV om schadevergoeding aan Choco BV te weigeren. Vanzelfsprekend kan Choco BV in dergelijke situatie de schade verhalen op Melk BV. Een eerste aandachtspunt betreft hier echter de omvang van de aansprakelijkheid van Melk BV. Bij toepassing van het gemene recht gaat het daarbij om integrale vergoeding van de geleden schade en gederfde winsten. Het kan dan ook wenselijk zijn om ook hier de schadevergoeding te beperken overeenkomstig de in CMR/ de AVC geldende principes. Dit kan door opname van volgende clausule:

*Schadevergoeding verschuldigd door een partner bij schade die resulteert uit bewezen fout/nalatigheid/ gebrekkige verpakking of inherent gebrek van diens lading is beperkt tot de overeenkomstig CMR vergoedbare schade, tot de onder CMR geldende limieten.*

Een tweede aandachtspunt is dat terwijl in de hypothese van groepagevervoer het risico van failliet van Melk BV bij de vervoerder ligt, dit hier bij Choco BV zou komen te liggen. Door middel van contractuele clausules kan de impact hiervan opnieuw verminderd worden en dit op 2 manieren. De eerste manier is om in de overeenkomst een clausule op te nemen die een aansprakelijkheidsverzekering voor alle partners verplicht stelt. De tweede mogelijkheid is om te voorzien in een solidariteitsclausule, die er voor zorgt dat de schade, in gelijke mate dan wel proportioneel, door alle verladers wordt gedragen bij insolventie van de schadeveroorzakende partner of vervoerder. De omvang van de schade die proportioneel wordt gedragen, kan daarbij weer beperkt worden overeenkomstig de hoger vermelde clausule.

*Bij insolventie van de aansprakelijke vervoerder of partner, wordt de schade geleden door één*

## Cookies

Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)

### 3. Plus est en vous!

In dit artikel blijkt op verschillende punten dat de partijen kunnen kiezen tussen verschillende alternatieven. Vanzelfsprekend kunnen onderhandelingen op deze punten de kans op samenwerking verkleinen en de kosten van samenwerking verhogen. Daarom hebben wij momenteel aan de Erasmus Universiteit een onderzoeksproject dat tot doel heeft een modelcontract voor horizontale samenwerking te ontwikkelen (vergelijk met de AVC). Om dit contract voldoende te laten aansluiten bij de wensen van de sector, wordt in een eerste stap een online vragenlijst die de voorkeuren van verladers onderzoekt verspreid in 20 Europese landen. Wij willen verladers dan ook verzoeken om deze vragenlijst te beantwoorden en zo mee te werken aan de totstandkoming van dit modelcontract. De vragenlijst vind je hier: [https://odisee.qualtrics.com/SE/?SID=SV\\_5BUexiipiZybkqJ](https://odisee.qualtrics.com/SE/?SID=SV_5BUexiipiZybkqJ)

## Voetnoten

1 Zie hierover bv. M.H. Claringbould, "De aansprakelijkheid van de expediteur. Over 'vervoer of expeditie' en gewoonte", NTHR 2008, 55-67.

2 Zie hierover W. Verheyen, "Freight Forwarding: new Kids on the Block?", ETL [263] 266-268

3 SVA, Algemene opslagvoorwaarden, <https://www.sva.nl/node/2185>

Deel deze pagina

Meld u aan voor ons gratis e-magazine **Weg en Wagen**

Aanmelden

Volg ons

Thema's

Snel naar

Cookies

Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)

Vrachtbrief

Praktijkboeken

Over ons

Organisatie en missie

**Beurtvaartadres**



Hofweg 33 | 2631 XD Nootdorp | Tel [088-5522142](tel:088-5522142) | E-mail [info@sva.nl](mailto:info@sva.nl)

[Disclaimer](#) | © Beurtvaartadres 2017

## Cookies

Onze website maakt gebruik van cookies en daarmee vergelijkbare technieken om uw bezoek persoonlijker en gemakkelijker te maken. [Meer informatie](#)