MEDEDELINGENBLAD

van de

Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht

NUMMER 8 FEBRUARI 1993

Secretariaat: Prinsengracht 668, 1017 KW Amsterdam, telefoon: 020-6260761, telefax: 020-6205143

Inhoud:

De invloed van afdeling 6.5.3. NBW op standaardvoorwaarden in het vervoer.

Nieuwe algemene voorwaarden voor afvalstoffenvervoer

De invloed van afdeling 6.5.3. NBW op standaardvoorwaarden in het vervoer.

Voordracht van Mr Drs. C. Moelker, gehouden op de Algemene Ledenvergadering van 27 november 1992.

Vanmiddag heb ik de gelegenheid gekregen om een inleiding te houden over het onderwerp "Vervoerrecht en de regeling van de standaardbedingen in het BW". Zoals u weet staat deze regeling in boek 6, de art. 231 t/m 247, en is en wordt het recht van verkeersmiddelen en vervoer geregeld in boek 8. Daarbij is de vraag in hoeverre het vervoerrecht autonoom is.

Vragen worden verder veroorzaakt door de aard van veel vervoerovereenkomsten: ze werken internationaal. Daardoor is er veel verdragenrecht bij betrokken en dat feit heet de éénvormigheid te bevorderen. Die is er niet over de volle breedte, want het nationale recht werkt aanvullend. Op nog een tweede punt komt dit nationale recht op de proppen, namelijk door de mogelijkheid van nationaal verschillende rechterlijke interpretaties.
Tenslotte kennen verdragen soms de mogelijkheid van forumkeus; voor het luchtrecht vinden we dat in art. 28 van het verdrag van Warschau.

Wettelijke bepalingen omtrent een vervoerovereenkomst vinden we dus niet alleen in boek 8, maar ook in verdragen die op de vervoermodus betrekking hebben, in boek 6 over verbintenissen en overeenkomsten en in boek 3 dat over vermogensrecht in het algemeen handelt: bij voorbeeld met betrekking tot de rechtshandeling en de vertegenwoordiging.
Dit is geen uitputtende opsomming en er zijn onder omstandigheden schema's mogelijk die de onrechtmatige daad uit boek 6 erbij betrekken of zelfs de boeken 5 en 7.

Standaardbedingen -anderen spreken van standaardvoorwaarden of algemene voorwaarden- komen tot leven in een konkrete overeenkomst tussen partijen, waarvan ze door verwijzing deel uitmaken. (Behalve door wat partijen overeenkomen, wordt zo'n overeenkomst ook bepaald door het toepasselijke dwingende en aanvullende recht. Tenslotte is voor de verhouding tussen partijen ook de rechtspraak van belang).

Ongeveer een jaar geleden is een studiedag van het NITRAL gewijd geweest aan de afdeling 6.5.3 en het vervoer, en hoewel het boekje met voordrachten nog niet verschenen is, lijkt het me goed niet op details ten aanzien van de uiteenlopende vervoermodi in te gaan. Bovendien heeft één van onze leden, Mr D.M. Andela, een mooi overzicht gegeven in zijn voorwoord bij RAL 6 Algemene Voorwaarden van de EVO.

Ik geef nu eerst een onverantwoord verkort overzicht van de wetsbepalingen:

art. 231 bepaalt a.v., gebruiker en wederpartij,
art. 232 bindt de wederpartij ook bij onbekendheid,
art. 233 geeft vernietigingsgronden:
- onredelijk bezwarend zijn, of
- niet redelijk kenbaar zijn;
art. 234 gaat op de kenbaarheid nader in.
art. 235 zondert rechtspersonen, al tamelijk kleine, van een vernietigingsberoep uit,
art. 236 geeft een zwarte lijst van bedingen die als onredelijk bezwarend worden aangemerkt tegenover een wederpartij die natuurlijk persoon is en niet handelt in de uitoefening van beroep of bedrijf,
art. 237 geeft een grijze lijst van bedingen, die tegenover zo'n wederpartij een vermoeden opleveren

bezwarend te zijn,
art. 238 betreft vertegenwoordiging,
art. 239 laat veranderingen in de grijze lijst bij AMvB toe,
art. 240 geeft een groepsaktie,
art. 241 maakt het Haagse Hof uitsluitend bevoegd,
art. 242 maakt het mogelijk dat een onredelijkbezwarend verklaring vervalt,
art. 243 zegt dat een verboden beding dat toch gebruikt wordt, vernietigbaar is,
art. 244 laat maatregelen doorwerken naar een hogere schakel in de bedrijfskolom; de bescherming van de beknelde middenstander noemt men dit,
art. 245 zondert kollektieve en individuele arbeidsovereenkomsten van de werking van 6.5.3. uit,
art. 246 maakt de afdeling tot dwingend recht,
art. 247 zegt wat het lot van bedingen in internationale overeenkomsten is.

Op overeenkomsten tussen Nederlandse beroeps- en bedrijfsuitoefenaars is 6.5.3. in ieder geval van toepassing, welk recht de overeenkomst ook moge beheersen.
Is men niet beiden in Nederland gevestigd, dan is 6.5.3. nooit toepasselijk, welk recht de overeenkomst ook beheerst.
Gaat het om een in Nederland gevestigde konsument, dan is 6.5.3. altijd van toepassing ongeacht het recht dat toepasselijk is (art. 8: 247 (4)).

Zeker is, dat de nieuwe wetgeving op het vervoer toepasselijk is. Een aanvankelijk gemaakt voorbehoud in een voorloper van art. 245 is namelijk later vervallen. Hoe minder uitzonderingen een wet kent, hoe beter dit meestal voor het begrip is. Ikzelf ben geen voorstander van een afzonderlijk handelsrecht, waarvan het vervoer dan deel mag uitmaken. Anderzijds is de knap ingewikkelde regeling van art. 6.5.3. op zichzelf al een bijzonderheid door de scheiding tussen eindverbruikers (konsumenten) en anderen. Daarover ben ik ook niet enthousiast.

Prealabel evenwel wil ik iets opmerken over de beschouwing van het vervoer in ruimer verband.
Kopen en verkopen doe je op een markt of een beurs, en daar ontstaat een prijs. We spreken dan wel eens van "handel"; er worden primaire of sekundaire produkten verhandeld.
Overdrachtelijk kan je dan ook handelen in diensten, maar een dienst is toch wel wat anders dan tastbare lading. Diensten zijn veel meer verwant met wat juristen arbeid noemen. "Handel in diensten" is al een overdrachtelijke uitdrukking;
mijns inziens verwijder je je te ver van de werkelijkheid als je het dienstenverkeer écht als handel beschouwt en handelt. Juist door hun wezenlijk verschillende aard moet je oppassen met het gelijk behandelen.
Daarvan lijkt ook een derde aktiviteit, het verrichten van vervoerdiensten, het slachtoffer te worden. Vervoer is wéér iets anders, al is ook voor vervoer een "markt" aanwezig, waarop prijzen worden vastgesteld. De inhoud van het vervoer is het overwinnen van afstand met iets tastbaars, en dat lijkt niet op handel in koopmanschappen of het aanbieden van diensten.
Vroeger of later wordt men door een populair taalgebruik en enige begripsverwarring, óók juridisch gegrepen en voor onnauwkeurigheid gestraft door weinig gelukkige ontwikkelingen. Het maakt wel enig verschil of vervoer onder art. 85 of art. 113 van het EG-verdrag van Rome valt, en of de GATS zich wel of niet over vervoer-"diensten" gaat uitstrekken.
Anders gezegd: wanneer je van de eigen aard van goederenhandel, dienstverlening en vervoer uitgaat, kun je altijd nog zien waar je vergelijkbare benaderingen ten dienste van belangrijke verdragen toepast.

Naar mijn gevoel speelt het verontachtzamen van wezenlijke verschillen ons ook parten in afdeling 6.5.3. De tekst heeft vooral betrekking op bescherming van de eindverbruiker, de konsument. Eén voorafgaande schakel wordt effektief beschermd, en men hoopt dat de konsumentenbescherming op den duur een beetje zal doorwerken in de standaardbedingen tussen andere schakels, maar hoe zit dat eigenlijk met die konsument in het vervoer? Is er een middenstander aan te wijzen die bekneld raakt, zijn er grossiers?
Met heel veel moeite zou je figuren onder deze begrippen kunnen brengen om tot een beetje gelijkvormigheid te geraken. Je doet de werkelijkheid geweld aan. Je hebt zeker onervaren reizigers, maar ook zeer ervaren, die dan niettemin als konsument zouden worden beschermd. Of moet dan iemand die voor een grote onderneming veel reist, bescherming missen?
En welke plaats neemt een expediteur in, die toch meestal de wederpartij van de goederenvervoerder is. Zou die dan onder omstandigheden niet de konsument zijn waarop de bescherming slaat? Wil ik het vervoer redelijkerwijs onder 6.5.3. laten vallen dan moet ik teveel consessies doen om "ja" te zeggen. Het onderscheid -toch al Amerikaans georiënteerd -tussen konsumenten en partijen hoger in de bedrijfdkolom komt me voor het vervoer té kunstmatig voor. Ook een groepsaktie is, hoewel niet ondenkbaar, toch wat vreemd.

Want juist in het vervoer hebben we te maken met regelingen in onderdelen. Met de konsument van 6.5.3. is in zinvolle mate rekening gehouden bij de introduktie van de transportbrief, met de belangen van organisaties voor hun leden doordat belangrijke bedingen in het vervoer die elders in standaardbedingen zijn vervat, in het vervoerrecht dikwijls gedetailleerd in de wet of een verdrag voorkomen, waar niet zoveel ruimte voor de eigen fantasie is gelaten. Soms, en dat is een bijkomende verwikkeling, zijn er internationaal toegepaste standaardbedingen, waarbij het evenals in verdragen, - maar die hebben een andere status- de bedoeling is dat er uniformerende werking op de individuele overeenkomsten van uitgaat (ik denk aan de York-Antwerp Rules en de Recommended Practises van de IATA).

Uiteraard brengt dit met zich mee dat in een belangrijke sektor van het grensoverschrijdende vervoer, namelijk het vervoer dat door de Haque-Visby Rules wordt bestreken, nauwelijks plaats is voor 6.5.3.. Het verdrag van Warschau gaat minder ver, maar in dit luchtvervoer vinden we dan de IATA-bedingen terug. Die zijn makkelijker te grijpen voor 6.5.3., en dat kon nog wel eens gewenst zijn ook op sommige punten, maar wie dien je daar dan mee? Onze luchtvaart-

maatschappij én andere luchtvervoerders gebruiken ze algemeen. Een deel van hun overeenkomsten valt in de Nederlandse rechtssfeer, een deel er buiten. Als je het goed doet zou je twee stellen standaardbedingen moeten hebben. Dat vind ik nogal gek. Aanpassing aan de Nederlandse eisen dan zou zo de eenvormigheid in gevaar kunnen komen. Het wekt in elk geval een vreemde indruk.

Ik gevoel zelf het meeste voor het losmaken van het vervoer uit 6.5.3., zonder dat de band van het vervoerrecht met het gemene privaatrecht wordt geslaakt. Zie 6.5.3. dan maar als bijzonder recht, konsumentenrecht (al begrijpt u dat ik aan het nut van de afdeling ook ten aanzien van de eindverbruiker twijfel), en zie het vervoerrecht als recht met betrekking tot werkzaamheden met eigen aard, op zich dus óók als bijzonder recht.

Wat overblijft is een pakket gereedschap dat we ontlenen aan het gemene recht. Belangrijke delen van boek 3 en boek 6 zijn in de sfeer van de vervoerovereenkomst immers zonder meer toepasselijk. Aan die gereedschappen ontlenen we bijvoorbeeld de open normen van art. 3:40, art. 6:2 en art. 6:248. We kunnen ze inhoud geven zoals we tot op heden hebben gedaan, en in voorkomende gevallen gedachtengoed ontlenen aan afdeling 6.5.3.

Ik besef heel goed dat er nog twee wegen zijn.
Allereerst kan men menen dat 6.5.3. in het binnenlands én grensoverschrijdend vervoer best op zijn plaats is. Mijn echte opponenten denken zo. De wet wil dit kennelijk.
In de tweede plaats is het mogelijk dat men 6.5.3. ongemoeid laat, maar inziet dat vele bepalingen eenvoudig niet voor het vervoer geschreven zijn. Dat brengt je ver in mijn richting, die, toegegeven, slechts waarde "jure constituendo" heeft.

Naast deze theoretische beschouwing staat de praktijk. De praktijk moet redelijkerwijs de standaardbedingen aanpassen. Ik sluit niet uit dat men de zaken in een aantal gevallen op z'n beloop laat. Waarom?
Eerst moet iemand reden tot klagen hebben. Een goede vervoerder geeft géén reden tot klagen. Zo er toch klachten zijn, die gegrond zijn, moet de klager willen procederen. Coulance van de vervoerder kan hem de pas afsnijden.
En dan moet nog maar blijken dat dat beding aangetast wordt. Zover zijn we nog lang niet.

Als je daar belangen van de "gebruiker" tegenover stelt, bijvoorbeeld internationaal geldende, dan kom je er denk ik al gauw toe de standaardbedingen maar onveranderd te laten. Welke overwegingen in mijn luchtrechtsfeer onze KLM ook moge hebben gehad, het feit is dat de standaardbedingen die op 14 mei 1992 werden gedeponeerd maar op één punt van die van vóór afdeling 6.5.3. afwijken, en dat punt werd om andere redenen aangepast.

Daarover wil ik het toch nog even hebben. Ons vervoerrecht lijkt, voor zover op dit ogenblik teksten aanwezig zijn, veel belang te hechten aan verplichtingen van de zijde van de reiziger of afzender, nog andere dan de betaling van de vracht. Ook de standaardbedingen van de KLM -merendeels dus van de IATA- zijn op dit stuk duidelijk en geenszins in strijd met ons recht of redelijkheid en billijkheid. Naar mijn mening is het anders op het stuk van wanprestatie door de vervoerder. De standaardbedingen tonen de vrije hand van de KLM waar het gaat om afwijkingen in de reisweg, vertragingen en het nalaten te berichten. "No liability", "not liable", "without notice" zijn de veel gebruikte uitdrukkingen.
Ook tonen de standaardbedingen geheel tegen de ontwikkelingen in ons recht in, beperking van de risicosfeer van de vervoerder. Op al deze gebieden zou men "reflexwerking" van de afdeling 6.5.3. verwachten. Die is niet te vinden. In het voorgaande heb ik enige veronderstellingen omtrent het ontbreken van deze invloed van 6.5.3. verzonnen, maar dat wil niet zeggen dat ik deze standaardbedingen aanvaardbaar vind.

Zoals gezegd is er evenwel één verandering in de KLM-conditions opgetreden. Dit betreft artikel X (3). Kennelijk is de verandering het resultaat van een Richtlijn van de EG, 295/91 van 4 februari 1991, te vinden in L 36. Het gaat hier om de bestrijding van het euvel van de instapweigering jegens reizigers die hunnerzijds aan alle verplichtingen hebben voldaan. Uitgangspunt van de KLM blijft: "Carrier shall not be liable for any claims. The passenger may however qualify for denied boarding compensation". Twee dingen vallen nu op.

In de eerste plaats is het standaardbeding art. X (3) gemotiveerd! De bepaling heeft een soort verantwoordende inleiding. Dat is natuurlijk helemaal niet nodig in de regeling zelf. (Ik laat de betrokken tekst niet achterwege)
In de tweede plaats zou je denken dat een dwingende richtlijn van de EG dan wel in de standaardbedingen zou zijn te vinden. Nee hoor, "Details concerning this compensation are available at all Carrier's offices and stations". Op zijn minst had men hier ook kunnen verwijzen naar de betrokken richtlijn.

Wat dit laatste betreft, tot besluit een beetje veldonderzoek. Op 24 november jl. vroeg ik bij de vestiging van de KLM op het Museumplein in Amsterdam om de regeling die in art. X (3) van de algemene voorwaarden van 14 mei 1992 wordt genoemd terzake van schadeloosstelling wegens instapweigering. De betrokken beambte heeft de standaardbedingen niet aan de balie, wel in het achterliggende kantoor. Dit waren de oude conditions of carriage. De tekst kon dus niets melden aangaande deze EG-richtlijn. Van de EG-richtlijn zelf had de betrokken beambte nooit gehoord. U wilt nu zelf wel concluderen.

In het voorgaande heb ik enige stellingen betrokken.

A) Als jurist doen we er verstandig aan de eigen aard van handel in goederen, van dienstverlening en van vervoerprestaties vast te houden.
B) De regeling vervat in 6.5.3. sluit heel slecht aan bij het vervoer, doch niet zozeer vanwege het vele dwingende recht!
C) Het gemene recht levert voldoende instrumenten om, zo nodig met gebruikmaking van het gedachtengoed van 6.5.3., ongewenste standaardbedingen aan te pakken.
D) Ik vrees dat "jure constituto", 6.5.3.-bepalingen in een aantal standaardbedingen genegeerd worden.

Nieuwe algemene voorwaarden voor afvalstoffenvervoer

Mr. D.M. Andela
EVO Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport

Het milieurecht krijgt het vervoer steeds meer in zijn greep. Met allerlei voorschriften en regels die hun basis vinden in de bescherming van het milieu wordt door de overheid steeds dieper ingegrepen in logistieke processen. Als meest recente voorbeeld hiervan kunnen de provinciale Bedrijfsafvalstoffenverordeningen in Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht worden genoemd. Deze verordeningen gelden voor alle bedrijven in deze provincies die direct met bedrijfsafval te maken hebben. Het vervoer van bedrijfsafvalstoffen is slechts mogelijk nadat hiervan een melding is gemaakt, bepaalde documenten zijn opgemaakt en nog aan een aantal andere eisen is voldaan.
Met deze toenemende betekenis van de administratiefrechtelijke milieuregelgeving voor het afvalstoffenvervoer groeide ook de behoefte aan meer specifieke civielrechtelijke regelgeving op dit terrein. De grote hoeveelheid overheidsvoorschriften bij het afvalstoffenvervoer vroeg met andere woorden om een meer specifieke verdeling van de rechten en verplichtingen tussen de verlader en de afvalstoffenvervoerder. Daarnaast maakten de toenemende milieurisico's een duidelijke verdeling van de rechten en plichten noodzakelijk.
Tot voor kort bestonden er geen algemeen geaccepteerde voorwaarden voor het afvalstoffenvervoer. Soms werd bij dit vervoer verwezen naar algemene vervoerregelgeving zoals de Algemene Vervoercondities (AVC) of het CMR-verdrag. Dit is echter niet juist omdat in deze algemene regelgeving onvoldoende tot uitdrukking komen de specifieke aspecten van het afvalstoffenvervoer. Bij gebrek aan relevante vervoerwetgeving werd ook wel verwezen naar eenzijdige afvalstoffenvervoervoorwaarden van de vervoerder. Dit stuitte echter bij het verladende bedrijfsleven regelmatig op bezwaren.

Nieuwe afvalstoffenvoorwaarden

Om het boven geschetste juridisch vacuüm tussen een afvalstoffenverlader en vervoerder op te vullen heeft de Stichting Vervoeradres "Algemene voorwaarden voor het afvalstoffenvervoer over de weg" opgesteld. Na een jaar van onderhandelen tussen de in deze stichting samenwerkende Ondernemersorganisatie EVO en enkele beroepsvervoerorganisaties werden deze voorwaarden begin februari '93 gedeponeerd.
In de afvalstoffenvoorwaarden zijn de specifieke kenmerken en risico's van het vervoer van afval nader uitgewerkt en geregeld. Er is bij deze maatwerkcondities bijvoorbeeld uitdrukkelijk rekening gehouden met de volgende aspecten:

*Risico's voor het milieu
Zoals aangegeven brengt de afvoer van afvalstoffen milieurisi
co's met zich mee. Deze risico's en andere problemen zijn te vermijden wanneer de rechten en verplichtingen van verladers en vervoerders deugdelijk zijn omschreven.
Daarom wordt in de voorwaarden bijvoorbeeld uitdrukkelijk bepaald dat de afzender ten aanzien van het afval dient aan te geven:

- waar het afval vrij gekomen is
- de aard en samenstelling
- de hoeveelheid
- de bestemming
- de gevarenklasse
- of de afvalstoffen stoffen zijn in de zin van het Besluit Aanwijzing Chemische Afvalstoffen

Daarnaast worden de verlader nog een aantal andere verplichtingen opgelegd die een milieuveilige afvoer van het afval moeten waarborgen.

*Kwaliteit van de vervoerder
Het vervoer van afval stelt een aantal (kwaliteits)eisen aan de vervoerder.
Daarom wordt in de voorwaarden bepaald dat de vervoerder het opgedragen vervoer niet mag uitbesteden. Voorts dient hij bijvoorbeeld een deugdelijke afvalstoffen-administratie voeren en tegenover derden geheimhouding in acht te nemen.
Indien er schade aan het milieu dreigt dient de vervoerder een aantal maatregelen te nemen.

*Transport- en inzamelmateriaal
Bij het vervoer van afval wordt vaak gebruik gemaakt van speciaal transport- en/of inzamelmateriaal. Dit materiaal wordt meestal door de vervoerder ter beschikking gesteld. Ten aanzien van dit terbeschikking stellen worden de rechten en verplichtingen van de verlader en vervoerder nader uitgewerkt.

De "Algemene voorwaarden voor het afvalstoffenvervoer over de weg" kunnen worden besteld bij de Stichting Vervoeradres in Den Haag (tel. 070-3510707).

Mededelingen

De eerstvolgende ledenvergadering zal worden gehouden op donderdag 22 april 1993 te 14.30 uur op een nader te bepalen plaats.
Verdere mededelingen dienaangaande volgen.