

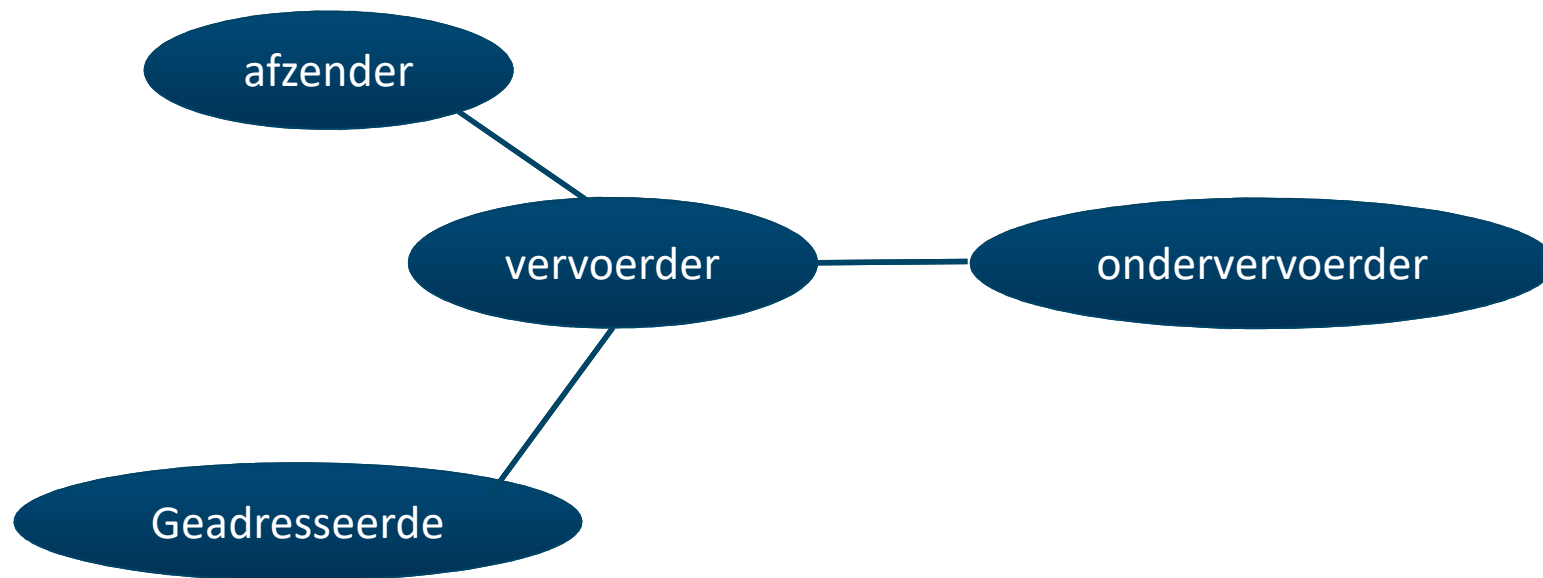
# Autonomous, sharing & platform logistics: juridische uitdagingen

Dr. Wouter Verheyen

Onderzoeksprofessor UAntwerpen

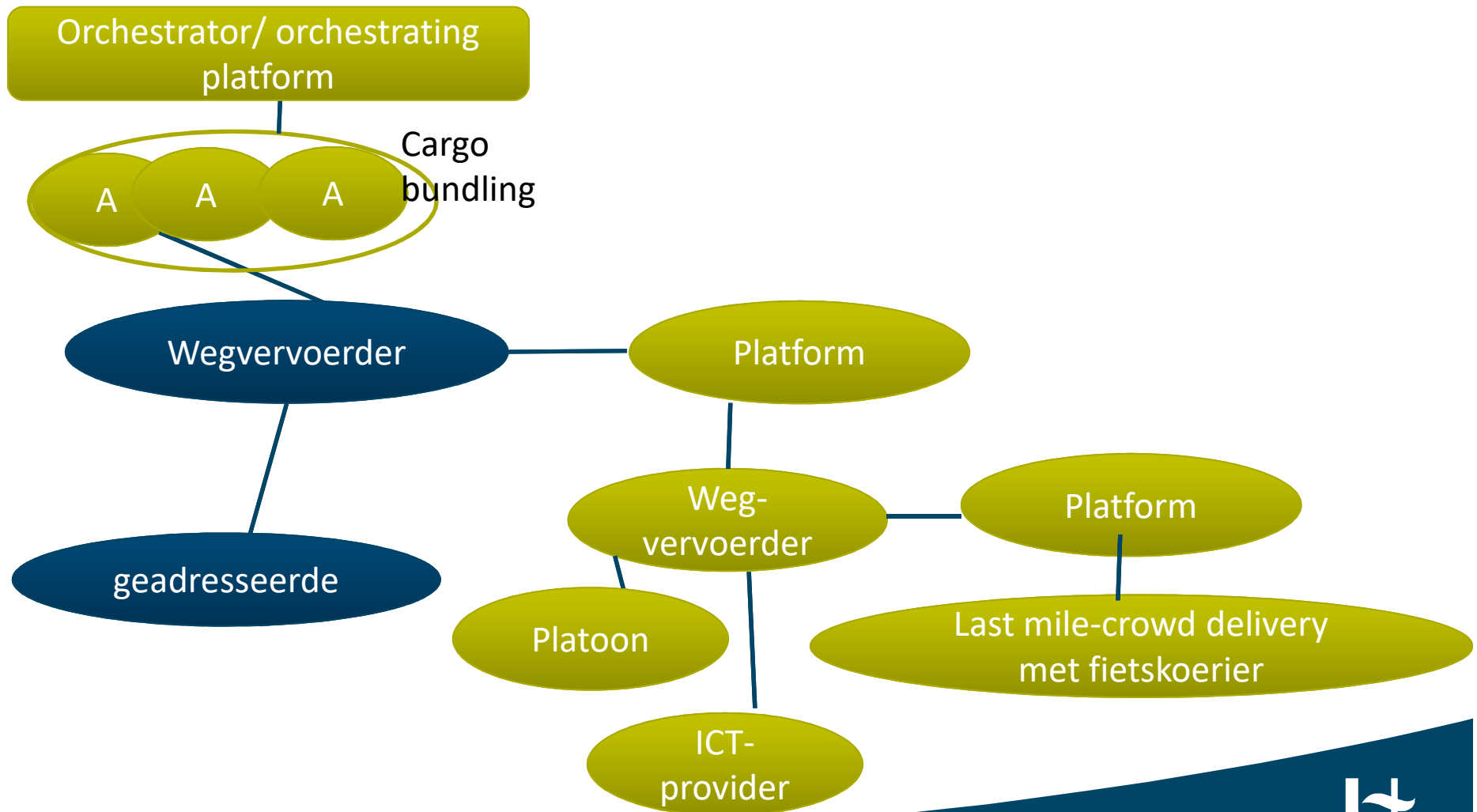
# *Probleemstelling: maatschappelijke evolutie*

## Traditionele transportketen



# Probleemstelling: maatschappelijke evolutie

sharing & platform supply chain



# *Probleemstelling: juridische problemen*

1) Welke aansprakelijkheidsregels zijn van toepassing op nieuwe stakeholders & contracten?

- Traditionele vervoerovereenkomsten worden vaak beheerst door dwingend recht: rechtszekerheid & voorspelbaarheid.
- Mogelijke onzekerheid over toepassing op nieuwe stakeholders bemoeilijkt contractuele clausules.

2) Voor wie is de afzender/ vervoerder aansprakelijk?

- Veel verdragen kennen aansprakelijkheid ondergeschikten en aangestelden.
- Platform & sharing logistiek leiden tot proliferatie van actoren in 1 logistieke keten.
- Onbemand Vervoer zorgt voor nieuwe/ niet-logistieke actoren in logistieke keten.

3) Wat is de impact van autonome en deellogistiek op excepties?

- Handelen/ nalaten vervoerder of ladingbelanghebbende heeft een aansprakelijkheidsimpact in de meeste regimes.
- Wat is de impact van handelen/nalaten co-vervoerder/ co-verlader op aansprakelijkheid?
- Wat is de impact van softwarefout autonome voertuigen op aansprakelijkheid?



# Welke aansprakelijkheidsregels zijn van toepassing?

Casus 1: Platformlogistiek

Casus 2: autonome logistiek

# Casus 1: platformlogistiek

## Nieuw= anders?

Claim veel nieuwe dienstverleners: sui generis service!

- Gehoopte gevolg: geen aansprakelijkheid
- Eigenlijke gevolg (als claim waar is): gemeenrechtelijke aansprakelijkheid
- Bovendien is juistheid claim afhankelijk van rechterlijke kwalificatie

Claim 2: neutral platform

- Gehoopte gevolg: geen verplichten → geen aansprakelijkheid
- **Maar:** welke verbintenissen gaat het platform aan?
- Verbintenis → aansprakelijkheid

# Verbintenissen van platformen?

Platformen gaan steeds 1 of meer van de volgende verbintenissen aan:

1. Verbintenis om informatie op een accurate manier voor te stellen.
2. Verbintenis om de juiste informatie te verspreiden/ om juist te informeren
3. Verbintenis om goede matches tussen partijen te maken.
4. Verbintenis om verladers aan een goede vervoerder te matchen
5. Verbintenis om het vervoer te verrichten



# Belang aangegane verbintenissen?

1. Niet naleving verbintenis als basis van aansprakelijkheid
  2. Aard van verbintenissen heeft invloed op gedragsstandaarden
  3. Aard van verbintenissen heeft invloed op bewijslast
  4. Aard van verbintenissen heeft invloed op mogelijke toepasselijkheid bijzondere wetgeving
    - a) Verbintenis om te vervoeren → kwalificatie als vervoerder
    - b) Verbintenis om het vervoer te organiseren → expediteur
- Nieuw is niet noodzakelijk anders → nieuwe partijen kunnen “oude” diensten aanbieden.



# Verbintenissen en aansprakelijkheid?

Platformen gaan steeds 1 of meer van de volgende verbintenissen aan:

1. Verbintenis om informatie op een accurate manier voor te stellen.

→ Aansprakelijkheid voor foutief weergegeven informatie

→ Dus geen aansprakelijkheid voor onjuistheid info, geen verbintenis om info te controleren!

2. Verbintenis om de juiste informatie te verspreiden/ om juist te informeren

→ Aansprakelijkheid voor foutief verschafte informatie

→ verbintenis om juistheid info te controleren

3. Verbintenis om goede matches tussen partijen te maken.

→ Aansprakelijkheid ~makelaarsaansprakelijkheid

→ Bv aansprakelijkheid bij verzwijging.



# Verbintenissen en aansprakelijkheid (2)

4. Verbintenis om verladers aan een goede vervoerder te matchen
  - Kwalificatie als expediteur
  - Aansprakelijkheid voor foutieve informatie/ slechte keuze vervoerder/...
5. Verbintenis om het vervoer te verrichten
  - Kwalificatie als vervoerder
  - Afhankelijk van toepasselijke vervoerregime
  - Ingevolge dwingend karakter vaak nietigheid contractuele aansprakelijkheidsclausules

# Probleem: geadverteerde functionaliteiten vs. contractuele verbintenissen

## Hypothetische zaak: teleroute-zaak

- Teleroute adverteert “beveiligde marktplaats”
- Vervoerder wordt opgelicht via platform door crimineel die nepaccount maakte.
- Vervoerder onbeperkt aansprakelijk tegenover ladingbelanghebbende
- Oplichter verdwijnt met noorderzon → enige mogelijke verhaal vervoerder: platform

Claim:

- Informatie die platform verschaft was foutief

Verweer:

- Neutrale tussenpersoon
- Geen aansprakelijkheid voor juistheid verschaft info
  - (art. 14 E-commerce Directive)
  - Exoneratieclausules op platform

Vraag: rust er op het platform een verplichting tot verifiëren?

# Teleroute-zaak(CA Lyon 15 September 2016)

Teleroute is “secured marketplace” → verplichting tot verifiëren.

Exoneratie is strijdig met deze verplichting: holt aangegane verbintenis uit

Teleroute is aansprakelijk voor niet controleren verschafte info  
→ geen resultaatsverbintenis tot verschaffen juiste info, maar middelenverbintenis om de info te controleren

Quid argument art. 14 E-Commerce Directive?

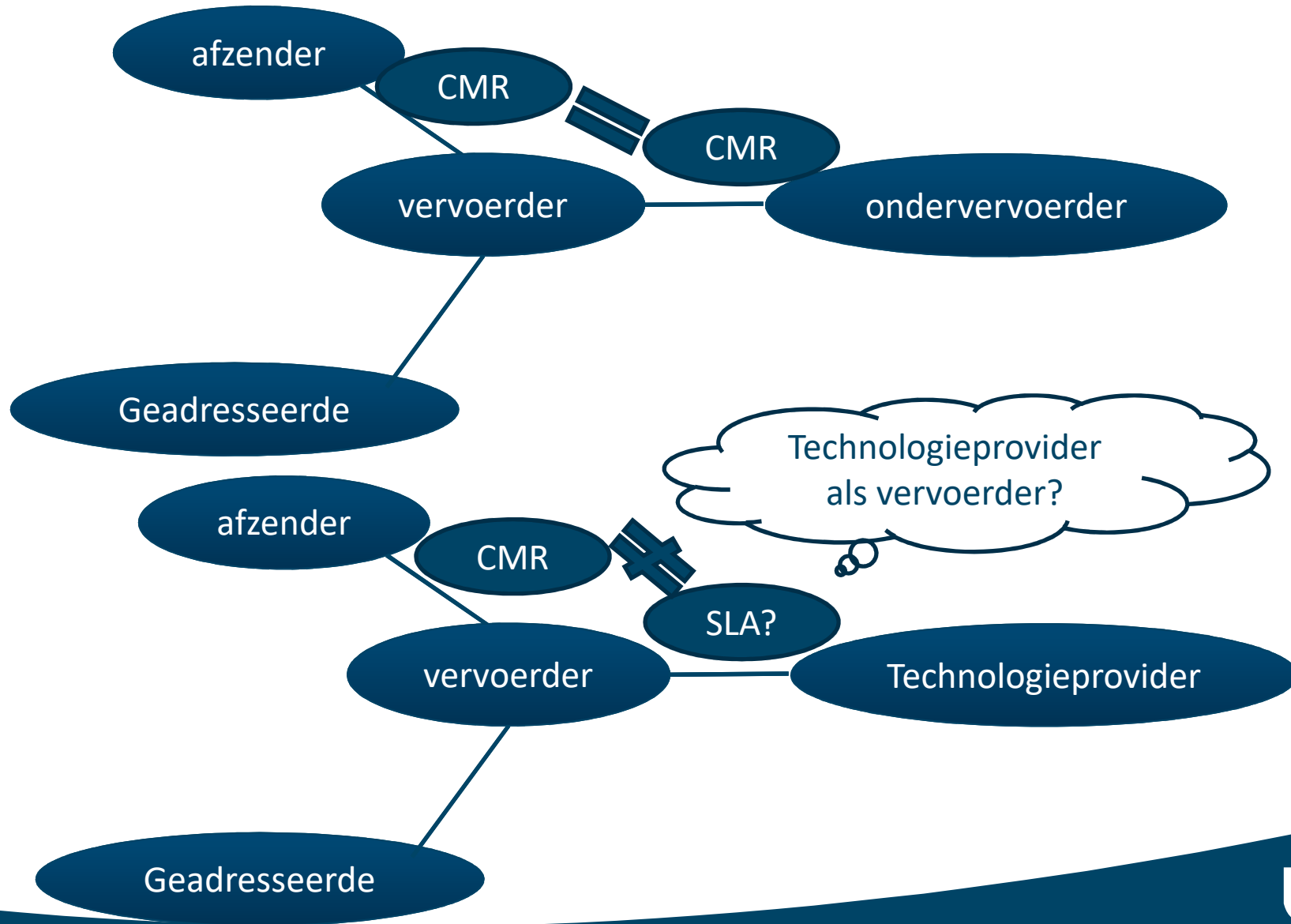
- *ECJ eBay v. L'Oréal: geen neutral platform als het platform actief was en mogelijkheid had om kennis te verwerven over data of om hen te controleren.*

# Caveat

In de Teleroute-zaak van CA Lyon kon de vervoerder regres nemen op Teleroute **maar** leerstuk rond nietigheid clauses die contract eroderen is nationaal recht → in andere landen kunnen deze clauses wel geldig zijn en dan blijft de vervoerder met lege handen achter...



# Casus 2: autonome logistiek



# Probleem 2: platformen met complexe rol: voorbeeld transport orchestrator platformen?

Bundling opzetten kan ofwel gebeuren zonder hulp van dienstverlener dan wel met hulp van een facilitator van cargo bundling → transport orchestrator.



Transport orchestrator zet samenwerking op (rol in de horizontale relatie) MAAR  
Kan ook ook tussenkomen in verticale relatie:

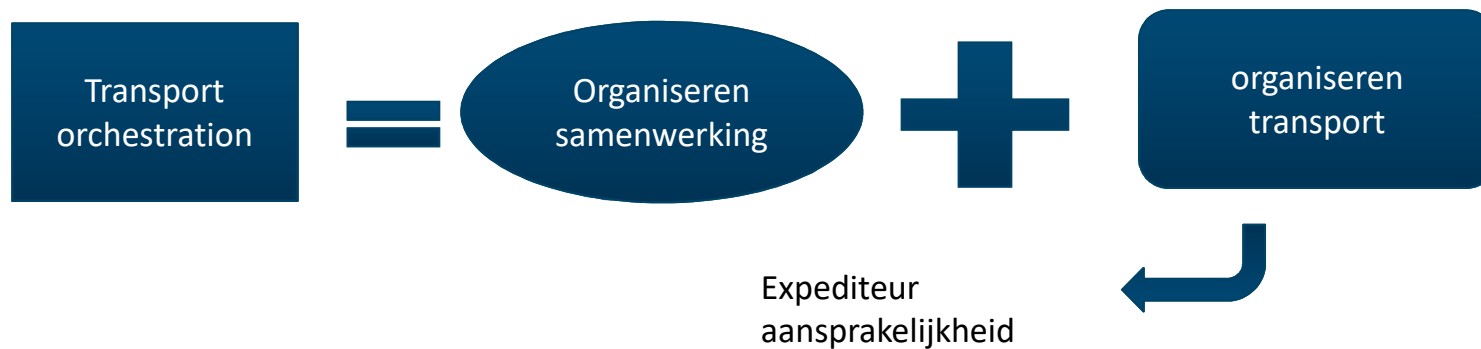
- Als manager van de joint venture die is opgezet tussen de verladers
- Als agent van de samenwerkende bedrijven.

# Aansprakelijkheid transport orchestrator (in verticale relatie)

Claim: sui generis activiteit

Maar: complex contracten:

- Netwerk theorie → “natuurlijke regels” toepassen op samenstellende delen





# Verbintenis om te organiseren = expediteuraansprakelijkheid

JA, middelenverbintenis voor alle opgenomen verbintenissen, dus ook verbintenis selecteren → vergelijkbaar met expediteuraansprakelijkheid

Maar, In de praktijk zal het (nog) moeilijker zijn om platform aansprakelijk te houden:

- Aanbevelingen zijn beperkt tot vervoerders die het platform gebruiken.
- Aanbevelingen zijn beperkt tot de op het platform aangeboden parameters.
- Bovendien mag orchestrator o.i. bv in Duitse recht niet als Sammelaadungsspedition worden gekwalificeerd, nu bundling hier niet gebeurt in de verticale, maar in de horizontale relatie.

Anderzijds **zorgt rol in de** horizontale relatie voor grotere productkennis, en dus een mogelijk hogere zorgvuldigheidsstandaard.

Voor wie/wat zijn de verschillende actoren aansprakelijk?

- Voorbeeld 1: platformlogistiek
- Voorbeeld 2: Cargo bundling
- voorbeeld 3: autonoom vervoer

# Probleem

Vervoerrecht kenmerkt zich door aansprakelijkheid voor anderen.

Platform- en deellogistiek zorgen voor langere, maar ook anoniemere logistieke ketens.

Aansprakelijkheid voor soms onbekende personen.



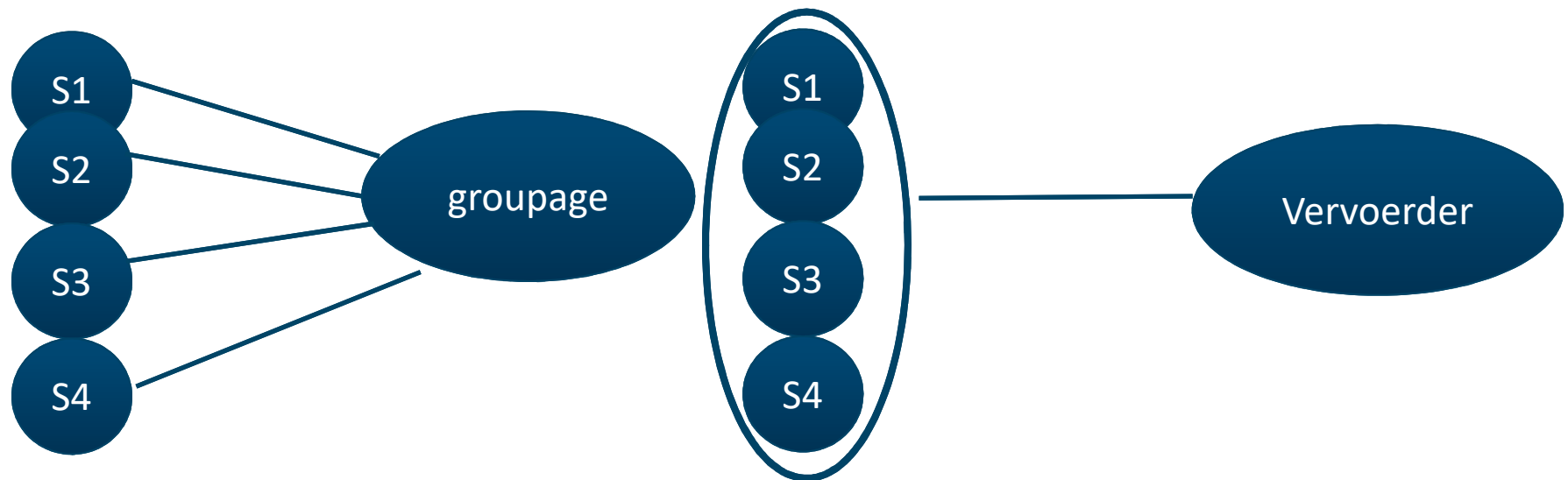
# Voorbeeld: Teleroute-zaak

- Voorbeeld Teleroute-zaak (Gerechtshof `s Hertogenbosch 15 April 2014:
  - Feiten
    - Vervoerder zoekt ondervoerder op Teleroute
    - Criminalen hacken account bona fide vervoerder, nemen lading mee en verdwijnen.
  - Claim:
    - Vervoerder is aansprakelijk (art.3 CMR) en aansprakelijkheid is onbeperkt(art. 29.2)
  - Verweer: “ik werd ook opgelicht → geen geldig contract dus ik ben niet aansprakelijk”
  - Beslissing:
    - CMR legt niet enkel aansprakelijkheid op voor ondergeschikten en aangestelden, maar ook voor alle andere personen die werden ingeschakeld voor het vervoer → vervoerder is aansprakelijk voor oplichter omdat die de lading in ontvangst nam.

# Voorbeeld 2: Cargo bundling

Groupage

Cargo bundling



- Artikel 7 (documenten), 10 (gebrekkige verpakking) en 22 (gevaarlijke goederen) CMR voorzien in **onbeperkte** aansprakelijkheid van de afzender.
- Wat is de impact van schending van verplichtingen van 1 co-shipper op de aansprakelijkheid van de andere co-shippers?
- **Mogelijke antwoorden:**
  - 1) Co-shippers zijn hoofdelijk en in solidum aansprakelijk of
  - 2) Co-shippers moeten als afzonderlijke afzender worden beschouwd.
- **CMR bevat geen expliciete regels over de aansprakelijkheidsgevolgen van cargo bundling.**
- Principe: rechter moet verdragsautonoom CMR interpreteren & regel rond aansprakelijkheidsgevolgen cargo bundling bepalen.
- Probleem 1: verschillende vormen cargo bundling (al dan niet via joint venture, via 1 meerpartijenovereenkomst of meerdere afzonderlijke overeenkomsten).
- Probleem 2: grote discretionaire bevoegdheid rechter → onzekerheid.
- **Kan dus mogelijk risico (mee)dragen voor schade door afzender met wie je via platform samenwerkt, die je nooit hebt ontmoet.**

# Voorbeeld 3: autonoom vervoer

Aansprakelijkheid vervoerder voor defect autonome vervoertechnologie?

Aansprakelijkheidsimpact afhankelijk van Regime

# Autonoom Vervoer en het CMR-aansprakelijkheidsregime

- Artikel 3: aansprakelijkheid ondergeschikten en aangestelden
- Art. 17.3: aansprakelijkheid voor defect voertuig.
- Defect onbemand vervoertechnologie als defect voertuig? → ja als in de weg staat aan normal functioneren voertuig.
- Feit dat probleem bij technologieprovider ligt is geen ontheffingsgrond → artikel 3.
- Externe events (bv hacking): onvermijdbaar en onvoorzienbaar? (artikel 17.2 in fine)



analyse

# Problemen

Aansprakelijkheidsmodellen zijn niet aangepast aan autonoom Vervoer, deellogistiek & platformlogistiek.

Nieuw is echter niet noodzakelijk anders: Toepasselijkheid regimes hangt niet af van zelfkwalificatie maar van opgenomen verbintenissen.

Aansprakelijkheid voor aangestelden en ondergeschikten kan in deellogistiek tot sterke toename aansprakelijkheid leiden.

Probleem is niet alleen mogelijke toename aansprakelijkheid maar ook onzekerheid over omvang aansprakelijkheid.

# Autonomous, sharing & platform logistics: juridische uitdagingen

Dr. Wouter Verheyen

Onderzoeksprofessor UAntwerpen