

## Transportverzekering: een wassen neus of bittere noodzaak?



**Bij het vervoeren van goederen kan veel misgaan. Bedrijven die het vervoer van hun goederen overlaten aan een professionele vervoerder of expediteur denken vaak ten onrechte dat deze volledig aansprakelijk is in geval van schade. Echter, wanneer er problemen ontstaan worden zij getrakteerd op een arsenaal aan termen en condities waar een leek vaak geen touw aan vast kan knopen. In dit document leggen wij uit waar u rekening mee moet houden, wat de meest voorkomende risico's zijn bij het vervoeren van goederen en wanneer het zin heeft deze te verzekeren.**

# 1

### Wat moet u allemaal weten?

Het is belangrijk om helder te hebben met welke zaken u te maken krijgt in geval van schade, vermissingen of diefstal. Er zijn standaard overeenkomsten en termen waarvan het nuttig is te weten wat deze betekenen wanneer u goederen laat vervoeren door een logistiek bedrijf.

Belangrijke termen zijn:

- Leveringscondities en aansprakelijkheid
- Vervoerder en expediteur
- Dekking door transportverzekeringen

### Leveringscondities en aansprakelijkheid

In de leveringscondities (Incoterms) staan de rechten en plichten omschreven tussen koper en verkoper. Afhankelijk van deze leveringscondities wordt duidelijk wie wat moet betalen. Ook geven de leveringscondities duidelijkheid wie de vervoerder of expediteur aansprakelijk moet stellen in geval van schade of vermissingen die ontstaan tijdens de reis.



Figuur 1: [Klik hier voor een overzicht van alle Incoterms](#)

De vervoerder of expediteur is alleen aansprakelijk als schade of vermissingen zijn ontstaan door aanwijsbare foutieve handelingen of nalatigheid tijdens het transport. De mate van aansprakelijkheid en de hoogte van de maximum vergoedingen van vervoerders of expediteurs is echter beperkt (zie figuur 2).

	Standaard voorwaarden	Maximale aansprakelijkheid
<b>Expediteur</b>	FENEX voorwaarden <sup>1</sup>	4 SDR <sup>2</sup> per kilo met een maximum van 4000 SDR
<b>Luchtvracht</b>	Conventie van Montreal	19 SDR per kilo
<b>Zeevracht</b>	Hague – Visby Rules	666,67 SDR per collo of 2 SDR per kilo indien meer
<b>Wegtransport</b>	CMR voorwaarden <sup>3</sup>	8,33 SDR per kilo
<b>Wegtransport (binnen NL)</b>	AVC voorwaarden <sup>4</sup>	€ 3,40 per kilo

Figuur 2: Overzicht van voorwaarden en beperkingen die gelden bij de aansprakelijkheid van de expediteur of de vervoerder in geval van luchtvracht, zeevracht en wegtransport.

<sup>1</sup> FENEX= De organisatie voor Expeditie en Logistiek

<sup>2</sup> SDR = Special Drawing Rights: een virtuele munteenheid met de waarde van een aantal grote munteenheden samen die in stand wordt gehouden door het Internationaal Monetair Fonds (1 SDR is ongeveer 1,16 EUR).

<sup>3</sup> CMR = Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (Conventie voor het Internationaal Vervoer van Zaken over de Weg)

<sup>4</sup> AVC = Algemene Vervoercondities



### Vervoerder en expediteur

Zoals u hierboven kunt lezen, is er een duidelijk verschil tussen de aansprakelijkheid van een vervoerder en een expediteur. Een vervoerder is een partij die het fysieke transport van A naar B verzorgt. Een expediteur is een tussenpersoon die het vervoer voor de opdrachtgever regelt. Een expediteur is dus ook maar gedeeltelijk aansprakelijk wanneer er iets mis gaat. Wanneer een opdrachtgever direct met een vervoerder werkt, dan geldt de aansprakelijkheid zoals vermeld in figuur 2.

### Dekking door transportverzekeringen

Wanneer de waarde van uw zending hoger is dan de maximale aansprakelijkheid van uw vervoerder of expediteur, doet u er goed aan te informeren naar een transportverzekering. Met een transportverzekering heeft u de zekerheid dat wanneer er iets misgaat tijdens het transport de volledige waarde op basis van verkoopfactuur wordt uitgekeerd. Is er geen factuur, dan wordt de marktwaarde gebruikt. Uiteraard worden ook de vervoerskosten uitgekeerd.

Het eventueel afsluiten van een verzekering is de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever. In sommige gevallen wijst de vervoerder of expediteur de opdrachtgever op de mogelijkheid de lading te verzekeren.

De hoogte van de premie is onder andere afhankelijk van:

- De waarde van de goederen
- De bestemming
- Het gekozen vervoermiddel

# 2

## Welke risico's loopt u en welke procedures komen hierbij kijken?

### Schade

Hieronder vallen goederen die bijvoorbeeld bekrast, ingedeukt of nat zijn geworden tijdens het transport.

De opdrachtgever is verantwoordelijk voor het aanleveren van een zending die goed verpakt is. Wanneer een zending door de vervoerder wordt ontvangen, maakt deze een aantekening op de vrachtbrief of vervoersovereenkomst wanneer de zending beschadigd is of als de zending niet deugdelijk is verpakt.

Als dan bij ontvangst van de goederen zichtbare schade wordt vastgesteld, moet bij lucht- en zeevracht de vervoerder direct aansprakelijk gesteld worden. Bij wegtransport is een aantekening op de vrachtbrief voldoende.

Ook kan het zijn dat de zending niet zichtbare schade heeft opgelopen. Dan moet bij lucht- en zeevracht de vervoerder binnen drie werkdagen aansprakelijk worden gesteld. Bij wegtransport is deze periode zeven werkdagen.

Beschadigde goederen worden meestal toch aan de geadresseerde afgeleverd, tenzij verder transport zinloos of onmogelijk is.

### Vermisingen & diefstal van goederen

Hieronder valt het zoekraken of aanwijsbare diefstal van de gehele zending of een deel hiervan. Hierbij is het belangrijk aan te tonen dat de vermissing of diefstal is voorgevallen tijdens het vervoer van de zending. Een vermissing wordt in principe aangetoond door een melding op de vrachtbrief of vervoersovereenkomst. Hierop staat de inhoud en de aantallen van de zending omschreven. De vrachtbrief of vervoersovereenkomst wordt door de vervoerder bij ontvangst van de zending ondertekend. Wanneer door de geadresseerde bij ontvangst een vermissing op de vrachtbrief of vrachtovereenkomst wordt vermeld, is dit in principe genoeg bewijs dat de vermissing is voorgevallen tijdens het transport.

Een diefstal moet bewezen worden door bijvoorbeeld camerabeelden. In het geval van diefstal moet er altijd aangifte gedaan worden. De partij die zorg droeg over de zending ten tijde van de diefstal is verantwoordelijk voor de aangifte. Indien er niets bewezen kan worden, dan is er sprake van een vermissing.



Wanneer een deel van de zending gestolen of vermist wordt, krijgt de gedupeerde een pro rata vergoeding.

Bij vermissingen en diefstal moet de vervoerder bij lucht- en zeevracht direct aansprakelijk worden gesteld en is bij wegtransport een aantekening op de vrachtbrief voldoende.

### Vertragingen

In het geval dat goederen te laat worden geleverd, kan er soms financiële schade ontstaan bij de opdrachtgever. Dit type schade staat bekend als gevolgschade. Hiervoor wordt bijna nooit aansprakelijkheid aanvaard door de vervoerder of expediteur. Deze is hooguit verplicht de in rekening gebrachte vrachtkosten te vergoeden in het geval van aantoonbare fouten of nalatigheid. Gevolgschade is in de meeste gevallen ook niet verzekeraar. Dit heeft als reden dat dit soort schade niet exact te bepalen is en het risico hierop niet is in te schatten.

### Averij Grosse (alleen bij vervoer over water)

Wat niet vaak voorkomt, maar wel belangrijk is om rekening mee te houden is 'Averij Grosse'. Dit is een gemeenschappelijke schade van schip en lading. Wanneer er schade aan een schip ontstaat, kan het zo zijn dat het schip, de opvarenden en de lading gered moeten worden. Alle kosten die het redden met zich meebrengt en de waarde van alle verloren goederen worden in verhouding verdeeld over de eigenaren van het schip én de eigenaren van de lading. Dit betekent in praktijk dat de opdrachtgever van het goederentransport, een deel van die kosten moet dragen. Deze kosten zijn af te dekken door een verzekering af te sluiten.

### Hoe groot is de kans op schade en vermissingen?

De kans op schade is in werkelijkheid vrij klein. In 2012 was de kans 0,1% dat er schade zou ontstaan tijdens transport over de weg en ongeveer evenveel kans op schade met zeevracht. Voor luchtvracht was de kans geringer, namelijk 0,04%. Dit lijkt natuurlijk heel erg weinig maar ter vergelijking; de kans op brand in huis is 0,001% en toch hebben de meeste mensen een brandverzekering.

In 2012 was de kans dat uw zending gestolen werd of zoek raakte ongeveer 0,04% voor wegtransport. Luchtvracht was iets minder gevoelig voor diefstal en vermissingen namelijk 0,03% en met zeevracht was de kans het kleinst dat een ander met uw spullen er vandoor ging, namelijk 0,01%. Ter vergelijking, de kans dat uw auto gestolen wordt is ongeveer tien keer zo groot, 0,2%.

### Het claimen van vermissingen, diefstal of vermissingen

Wanneer de vervoerder aansprakelijk is gesteld, moet de schade, vermissing of diefstal binnen een bepaalde periode geclaimd worden. Is de zending niet verzekerd, dan moet opdrachtgever binnen twee jaar de schade claimen wanneer is gekozen voor zeevracht en luchtvracht. Bij wegtransport is deze periode korter, namelijk een jaar.

Wanneer een zending wel is verzekerd, moet de opdrachtgever nadat deze de vervoerder aansprakelijk heeft gesteld, contact opnemen met de verzekering om de claim in te dienen. De periode waarin geclaimd moet worden, verschilt per verzekering. Wanneer de claim wordt goedgekeurd, keert de verzekering de volledige waarde uit op basis van de verkoopfactuur. Is er geen verkoopfactuur, dan wordt de marktwaarde gebruikt. De verzekering verhaalt vervolgens de aansprakelijkheid bij de vervoerder.

### 2.7 Wanneer meningen niet overeenkomen

Over het algemeen komen de vervoerder en opdrachtgever er prima uit wanneer er iets mis gaat tijdens het transport. Toch kan het zo zijn dat er conflicterende meningen ontstaan over een voorval. Het is dan belangrijk om alle documentatie te verzamelen zoals vrachtbrieven en vervoersovereenkomsten. In deze documenten staat vermeld wat de kwaliteit en de inhoud was van de zending was ten tijde van de ontvangst door de vervoerder. Wanneer meningen toch blijven verschillen wordt de hulp ingeschakeld van een schade- of verpakkingsexpert. De vervoerde partij moet in principe het initiatief nemen om een expert in te schakelen.



# 3

## Verdere overwegingen

### Kosten en baten

Wanneer de waarde van uw zending lager is dan de aansprakelijkheid van vervoerder of expediteur dekt, is een verzekering niet nodig. Bedenk wel dat wanneer u toch een keer een hoogwaardige zending heeft en er gebeurt iets, de balans drastisch kan omslaan.

### De relatie met de vervoerder of expediteur

Wellicht heeft u een goede band met uw vervoerder of expediteur en bent u overtuigd dat in het geval van schade of verlies deze de kosten boven zijn wettelijke aansprakelijkheid, om commerciële redenen wel zal vergoeden. Voor een kleine schade kan een vervoerder of expediteur de klant inderdaad tegemoet komen. Reken u echter niet rijk. De vervoerder of expediteur maakt deze beslissing op basis van de terugverdientijd van deze extra kosten. Als deze te lang is, dan betaalt hij slechts waartoe hij wettelijk verplicht is.

### Een verzekerde vervoerder

Ook kan het voorkomen dat uw vervoerder aangeeft zelf verzekerd te zijn. Dit is voor u als opdrachtgever echter niet van belang. De vervoerder kan zich slechts verzekeren voor zijn eigen aansprakelijkheid. In sommige gevallen is hij in het geheel niet aansprakelijk (overmacht) en draait u, als opdrachtgever, voor de totale schade op.

# 4

## Tot slot

Bij het bepalen of een transportverzekering voor u noodzakelijk is, is het van belang het principe van verzekeringen in acht te nemen. Deze bieden dekking tegen relatief grote schade die relatief weinig voorkomt.

Wanneer de waarde van uw lading hoger is dan de aansprakelijkheid van de vervoerder of expediteur dekt, of u verscheept naar onbekende of minder goed georganiseerde bestemmingen, dan zijn de beperkte extra kosten van een transportverzekering wellicht het overwegen waard.

*Disclaimer: Dit document is een beknopte uiteenzetting rondom het onderwerp transportverzekeringen. Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend.*

*Foto: [NZ Defence Force](#)*



## About the authors



**Ruud Scheidel** heeft bijna een halve eeuw ervaring in de logistieke wereld. Tijdens deze periode heeft hij verschillende management functies bekleed waaronder Freight Director bij Furness Logistics. Momenteel is Ruud onder andere lid van de Juridische Commissie van FENEX waar hij betrokken is bij het opstellen van expeditie- en logistieke voorwaarden. Ook treedt hij op als arbiter in juridische geschillen voortvloeiend uit deze voorwaarden.



**Tom Schütt** heeft een financiële en fiscale achtergrond en heeft ruim vijftien jaar werkervaring binnen de grote accountancy kantoren evenals in de financiële detachering. Hij heeft een post-bachelor in Finance & Controlling. Sinds 2007 is hij actief als Finance Manager binnen het Shared Service Center van DSV en is daarnaast in 2009 aangewezen als National Insurance Coördinator voor DSV Nederland. Vanuit deze laatste functie is hij verantwoordelijk voor de verzekeringsportefeuille van DSV Nederland alsmede aanspreekpunt en coördinator met betrekking tot DSV Cargo Insurance.