



Sinds kort zijn er speciale vervoer-voorwaarden voor het zeecontainervervoer.

Een lang gekoesterde wens, want met alleen AVC of CMR kunnen de zeecontainervervoerders niet uit de voeten.

De voorwaarden zijn gedeponereerd door de VZV, met volledige instemming van Transport en Logistiek Nederland.

Zeecontainervervoer heeft eigen vervoervoorwaarden

Vervoerders van zeecontainers hebben er al jaren last van dat er geen specifieke voorwaarden voor het zeecontainervervoer zijn. In de praktijk zijn er vooral problemen met de aansprakelijkheid voor manco's of beschadiging met betrekking tot de inhoud van de container zonder dat die inhoud gecontroleerd kan worden. Ook het ontbreken van een geschikte vergoedingsregeling voor wachturen en de verdeling van de verantwoordelijkheden voor douane-activiteiten zijn voorbeelden van lang bestaande knelpunten. Om een eind aan de problemen te maken zijn onlangs voorwaarden voor het zeecontainervervoer gedeponereerd. Deze zijn opgesteld door en op initiatief van de VZV, de Vereniging van Zeecontainervervoerders. Bij deze vereniging zijn enige tientallen containervervoerbedrijven aangesloten. De voorwaarden zijn niet alleen opgesteld ten behoeve van de leden van de VZV, maar ten behoeve van elke vervoerder van zeecontainers. Speciaal ten behoeve van het zeecontainertransport is ook een speciale vrachtbrief ontwikkeld, waarop uitwendige beschadigingen van de container kunnen worden aangegeven. Deze vrachtbrief is binnenkort verkrijgbaar bij de B.V. Beurtvaartadres in den Haag.

Vrachtbrief

In juridisch opzicht is de situatie in het

zeecontainervervoer al verbeterd. In het verleden werd nog vaak een opdracht aangenomen om containers te vervoeren zonder dat een vrachtbrief werd gebruikt. Nu zal de zichzelf respecterende zeecontainervervoerder - door schade en schande wijs geworden - van zijn opdrachtgever eisen, dat voor elk transport een vrachtbrief wordt opgemaakt. Daarop kan de vervoerder dan het voorbehoud aanbrengen, dat hij het aantal en de uiterlijke staat van de inhoud niet heeft kunnen controleren. Met dit voorbehoud zal het voor de ladingbelanghebende veel moeilijker zijn om aan te tonen, dat manco of schade tijdens het transport over de weg is ontstaan. In de meeste gevallen zal de vrachtbrief namelijk verwijzen naar de Algemene Vervoer Conditie 1983 (AVC 1983) of naar de CMR.

Conflicten vermijden

Desondanks bleken niet alle problemen te kunnen worden opgelost en werd de behoefte aan eigen zeecontainervervoervoorwaarden steeds groter. Met het deponeren van de nieuwe 'Zeecontainervervoersvoorwaarden' is de contractuele relatie tussen de zeecontainervervoerder en zijn opdrachtgever, de ontvanger van de container en laad- en loslocaties, verder gemoderniseerd. Het is daarom van groot belang, dat alle vervoerders van

Op 4 januari 1995 zijn voor het vervoer over de weg van zeecontainers algemene voorwaarden gedeponereerd. Deze 'Zeecontainervervoersvoorwaarden' zijn ter griffie van de rechtbank van Amsterdam gedeponereerd onder aktenummer 1/95 en in Rotterdam onder aktenummer 13/95. De voorwaarden zijn opgesteld door en op initiatief van de VZV, de Vereniging van Zeecontainervervoerders. De voorwaarden zijn niet alleen opgesteld ten behoeve van de leden van de VZV, maar ten behoeve van elke vervoerder van zeecontainers. Het lidmaatschap van de VZV of van Transport en Logistiek Nederland is daarvoor niet noodzakelijk. Wel moet door alle vervoerders op deze markt met de opdrachtgever worden overeengekomen, dat deze voorwaarden op het desbetreffende vervoer van toepassing zijn. Een exemplaar van de voorwaarden is verkrijgbaar bij Transport en Logistiek Nederland.





zeecontainers met hun opdrachtgevers overeenkomen dat het vervoer van zeecontainers voortaan alleen nog maar geschiedt op basis van deze voorwaarden. Daardoor wordt bevorderd, dat de afbakening van aansprakelijkheden duidelijker is omschreven, conflicten in de toekomst worden vermeden en Nederland zijn rol als transportland en poort van Europa kan handhaven.

Zonder verladere

Bij het opstellen van de voorwaarden is de VZV juridisch en redactioneel ondersteund door de Rotterdamse advocaat mr. W.P. Sprenger van het advocatenkantoor Nauta Dutilh. Aan het vaststellen van de definitieve tekst is een langdurige consultatieperiode voorafgegaan, waarin een groot aantal betrokken organisaties is uitgenodigd commentaar te leveren op de ontwerpvoorwaarden. Dit commentaar is grotendeels in de tekst verwerkt. Ook de Stichting Vervoeradres, waarin vervoerders en verladere in het wegtransport gezamenlijk vervoer-voorwaarden opstellen, heeft in september 1993 commentaar geleverd op een eerdere ontwerp-tekst. Op basis van de aan de Stichting Vervoeradres voorgelegde ontwerp-teksten bleek aan verladere zijde onvoldoende draagvlak aanwezig te zijn om het deponeren van gemeenschappelijke voorwaarden te ondersteunen in het kader van de Stichting Vervoeradres. Gezien echter de reeds jaren bestaande grote behoefte aan deze voorwaarden heeft Transport en Logis-

tiek Nederland besloten de VZV bij de totstandkoming van deze voorwaarden te ondersteunen. Het deponeren van deze voorwaarden door de VZV heeft dan

DE NEGEN ARTIKELEN VAN DE 'ZEECONTAINERVERVOERSVOORWAARDEN'

Bij de definities in artikel 1 valt de definitie van container op. Daarin wordt verwezen naar de Container Safety Convention (CSC) (Genève 1972/1976) en naar het Besluit Containers uit 1983. Een afvalcontainer valt niet onder de definitie. Ook worden de begrippen inontvangstneming, aflevering, laad- en lostijd gedefinieerd. Blijkens de definitie van de vrachtbrief kan hieronder ook een vrachtbrief in de vorm van een elektronische informatiedrager worden verstaan.

Op grond van de werkingssfeer in artikel 2 zijn de voorwaarden ook van toepassing op het vervoer van containers als daar in de vrachtbrief niet naar wordt verwezen. In voorkomende gevallen zijn naast deze voorwaarden ook de AVC 1983, de CMR of de Tankvervoercondities van toepassing.

In artikel 3 worden enkele verplichtingen van de afzender geformuleerd. Zo zal in het algemeen het laden en lossen van de container op en van het vervoermiddel niet onder de verantwoordelijkheid van de vervoerder plaatsvinden. Als de vervoerder ook de verantwoordelijkheid moet dragen voor de inhoud van de container, dan moet een specificatie van de inhoud worden verstrekt.

Artikel 4 regelt de aansprakelijkheid van de afzender voor aan de vervoerder toegebrachte schade, terwijl het spiegelbeeld van de artikelen 3 en 4 zijn terug te vinden in de artikelen 5 en 6: de verplichtingen en de aansprakelijkheid van de vervoerder. Zo is de vervoerder verplicht in ontvangstneming de uiterlijke toestand van de container op te nemen en zichtbare gebreken of beschadigingen op de vrachtbrief te vermelden. Ook moet de vervoerder zijn aansprakelijkheid verzekeren. Als de eerder genoemde specificatie van de in de container aanwezige zaken ontbreekt, is de vervoerder niet aansprakelijk voor de inhoud van de container. Aangezien de vervoerder in de meeste gevallen niet het aantal stuks van de in de container aanwezige zaken kan controleren - omdat de container vaak verzegeld is - is de vervoerder in het algemeen niet aansprakelijk voor het aantal stuks en/of de staat van de in de container aanwezige zaken. Net als in de AVC 1983 is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot zes gulden per kilogram van de overeengekomen lading. Tenslotte is de vervoerder niet aansprakelijk voor het niet gezuiverd kunnen worden van douane-documentatie.

De artikelen 7 en 8 hebben vooral betrekking op het niet direct op de desbetreffende locatie kunnen laden of lossen van de container. Net zoals in de CMR is vastgelegd zal de vervoerder zo spoedig mogelijk aan de afzender instructies vraagt als de overeengekomen aflevering niet mogelijk is en er zich dus een afleveringsbeletsel voordoet. De afzender zal de kosten ter uitvoering van de instructies moeten vergoeden conform artikel 16 lid 1 CMR. Daaronder moet ook een vergoeding worden begrepen voor de extra tijd die moet worden gewacht voordat geladen of gelost kan worden. Deze extra tijd is de tijd die ontstaat door de werkelijke wachttijd te verminderen met de in artikel 8 aangegeven vrije laad- of lostijd. De vrije laadtijd bedraagt één uur voor één of twee lege of vooraf gestufte containers en in andere gevallen twee uren. De vrije lostijd bedraagt één uur voor één of twee lege of achteraf gestrippte containers en in andere gevallen twee uren.

De vergoeding voor de extra laad- of lostijd ontstaan door overschrijding van de vrije tijden is forfaitair vastgesteld op 75 gulden per uur. Dat bedrag zal jaarlijks worden geïndexeerd. De Zeecontainervervoersvoorwaarden worden afgesloten met enkele slotbepalingen. Daarin is onder meer aangegeven, dat het Nederlands recht van toepassing is. De Arrondissementsrechtbank te Rotterdam wordt vervolgens aangewezen als bevoegde rechterlijke instantie om te beslissen in geschillen omtrent vorderingen die verband houden met het onder deze voorwaarden vallende vervoer van zeecontainers.

ook de volledige instemming van Transport en Logistiek Nederland. Uit de beschrijving van de voorwaarden blijkt, is bij het opstellen van de voorwaarden een zo groot mogelijke evenwichtigheid nagestreefd, ook zonder dat van verladere zijde aan de definitieve totstandkoming is meegewerkt. Het is van het grootste belang dat alle vervoerders van zeecontainers de voorwaarden opnemen in hun overeenkomsten met opdrachtgevers, zodat snel ervaringen kunnen worden opgedaan met de toepassing ervan in de praktijk. Als dat nodig is wordt te zijner tijd met tegenwoordigers van alle zeecontainervervoerders in Nederland en eventueel hun opdrachtgevers bekeken of met de voorwaarden het gewenste resultaat wordt bereikt. Het is een onmisbaar instrument ter verdere verbetering van het imago van het Nederlandse wegtransport - ook in dit marktsegment - en dat is in het belang van alle betrokkenen. ■

