



**Artikel** JutD 2018-0062

**Datum** 20180511

**Rubriek** Handelscontracten, transport en logistiek

## De opkomst van online deelplatforms in de logistieke sector is niet zonder aansprakelijkheidsrisico's

### Auteur(s)

mr. V.C. Hofman, Kneppelhout & Korthals Advocaten N.V. te Rotterdam

### Inleiding

Online aanbieders van diensten of goederen, zoals Uber, Airbnb en Booking.com zijn al geruime tijd niet meer uit de huidige consumentenmarkt weg te denken. Het doel van dergelijke aanbieders, zogenaamde 'deelplatforms', is het creëren van een open marktplaats voor het (tijdelijk) gebruik van goederen of diensten. Door middel van het gebruik van algoritmen weten dergelijke aanbieders precies de diensten of goederen via digitale kanalen aan te bieden die voor u of uw onderneming interessant zouden kunnen zijn.

Waar deelplatforms voor consumenten al jaren gemeengoed zijn, staat de deelplatforms-trend in de logistieke sector (B2B) nog in de kinderschoenen. In Nederland zijn startups, vaak ondersteund door banken, aan de weg aan het timmeren om de Uber of Airbnb van de logistieke sector te worden. Een voorbeeld daarvan is Shypple, een onderneming die een online platform biedt waar zeevervoerders hun diensten online kunnen aanbieden aan onder meer exporteurs en importeurs. Zeevervoerders bieden hun tarievenlijst en beschikbaarheid aan bij Shypple, waarna Shypple door middel van algoritmen verschillende opties kan aanbieden afgestemd op de wensen van degenen die hun goederen willen laten vervoeren, zonder dat er maar één mens aan te pas hoeft komen. Ook voor de uitwisseling van documenten heeft Shypple wat bedacht. De Bill of Lading, paklijsten en andere documenten kunnen onder de respectieve vervoersopdracht op de site van Shypple worden geüpload. Shypple doet dus eigenlijk het werk dat expediteurs doorgaans in essentie doen. Met meer soortgelijke producten in ontwikkeling, lijkt het - in het kader van actueel en nieuw privaatrecht - goed om de juridische kant van deelplatforms in de logistieke sector te belichten. Het is immers goed voorstelbaar dat gedurende het (door een deelplatform geregeld) vervoer ladingschade ontstaat, of de lading wordt gestolen. Kan het deelplatform in een dergelijk geval aansprakelijk worden gehouden? En zo ja, baat dan het gebruik van algemene voorwaarden? Deze bijdrage zal een antwoord op deze vragen formuleren.

### De kwalificatie van de rol van een deelplatform

Voordat de (aansprakelijkheids-)risico's van deelplatforms ingeval van schade nader onder de loep kan worden genomen dient eerst te worden bezien hoe de (juridische) rol van een deelplatform in de logistieke sector moet worden gekwalificeerd. Bij de bespreking daarvan zal worden uitgegaan van de toepasselijkheid van het Nederlandse recht.

Over de kwalificatie van de rol van deelplatforms die niet actief zijn in de logistieke sector, is het een en ander geschreven (zie bijv. Koolhoven, *WPNR 2015/7085*, p. 991-992; De Vries-Stotijn, *TvC 2016/1636*, afl. 3, p. 99-106; Hofland, 'De aansprakelijkheid van online deelplatforms', in: Schelhaas & Schreuder, *Nieuwe technologieën, nieuw privaatrecht?*, *BJu 2017*, p. 125-150). In deze bijdragen wordt onder meer ingegaan op het vraagstuk of een deelplatform dient te worden aangemerkt als een 'elektronisch prikbord' of dat het als bemiddelaar in de zin van artikel 7:425 e.v. BW moet worden gezien. De term 'elektronisch prikbord' is geïntroduceerd in het arrest *Duinzigt Woonservices BV/X* (HR 16 oktober 2015, *NJ 2016/108*, m.nt. Tjong-Tjin-Tai). Duinzigt Woonservices B.V. was met verhuurder Schildewoud Vastgoed B.V. overeengekomen dat Schildewoud het niet-exclusieve recht had haar woonruimte aan potentiële huurders te presenteren "door publicatie op de website van Duinzigt of van Pararius of door andere media" zonder dat Schildewoud hiervoor een tegenprestatie was verschuldigd. Een particulier zocht op de website van Duinzigt en vond daar een woning van Schildewoud. Na contact met Duinzigt kon zij de woning bezichtigen als zij een overeenkomst met Duinzigt sloot ter inschrijving als woningzoekende. In deze overeenkomst was ook opgenomen dat zij "indien Duinzigt een woning voor haar huurt, eenmalig een courtage is verschuldigd, gelijk aan één maand huur." De huurovereenkomst kwam tot stand en de huurster ontving een factuur voor bemiddelingskosten, administratiekosten en inschrijving. Huurster heeft de factuur betaald en

vervolgens met een beroep op artikel 7:417 lid 4 BW terugbetaling gevorderd. Op basis van artikel 7:427 BW gelden immers de bepalingen van artikel 7:416-418 BW ook in een geval dat bij particuliere woningbemiddeling twee heren worden gediend (tweezijdige bemiddeling).

De vraag was of er wel sprake was van bemiddeling jegens de verhuurder (zie voor het wettelijke kader hiervan Kamerstukken II 1988/89, 19 358, nr. 6, p. 3/4). Van oudsher is bemiddeling namelijk het actief in overleg treden met een andere partij met het doel tot een overeenkomst te komen. Het aanbieden van een woning via internet is echter veel passiever dan dat. Toch heeft de Hoge Raad geoordeeld dat de rol van Duinzigt onder deze specifieke omstandigheden niet anders kan worden begrepen dan dat zij als bemiddelaar is opgetreden, met name omdat de overeenkomst tussen de particulier en Schildewoud niet rechtstreeks en zonder tussenkomst van Duinzigt zou kunnen zijn ontstaan. Dit kan slechts anders zijn als het alleen gaat om een 'elektronisch prikbord'. Hiervan spreekt men als partijen zonder tussenkomst van de websitebeheerder met elkaar in contact kunnen komen en over totstandkoming van een overeenkomst kunnen onderhandelen. De Hoge Raad lijkt daarmee te doelen op deelplatforms als Airbnb en Marktplaats.nl. Bij dergelijke deelplatforms geeft het platform partijen als het ware de mogelijkheid met elkaar in contact te komen voordat de overeenkomst is gesloten. Zij bewerkstelligen dus uiteindelijk, anders dan bij het geval van *Duinzigt Woonservices BV/X*, zelf de totstandkoming van de overeenkomst.

Wat betekent deze uitspraak voor een deelplatform in de logistieke sector? In het geval van Shypple zijn het de zeevervoerders die weliswaar de voorwaarden bepalen op basis waarvan zij bereid zijn om opdrachten te aanvaarden. Shypple bepaalt dus niet onder welke voorwaarden de vervoersopdracht kan worden aangeboden, maar zij biedt wel het digitale platform om die zeevervoerders in contact te brengen met exporteurs en importeurs. Zonder tussenkomst van Shypple zouden deze overeenkomsten dus niet tot stand kunnen komen. Verder faciliteert Shypple in essentie niet dat partijen nog verder in onderhandeling kunnen treden over de te sluiten vervoersovereenkomst. In het licht daarvan ben ik geneigd te zeggen dat een aanbieder als Shypple eerder aangemerkt dient te worden als bemiddelaar dan als 'elektronisch prikbord'. Daarnaast speelt nog een rol dat tussen de zeevervoer respectievelijk de im- of exporteur een vervoersovereenkomst tot stand komt in de zin van artikel 8:20 e.v. BW. Dit laat een ander licht schijnen op de rol die het deelplatform, in casu Shypple, inneemt in de driehoeksverhouding zeevervoerder, im- of exporteur en deelplatform. Men zou namelijk kunnen stellen dat wanneer een im- of exporteur zich inschrijft op een deelplatform als Shypple, deze het deelplatform in essentie de opdracht geeft tot het doen vervoeren van goederen. Ingevolge artikel 8:60 BW is hiervan sprake, indien de ene partij (de expediteur) zich jegens zijn wederpartij (de opdrachtgever) verbindt tot het te haren behoefte met een vervoerder sluiten van een of meer overeenkomsten van vervoer van door deze wederpartij te beschikking te stellen zaken - ook wel de 'expeditieovereenkomst'.

In dat kader zij vooropgesteld naar vaste jurisprudentie (onder meer Hof 's-Hertogenbosch 20 juni 2017, S&S 2017/107) aan de hand van de Haviltex-formule moet worden beoordeeld of een overeenkomst als expeditie overeenkomst moet worden aangemerkt. Indien het deelplatform naar buiten treedt als een tussenpersoon die door haar diensten/algorithmes via dat deelplatform vervoersovereenkomsten tussen inschrijvers en aanbieders tot stand laat komen en het deelplatform hiervoor courtage ontvangt, valt heel wel te betogen dat het deelplatform zich van meet af aan wenst neer te zetten als meer dan een 'elektronisch prikbord' en dus als expediteur.

Hierboven werd al even gememoreerd dat Shypple in essentie eigenlijk het werk doet dat een expediteur doorgaans doet. Als men de wet en jurisprudentie erop naleest, lijkt Shypple ook juridisch als expediteur te kunnen worden aangemerkt. Als dit het geval zou zijn dan gaat dat echter niet zonder aansprakelijkheidsrisico's, waarover hieronder nader.

### **Welke verantwoordelijkheid draagt een deelplatform als expediteur?**

Er zijn talloze scenario's denkbaar van wat er mis kan gaan, wanneer een vervoersovereenkomst door middel van een deelplatform tot stand komt. Net als bij een vervoersovereenkomst die tot stand komt door tussenkomst van een 'gewone' expediteur kan gedurende het vervoer ladingsschade ontstaan en kan de lading bijvoorbeeld worden gestolen. Meer specifiek voor het deelplatform als expediteur lijkt een groot risico te schuilen in de controle van de aanbieders op het deelplatform. Hoe kan het deelplatform de integriteit van de aanbieders waarborgen? Is het deelplatform aansprakelijk indien een aanbieder zich als zeevervoerder voordoet en via het deelplatform een vervoersovereenkomst met een exporteur sluit? Wie is aansprakelijk indien de goederen bij de aanbieder zijn geladen, zij is weggevoerd en zij met goederen en al onvindbaar is? Is dit risico dan voor het deelplatform?

Ingevolge artikel 8:60 BW zal de expediteur, ook wanneer dit een deelplatform is, bij een gewone ladingschade die is ontstaan tijdens het (weg)vervoer, er als het ware 'tussenuit vallen', wat maakt dat de expediteur niet aansprakelijk is voor de ladingschade. Het lijkt er daarmee op dat een

expediteur altijd de dans zou ontspringen, als er tijdens het vervoer iets mis gaat. Feit is echter dat de opdrachtgever van een expediteur zich in de eerste plaats tot die expediteur wendt vanwege zijn specifieke logistieke kennis en ervaring om tot een zo optimaal mogelijke vervoersoplossing te komen. Indien de expediteur de zorgplicht van artikel 7:401 BW (handelen conform een redelijk handelend en redelijk bekwaam opdrachtnemer) schendt en daarmee tekortschiet, bestaat er in beginsel een grond voor schadevergoeding. Hoe de zorgplicht moet worden ingevuld indien de expediteur niet een (rechts)persoon maar een deelplatform (dus een algoritme) is, zal moeten blijken. Ik kan mij voorstellen dat het deelplatform haar zorgplicht heeft geschonden indien het redelijkerwijs kennis kan hebben van een mogelijk schadeveroorzakende situatie (bijvoorbeeld door onvoldoende de aanbieder te hebben 'gecheckt') en het vervolgens niet tracht het (mogelijk) intreden van schade te voorkomen. Er ligt mijns inziens dus een actieve (onderzoeks-)rol weggelegd voor een deelplatform in de logistieke sector, juist omdat een dergelijk platform de discretionaire bevoegdheid heeft over wie haar diensten aanbiedt op het platform. Bovendien komt het mij voor dat een deelplatform als onderdeel van haar zorgplicht is gehouden een behoorlijke verzekering tegen aansprakelijkheidsrisico's te hebben. Die verzekering dient te zien op situatie waarin schade wordt geleden tijdens het gebruik van een op een deelplatform aangeboden dienst voortvloeiend uit een situatie waarvoor de aanbieder van die dienst anderszins aansprakelijk zou zijn, alsmede voor de 'eigen' aansprakelijkheid van het deelplatform.

Aansprakelijkheidsrisico's liggen dus op de loer. Het toepasselijk verklaren van de FENEX-voorwaarden jegens de inschrijver op het deelplatform kan soelaas bieden ter exonering of limitering van aansprakelijkheid. Het zou naar mijn mening beter zijn om algemene voorwaarden te gebruiken die meer geënt zijn op deelplatforms.

## **Conclusie**

De huidige praktijk met betrekking tot deelplatforms voor consumenten lijkt wat betreft de aansprakelijkheidsrisico's nog wat ongrijpbaar. Verschillende auteurs hebben getracht hieraan handen en voeten gegeven om duidelijkheid te creëren. In de logistieke sector zijn de risico's vele malen groter vanwege de hoge financiële belangen en het frauderisico. Met de opkomst van deelplatforms in de logistieke sector is het goed om van meet af aan duidelijkheid te krijgen welke rol een dergelijk platform inneemt. Ik heb hiernaar in deze bijdrage een greep gedaan en ik ben tot de conclusie gekomen dat een deelplatform die het vervoer regelt voor haar inschrijver juridisch aangemerkt zou kunnen worden als expediteur, met alle risico's van dien.

[\[Vorig bericht\]](#) [\[Volgend bericht\]](#)