



DE NIEUWE NEDERLANDSE EXPEDITIEVOORWAARDEN 2018

Per 1 mei 2018 zijn de Nederlandse Expeditievoorwaarden 2018 in werking getreden. De FENEX heeft aan haar leden de nieuwe tekst gestuurd met een *quick overview* van de wijzigingen. Onderstaand bespreek ik de belangrijkste onderwerpen van deze Expeditievoorwaarden 2018. Maar voordat ik hier mee begin, eerst nog even een paar basisbeginselen van het expeditierecht.

Zoals u allen weet: een expediteur *doet* vervoeren. De expediteur sluit voor zijn opdrachtgever vervoerovereenkomsten af (artikel 8:60 BW).

Dat noemen we ook wel 'expeditie in enge zin'. Daarnaast doet de huidige expediteur nog heel wat meer. Hij is douane-expediteur, hij neemt de goederen van de zeevervoerder in ontvangst (ontvangst-expedi-

teur), hij slaat op, hij 'groepeert' verschillende zendingen (groupage) en doet nog andere logistieke activiteiten. Overigens, als hij echt optreedt als logistieke dienstverlener, moet hij de Logistieke Services Voorwaarden (LSV) van 2014 van toepassing verklaren; deze LSV zijn ook onder de auspiciën van de FENEX tot stand gekomen. In dat geval kan deze logistieke dienstverlener ook optreden als vervoerder;

zijn vervoersaansprakelijkheid is dan geregeld in artikel 3 LSV (in principe CMR, AVC en Hague-Visby Rules).

Treedt de expediteur op als expediteur in enge zin (doen vervoeren) dan moet hij de Expeditievoorwaarden van toepassing verklaren. Dat geldt ook als hij optreedt als douane-expediteur of ontvangst-expediteur.

De vorige versie van de Expeditievoorwaarden dateert uit 2004. Voordat ik de nieuwe Expeditievoorwaarden 2018 bespreek, eerst nog een 'lesje' over de mogelijke aansprakelijkheid van de expediteur bij ladingschade.

GEEN AANSPRAKELIJKHEID BIJ GEWONE LADINGSCHADE

Ieder college over expeditie begin ik met de volzin: 'De echte expediteur

is in principe niet aansprakelijk voor ladingschade!'. Daar bedoel ik mee dat een expediteur alleen maar een vervoerovereenkomst sluit met een vervoerder (meestal is hij dan zelf de 'afzender', de contractuele wederpartij van de vervoerder). Doet zich tijdens het vervoer een ladingsschade voor, dan zal de vervoerder daarvoor mogelijk aansprakelijk zijn en niet de expediteur, die slechts als afzender optrad. Dat wordt alleen anders als de expediteur niet 'Container 1234' met computerapparatuur voor Hong Kong aan de vervoerder heeft opgegeven, maar 'Container 1243', waardoor 'Container 1243' met de nu gesmolten boter aankomt in Hong Kong in plaats van de oorspronkelijke bestemming Londen. Dan heeft de vervoerder niks fout gedaan en is de expediteur die de containernummers heeft verwisseld, voor de daardoor ontstane ladingschade aansprakelijk. In dat geval moet hij zich op artikel 11 Expeditievoorwaarden kunnen beroepen, waarover zo dadelijk meer.

Dus wanneer een expediteur door zijn opdrachtgever wordt aangesproken voor een ladingschade die tijdens het vervoer is ontstaan, moet hij zich niet in een pavlov-reactie beroepen op de Expeditievoorwaarden. Nee, hij moet aanbieden zijn opdrachtgever behulpzaam te zijn met zijn ladingclaim tegen de vervoerder (zie ook artikel 11 lid 6 Expeditievoorwaarden). Hij moet zijn opdrachtgever vertellen welke vervoerovereenkomst hij heeft gesloten en hij moet alle documenten en gegevens aan zijn opdrachtgever ter beschikking stellen. En wanneer die opdrachtgever wil procederen tegen de vervoerder, moet de expediteur de zogenoemde 'expediteursverklaring' afgeven, zodat de opdrachtgever alle rechten en bevoegdheden jegens de vervoerder krijgt als ware hij zelf afzender onder de vervoerovereenkomst. Dit alles is dwingend recht! Zie artikel 8:63 BW. Dit principe is ook nog eens vastgelegd in artikel 14 Expeditievoorwaarden.

In Boek 8 BW is de aansprakelijkheid van de expediteur voor door hem gemaakte fouten verder niet geregeld. Die aansprakelijkheid van de expediteur is wel in die Expeditievoorwaarden geregeld. De eventuele aansprakelijkheid van de expediteur speelt met name een grote

rol als hij optreedt als douane-expediteur; daar wil het nog wel eens misgaan met de goederendeclaratie. En evenzeer loopt de expediteur risico op aansprakelijkheid als hij de goederen in ontvangst neemt en in opslag neemt, waar de goederen worden gestolen.

Dus niet bij iedere gewone ladingschade roepen: 'Expeditievoorwaarden, ik ben niet aansprakelijk', maar 'Ik zal u helpen met uw ladingclaim tegen de vervoerder'. Maakt de expediteur zelf echter een fout, dan moet hij zorgen dat de Nederlandse Expeditievoorwaarden 2018 van toepassing zijn.

DE NEDERLANDSE EXPEDITIEVOORWAARDEN 2018

De Expeditievoorwaarden 2018 zijn gemoderniseerd zonder dat er grote vernieuwingen of wijzigingen zijn aangebracht ten opzichte van de Expeditievoorwaarden 2004. De al genoemde LSV uit 2014 hebben tot voorbeeld gediend. Ik zal niet alle 23 artikelen behandelen.

ARTIKEL 1 DEFINITIES

In dit openingsartikel een aantal definities. De 'Diensten' worden zeer algemeen beschreven: 'alle handelingen en werkzaamheden, in welke vorm en hoegenaamd ook die Expediteur voor en ten behoeve van Opdrachtgever verricht.'

Als gezegd, deze voorwaarden hebben met name expeditie in enge

zin en douane-werkzaamheden op het oog, maar juist door deze algemene omschrijving van diensten

kan er van alles (zoals opslag of ontvangstexpeditie) ook onder vallen, wat de expediteur maar is overeengekomen om te gaan doen.

Gelukkig is artikel 1 lid 2 Expeditievoorwaarden 2004 verdwenen, waarin branchevoorwaarden voor andere werkzaamheden, zoals opslag en stuwage, mede van toepassing worden verklaard. Dat werkte niet in de praktijk.

ARTIKEL 2 WERKINGSSFEER

Deze Expeditievoorwaarden 2018 zijn van toepassing op 'alle aanbiedingen, overeenkomsten, rechts- en feitelijke handelingen met betrek-

king tot de te verrichten diensten'. Daar is wel aan toegevoegd: 'voor zover deze [aanbiedingen, et cetera] niet zijn onderworpen aan dwingend recht'. Dat betekent dat als de expediteur met zijn opdrachtgever een vervoerovereenkomst heeft gesloten en niet een expeditieovereenkomst en deze persoon dus zelf vervoerder is, het dwingende vervoerrecht jegens zijn opdrachtgever (eigenlijk: afzender) zal gelden. Maar als er geen dwingend vervoerrecht is, zoals bij sleepvervoer over zee of binnenwater of bij verticaal vervoer (hijsen), geldt weer het aansprakelijkheidsregime van artikel 11 Expeditievoorwaarden 2018. Let op, als er echt vervoer wordt overeengekomen, zoals sleepvervoer of hijsen, dan moeten de Expeditievoorwaarden wel heel uitdrukkelijk op dat vervoer van toepassing worden verklaard, willen zij ook van toepassing zijn. Want eigenlijk zijn Expeditievoorwaarden niet bestemd voor vervoer en kan de rechter tot de conclusie komen dat de Expeditievoorwaarden dan niet van toepassing zijn.¹

ARTIKEL 3 DERDEN

De expediteur contracteert bij uitstek met andere partijen, met name met vervoerders. Artikel 3 bepaalt dat de expediteur de algemene voorwaarden (meestal de condities op de achterzijde van cognossementen en vrachtbrieven) van die derden voor rekening en risico van zijn opdrachtgever mag aanvaarden. Op verzoek van zijn opdrachtgever moet hij een kopie van die algemene voorwaarden aan hem overhandigen.

ARTIKEL 5

DOUANEWERKZAAMHEDEN

In artikel 5 lid 2 is vastgelegd dat de expediteur ook mag weigeren douaneformaliteiten te verrichten. Ook is nu vastgelegd dat de expediteur de douanewerkzaamheden kan staken op het moment dat de expediteur bekend raakt met informatie, waaruit kan worden afgeleid dat de opdrachtgever onjuiste en/of onvolledige gegevens en/of documenten ter beschikking heeft gesteld, waardoor de expediteur de douanewerkzaamheden niet langer wil verrichten. Een nuttige bepaling lijkt mij, nu de opdrachtgever bij douaneaangiften wel eens frauduleus handelt.

Niet bij iedere gewone ladingschade roepen: 'Expeditievoorwaarden, ik ben niet aansprakelijk'

»

ARTIKEL 7 VERZEKERING

Dit artikel is van belang voor de *Beursbengel*-lezer. En nu dit artikel 7 duidelijk aangeeft wat de bedoeling is, haal ik de leden 1 en 2 letterlijk aan:

1. Verzekering van welke aard ook wordt slechts voor rekening en risico van de Opdrachtgever afgesloten na aanvaarding door de Expediteur van de uitdrukkelijke schriftelijke opdracht van Opdrachtgever, waarin Opdrachtgever de te verzekeren zaken en de te verzekeren waarde duidelijk specificeert. Opgave van de waarde of het belang alleen is niet voldoende.
2. De Expediteur zal de verzekering (doen) onderbrengen bij een verzekeraar/verzekersmakelaar/assurantietussenpersoon. Voor de goedheid van de verzekeraar/verzekersmakelaar/assurantietussenpersoon is de Expediteur niet verantwoordelijk noch aansprakelijk.

Nu er staat 'Verzekering van welke aard ook' moet de opdrachtgever 'de aard van de verzekering' opgeven. Met andere woorden, hij moet aangeven welke voorvallen gedekt moeten worden. En hij moet ook de te verzekeren goederen en de te verzekeren waarde duidelijk specificeren.

In lid 3 staat nog dat als de expediteur werkmaterialen (bokken, kranen en dergelijke) gebruikt, hij gerechtigd is voor rekening van zijn opdrachtgever een werkmaterieelverzekering te sluiten.

ARTIKEL 11 AANSPRAKELIJKHEID

Zoals in de inleiding al gezegd: de expediteur is in principe niet aansprakelijk voor gewone ladingsschades die tijdens het vervoer zijn ontstaan.

Maar als de opdrachtgever kan bewijzen dat de schade is ontstaan door schuld of nalatigheid van de expediteur of diens ondergeschikten, is de expediteur aansprakelijk voor die schade (artikel 11 lid 1).

Vervolgens krijgen we de limiet en daar is een kleine wijziging opgetreden. Voor schade aan de goederen zelf is de limiet gehandhaafd op 4 SDR per kg beschadigd of verloren gegaan brutogewicht. Maar het maximum is verhoogd van 4.000 SDR naar 10.000 SDR (ca. 11.800

euro). Dus wanneer bij opslag van een zending computerapparatuur ter waarde van 1 miljoen euro door schuld van de expediteur verloren gaat, kan hij volstaan met 11.800 euro aan zijn opdrachtgever over te maken.

Diezelfde limiet van 10.000 SDR geldt wanneer er geen fysieke schade wordt toegebracht aan de goederen, maar bijvoorbeeld de douane-expediteur een fout heeft gemaakt bij de inkleding waardoor de opdrachtgever een enorme boete moet betalen. Of wanneer de goederen weliswaar gezond maar veel later aankomen dan toegezegd. Ook dan is de aansprakelijkheid van de expediteur gemaximeerd tot die 10.000 SDR (artikel 11 lid 2).²

Zoals gebruikelijk in het vervoerrecht is ook de expediteur nimmer aansprakelijk voor gederfde winst, gevolgschade en immateriële schade (artikel 11 lid 5).

Dan krijgen we het uitgebreide artikel 11 lid 7, de aansprakelijkheid van de opdrachtgever. Heel kort door de bocht: als de opdrachtgever iets verkeerd doet of als het voorval dat tot schade leidt, in de risicosfeer van de opdrachtgever ligt, is die opdrachtgever aansprakelijk voor welke vorm van schade ook, die de expediteur daardoor lijdt.

In artikel 11 lid 8 staat met zoveel woorden dat de opdrachtgever de expediteur moet vrijwaren tegen aanspraken van derden die verband houden met de in lid 7 bedoelde schade.

Een voorbeeld: de opdrachtgever geeft een verkeerde gevaarlijkstoffsclassificatie door aan de expediteur. Als gevolg daarvan ontstaat brand op het containerschip met een schade van 100 miljoen euro. De expediteur is in zijn hoedanigheid van afzender jegens de vervoerder aansprakelijk voor die schade; zijn opdrachtgever moet de expediteur vrijwaren tegen deze vordering van de vervoerder ter hoogte van 100 miljoen euro. Tien tegen één het faillissement van de opdrachtgever, maar ook van de expediteur, die immers dat bedrag verschuldigd is aan de vervoerder...

Maar nu komt het. Als de expediteur zelf die gevaarlijkstoffsclassificatie verkeerd opgeeft en de expediteur dus schuld heeft aan de schade, dan ziet het er naar uit, dat

die opdrachtgever deze 'schuldige' expediteur niet hoeft te vrijwaren voor deze schade van 100 miljoen euro. Wat dat betreft zou het beter geweest zijn voor de expediteur als de vrijwaringsverplichting voor de opdrachtgever ook zou gelden voor de schade veroorzaakt door de 'schuldige' expediteur, mits voor het bedrag boven de maximum limiet van 10.000 SDR. Ik denk dat de expediteur bij zijn aansprakelijkheidsverzekeraar moet nagaan hoe hoog zijn dekking is. De afzendersaansprakelijkheid kan hard aankomen.

In artikel 11 lid 10 is de zogenoemde 'parallelsprong' geregeld: als de opdrachtgever de expediteur aanspreekt niet op grond van wanprestatie maar op grond van onrechtmatige daad, is hij

Opdrachtgever moet de te verzekeren zaken en de te verzekeren waarde duidelijk specificeren

niet verder aansprakelijk dan hij dit zou zijn op grond van de overeenkomst.

Zie ook artikel

8:70 BW, dat overigens alleen geldt voor 'expeditie in enge zin', dat wil zeggen 'doen vervoeren'.

In artikel 11 lid 11 is de zogenoemde 'Himalaya-clausule' opgenomen. De ondergeschikten van de expediteur of de door hem ingeschakelde derden kunnen zich op dezelfde verweermiddelen beroepen als de expediteur, dat wil zeggen ook op de limiet van artikel 11 lid 2.

In artikel 11 lid 12 is de 'paardensprong' geregeld. Als de ladingeigenaar die niet de opdrachtgever is, de expediteur op grond van onrechtmatige daad aanspreekt (hij springt over de opdrachtgever heen) is de



expediteur jegens die 'derdeladingeigenaar' niet verder aansprakelijk dan hij uit de expeditieovereenkomst zou zijn. Die paardensprong is ook wettelijk geregeld in artikel 8:71 BW, maar ook dan geldt dat alleen voor expeditie in enge zin. Helaas voor de expediteur in ruime zin (als stuwadoer brengt hij schade aan de lading toe) kan deze expediteur/stuwadoer zich niet beroepen op de limiet uit de Expeditievoorwaarden, omdat deze expediteur geen rechtsband heeft met die derde-ladingeigenaar. Bescherming wordt in dat geval alleen geboden door een wettelijke bepaling zoals artikel 8:71 BW voor 'doen vervoeren', artikel 7:608 BW voor opslag of de artikelen 8:361-365 BW voor vervoer.

De artikelen 12 (Overmacht), 13 (Weigering vervoerders), 14 (Dwingend recht), 15 (Betalingsvoorwaarden), 16 (Toerekening betalingen en rechtelijke en buitengerechtelijke kosten), 17 (Zekerheid), 18 (Beëindiging van de overeenkomst) en 19 (Procedures tegen derden) zijn met name voor de expediteur van belang. Deze artikelen bespreek ik niet in *de Beursbengel*.

ARTIKEL 20 VERJARING EN VERVAL

Over verjaring en verval eigenlijk niks nieuws. De verjaringstermijn is nog steeds negen maanden; zie ook artikel 8:1740 BW voor expeditie in enge zin.

Daarenboven geldt voor elke vordering jegens de expediteur de vervaltermijn van 18 maanden. Omdat dit een contractuele vervaltermijn is, kun je met de expediteur overeenko-

men dat de expediteur geen beroep zal doen op deze vervaltermijn, maar als het even kan, zou ik het niet zover laten komen en voor afloop van die 18 maandentermijn een arbitrage aanhangig maken als de verjaringstermijn van negen maanden tenminste is verlengd.

ARTIKEL 21 RECHTSKEUZE

Alle overeenkomsten waarop deze Expeditievoorwaarden van toepassing zijn, zijn onderworpen aan Nederlands recht. Op zich een duidelijke bepaling, maar als geageerd wordt op grond van onrechtmatige daad (bijvoorbeeld de paardensprong van artikel 8:71 BW) moet volgens de regels van het internationale privaatrecht worden bepaald welk recht van

In geval van ladingschade door schuld van de expediteur is de maximumlimiet verhoogd naar 10.000 SDR

toepassing is op die onrechtmatige daadactie. Overigens, als de fout in Nederland wordt gemaakt, is de

kans zeer groot dat Nederlands recht wordt toegepast.

ARTIKEL 22 CITEERTITEL

Deze algemene voorwaarden kunnen worden aangehaald als 'Nederlandse Expeditievoorwaarden'. Dus liever niet meer als 'FENEX-condities' of 'FENEX-voorwaarden', zoals ik en vele anderen nogal eens plachten te doen.

ARTIKEL 23 ARBITRAGE

De arbitrageclausule is ingekort en de arbitrageprocedure is in het bijbehorende arbitragereglement opgenomen.

Het is wel een aparte 'FENEX-arbitrage' gebleven in die zin dat één arbiter wordt benoemd door de Voorzitter van de FENEX, de andere arbiter door de Deken van de Orde van Advocaten en de derde arbiter wordt benoemd door beide arbiters in onderling overleg. Als partijen het erover eens zijn, kan er ook door één arbiter gearbitreerd worden.

Interessant is nog de forumkeuze voor de rechter in de vestigingsplaats van de expediteur voor vorderingen van de expediteur (denk aan onbetaalde facturen!) op zijn wederpartij (artikel 23 lid 1 tweede alinea). Deze bepaling heeft geleid tot een arrest van de Hoge Raad³, waarin de Hoge Raad heeft bepaald dat de vraag of

deze in de Expeditievoorwaarden opgenomen forumkeuze wel tussen partijen is overeengekomen, wordt beantwoord aan de hand van de voorschriften van artikel 25 lid 1 onder a t/m c EEX-Verordening. In casu was niet aan die voorschriften voldaan, zodat de in Roermond gevestigde expediteur voor het innen van zijn onbetaalde facturen naar Keulen moest, waar zijn debiteur was gevestigd.

TOT SLOT

Al met al, weinig nieuws. De Nederlandse Expeditievoorwaarden 2018 zijn in een nieuw modern jasje gestoken, maar ten opzichte van de 2004-versie zijn er geen wezenlijke wijzigingen aangebracht. Wel is in geval van ladingschade door schuld van de expediteur (komt in de praktijk weinig voor) de maximumlimiet verhoogd van 4.000 SDR naar 10.000 SDR.

De arbitrageclausule is duidelijker geformuleerd en in het bijbehorende arbitragereglement wordt de arbitrageprocedure nauwkeurig omschreven.

De FENEX heeft aan haar leden een advies meegestuurd hoe je moet overstappen op de nieuwe versie van de Nederlandse Expeditievoorwaarden. Het beste is om de voorwaarden fysiek (op papier) of digitaal (als pdf) aan de opdrachtgever te overhandigen. En op de website moet op de openingpagina direct naar de Expeditievoorwaarden kunnen worden geklikt. De hyperlink in de verwijzingstekst op e-mails en dergelijke moet direct uitkomen op de tekst van de Expeditievoorwaarden 2018; dus niet hoeven zoeken naar die voorwaarden op de algemene website van de expediteur.

Met deze Nederlandse Expeditievoorwaarden 2018 kunnen we zeker weer tien jaar vooruit! ●

Prof. mr. M.H. Claringbould
De auteur is werkzaam bij Van Traa Advocaten N.V. te Rotterdam.

VOETNOTEN:

- 1 Hof Den Haag 24 maart 2009, S&S 2010, 8, *de Beursbengel* september 2010, p. 25, waar het Hof besliste dat de FENEX-voorwaarden inclusief de arbitrageclausule niet van toepassing zijn op CMR-vervoer.
- 2 Hof Den Haag 7 oktober 2008, S&S 2010, 42, *de Beursbengel* december 2010, p. 35 'Hamburg Senator'.
- 3 Hoge Raad 30 maart 2012, S&S 2012/106.

