

Impressies

De afdeling Corporate Legal Services van KLM; hoeder van het risico

Interview met mr. N. van Antwerpen

Mr. V.G.T. van Emstede*

Contracteren ging een vraaggesprek aan met Niels van Antwerpen over zijn werkzaamheden en het reilen en zeilen van de juridische afdeling bij KLM. Na een studie rechten aan de Erasmus Universiteit van Rotterdam en een postdoctorale opleiding bij het Instituut voor Lucht- en Ruimterecht van de Universiteit Leiden is Niels van Antwerpen bij KLM in dienst getreden. Hij is daar nu zo'n zes jaar werkzaam als corporate legal counsel. Naast zijn werk is hij bezig met een promotieonderzoek dat als onderwerp heeft 'De verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden bij het aanbieden van grensoverschrijdende luchtverkeersleiding'.

Hoe is de afdeling Corporate Legal Services samengesteld en wat doet zij zoal?

'De afdeling Corporate Legal Services, de juridische afdeling van KLM, bestaat uit zo'n acht juristen. Daarnaast zijn er binnen KLM juristen actief op het terrein van Fiscaal Recht, Arbeidszaken en zitten er juristen bij Engineering & Maintenance, IT en de Vliegdiens. De afdeling Corporate Legal Services houdt zich bezig met vrijwel alle rechtsgebieden, zoals het ondernemings- en vennootschapsrecht, mededingingsrecht, bestuursrecht, huurrecht, en intellectueel eigendomsrecht. Ook het verbintenissenrecht en het goederen- en faillissementsrecht spelen een belangrijke rol. Bij KLM ontcom je er natuurlijk niet aan dat een jurist zich ook richt op luchtvaartelementen zoals de inkoop van *fuel* en de afhandeling van vliegtuigen. Bij dat laatste moet je denken aan de grondafhandeling en catering van onze vloot op Schiphol en buitenstations. Er is ook de zogeheten Schiphol-praktijk die veelal het milieu- en bestuursrecht behelst en die zich naast geluid ook buigt over talrijke bestuursrechtelijke aangelegenheden op en rond de Luchthaven Schiphol en luchtverkeersleidingsactiviteiten van de LVNL. Daarnaast is er de commerciële praktijk, waar aandacht wordt besteed aan de samen-

werking met reisagenten, touroperators, maar ook loyaliteitsprogramma's zoals het Frequent Flyer Programma Flying Blue en, voor de zakelijke markt, het Bluebizz-programma. Naast de algemene vervoersvoorwaarden en inkoopvoorwaarden die KLM hanteert, moeten er voor dit soort programma's ook algemene voorwaarden worden opgesteld, en dat wordt door onze afdeling verzorgd. Wij houden ons dus eigenlijk overal wel mee bezig.'

Wat is de belangrijkste functie van de juridische afdeling binnen KLM?

'Je zou kunnen zeggen dat wij de juridische integriteit van het bedrijf bewaken. Daarmee bedoel ik dat een belangrijke taak van ons is om juridische risico's te signaleren en zo veel mogelijk te beperken. Daarbij focussen we niet enkel op wat wij de "liabilities" plegen te noemen, maar hebben we ook oog voor de commerciële aspecten van de onderneming. Je moet tussen die twee een goed evenwicht weten te vinden. Het is een soort tweespalt waar de juridische afdeling zich in bevindt. Enerzijds voorzien in een breed spectrum van hoogwaardige en klantgerichte juridische dienstverlening met het oog op de commerciële doelstellingen, maar anderzijds met instandhouding van de juridische integriteit van de onderneming. Wij geven uiteindelijk wel of niet onze goedkeuring aan een document en hebben in zoverre een zwaarwegende stem in het kapittel.'

Ik zou me kunnen voorstellen dat veel van die goed te keuren documenten conceptcontracten zijn. Wat zijn nu specifieke luchtvaartcontracten?

'Op heel veel gebieden sluiten wij overeenkomsten. Zo zijn er overeenkomsten met andere luchtvaartmaatschappijen, zogenoemde "*code share agreements*". Dat houdt in dat onder een KLM-vluchtnummer vluchten door een andere vliegtuigmaatschappij worden verzorgd. Dit stelt KLM in staat om vluchten aan haar passagiers aan te bieden op routes die zij zelf niet vliegt.'

* Advocaat bij Höcker Advocaten.

Maar ook een omgekeerde situatie is mogelijk. Tevens worden er “*interline agreements*” afgesloten die het passagiers mogelijk maken om vanaf een bepaalde bestemming (maar met hetzelfde ticket) door te vliegen naar een opvolgende bestemming. Ook wordt er gekeken naar samenwerking op het gebied van treinvervoer en, voor vrachtvervoer, samenwerking met wegtransporteurs. Daarnaast kun je denken aan onderhoudscontracten met derde luchtvaartmaatschappijen voor het plegen van onderhoudswerkzaamheden aan hun vliegtuigen en vliegtuigmotoren, alsmede talrijke inkoopcontracten voor reserveonderdelen. Uiteraard zijn er ook nog contracten met hotels en transportondernemingen voor het opvangen van onze crew in het buitenland. Ook contracten met reisagenten en touroperators kun je zien als specifieke luchtvaartcontracten.’

Waar houd jij je zelf in het bijzonder mee bezig?

‘Binnen mijn afdeling ben ik aanspreekpunt voor passagiers- en verzekeringsclaims en (overige) luchtrechtgerelateerde zaken. Naast de algemene rechtspraktijk en contractuele vraagstukken houd ik mij met name bezig met de *financial lease* van onze vloot. KLM leest een groot deel van haar vloot op basis van *financial* of *operational lease*. Het bestellen van een vliegtuig, de financiering daarvan en de uiteindelijke aflevering is een heel proces. Op het moment dat een vliegtuig besteld wordt, duurt het vaak een aantal jaren voordat het uit de fabriek rolt. Op dat moment moet je wel gelijk afnemen en zal er gelijk mee worden gevlogen. De financiering van zo’n vliegtuig moet je al van tevoren regelen. Samen met de afdeling *Group Aircraft Finance* zorg ik ervoor dat de financieringsstructuur tijdig wordt afgerond en geformaliseerd. Op het moment dat het vliegtuig wordt afgenomen, zorg ik ervoor dat ook alle registratieformaliteiten in het Nationaliteitsregister en in het Register voor Teboekgestelde Luchtvaartuigen worden voldaan en, indien nodig, een aantekening wordt gemaakt van de vestiging van zekerheidsrechten op het luchtvaartuig evenals de inschrijving van de rechten van de luchtvaartmaatschappij, zijnde de zakelijke rechten uit huur en zakelijk recht op verkrijging (de koopoptie).’

De wereld waarin KLM zich begeeft, is een zeer internationale wereld. Worden veel contracten beheerst door buitenlands recht? En zo ja, is het dan nodig dat een KLM bedrijfsjurist zich dat buitenlandse recht eigen maakt?

‘Het werk heeft inderdaad veel internationale aspecten – er zijn nogal wat contracten die niet worden beheerst door Nederlands recht. Daarbij stellen wij ons altijd in eerste instantie de vraag “wat is het toepasselijke recht” en “wat is de forumkeuze”? Bij grote transacties maken wij een analyse van de effecten van het toepasselijke recht en de forumkeuze. Daarbij vallen wij ook terug op externe adviseurs. KLM heeft een aantal lokale advocaten in verschillende jurisdicties waar zij op terug kan vallen. Het is daarom niet noodzakelijk dat een bedrijfsjurist zich het buitenlandse recht volledig eigen maakt. Veel van de contracten dienen wel te voldoen aan internationale standaarden. Een van die standaarden waarvan gebruik wordt gemaakt, zijn de IATA-modellen. De IATA – International Airport Transport Association – is een organisatie waarvan KLM lid is. Deze modellen zie je vaak terug bij de

samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen en contracten die betrekking hebben op reisagenten en de grondafhandeling van vliegtuigen.’

Je noemt de IATA-modellen en geldende internationale standaarden. Zit KLM in het algemeen vast aan dit soort modellen en internationale regelgeving, of zijn jullie vrij om naar believen allerlei bepalingen in overeenkomsten toe te voegen of te veranderen?

‘Natuurlijk valt niet te ontkennen dat de business van KLM onderhevig is aan allerlei regelgeving. In dat opzicht is er geen ultieme contractsvrijheid. Er zijn internationale verdragen, zoals het verdrag van Chicago, het verdrag van Montreal en diverse Europese verordeningen, waardoor je als luchtvaartmaatschappij genoodzaakt bent om een aantal aspecten in contracten te reguleren. Daarnaast houden we ook rekening met de veiligheid van onze operatie en passagiers, hetgeen naast onze business inzichten ook door *safety and security*-regelgeving wordt beheerst. Specifieke ondernemingsgerichte afspraken kunnen wel weer worden opgenomen en in zoverre is KLM vrij om zelf afspraken te maken.’

‘Voor wat betreft de standaarden geldt dat de meeste maatschappijen modellen hanteren die internationaal worden erkend en ook worden geaccepteerd. Deze grote partijen streven ook een bepaalde uniformiteit na. Bepaalde sectoren schrijven een model voor, zoals bijvoorbeeld het IATA-model. Vooral bij de grondafhandeling, maar ook zelfs bij catering zie je dat de contracten die daar worden gesloten gebaseerd zijn op, dan wel afgeleid zijn van zogenoemde IATA-standaarden. De IATA streeft ernaar dat er ook eenzelfde vorm van algemene voorwaarden wordt gehanteerd door haar leden. Binnen deze modellen zijn partijen wel vrij om specifieke bepalingen op te nemen en je zou dus kunnen zeggen dat deze modellen ons niet echt in onze contractsvrijheid beperken.’

Is er veel samenwerking tussen de juridische afdeling en andere disciplines binnen KLM?

‘Wanneer een bepaald project wordt opgestart, heb je contact met allerlei afdelingen. Naast de interne klant die het project trekt, is er, afhankelijk van de omvang van het project, ook een rol voor accountants/controllers en fiscalisten en technisch specialisten. Vaak worden er teams samengesteld die een analyse maken en die in een heel proces betrokken worden. Deze verschillende teams zorgen voor de input op het contract. Wij zorgen ervoor dat al deze elementen op een juridisch correcte wijze in het contract worden verwerkt. Het is onze taak om alle teams bewust te maken van de juridische elementen in een samenwerking en ervoor te zorgen dat die allemaal goed geregeld worden in een contract. Wij moeten verder kijken dan onze neus lang is. Gemiddeld worden contracten toch vaak voor een lange duur gesloten. Je moet daarom een vooruitziende blik hebben. Daarbij gaat het weer om het signaleren en beperken van risico’s. Het klinkt misschien raar, maar vaak hoop je dat je het contract niet meer nodig hebt. Wanneer je het uit de kast moet halen, is dat meestal omdat er problemen zijn ontstaan.’

Ik neem aan dat het begrip ‘samenwerking’ ook een centrale rol speelt nu KLM is samengegaan met Air France. Is er veel voor jullie veranderd sinds de fusie?

‘Dat valt wel mee. KLM heeft een eigen vloot, een operatie op de luchthaven Schiphol, alsmede een eigen directie en een eigen raad van commissarissen die kennis vraagt van een interne juridische afdeling die bekend is met de bedrijfsprocessen en Nederlands-rechtelijke dimensie. Wat op dit moment gebeurt, is dat KLM rapporteert aan de KLM/Air France Holding. Op het gebied van het contracteren zie je wel dat, op sommige deelgebieden, eenzelfde vorm van overeenkomsten wordt gekozen, maar de inhoud kan echter nog wel eens verschillen. KLM en Air France blijven ten slotte heel verschillende bedrijven met eigen operationele wensen en behoeften. Er wordt geen absolute uniformiteit nagestreefd, maar met het oog op eenduidige serviceverlening naar onze passagiers willen we er wel voor zorgen dat de voorwaarden die KLM en Air France hanteren in ieder geval voor een groot deel synchroon lopen, zodat er een uniform product kan worden aangeboden.’

Wat is de reden dat voor KLM/Air France Holding is gekozen?

‘De juridische constructie die is gekozen bij de KLM/Air France-fusie heeft veel te maken met de luchtvaartverdragen die er zijn. Alhoewel binnen Europa inmiddels een liberalisering van de luchtvaart heeft plaatsgehad, is het zo dat voor de overige internationale luchtvaartsector een luchtvaartmaatschappij alleen kan vliegen op het moment dat de overheid van het land waarin die luchtvaartmaatschappij is gevestigd een verdrag heeft afgesloten met de autoriteiten van het land waar men naartoe wil vliegen. Zo heeft Nederland met een aantal buitenlandse autoriteiten verdragen op basis waarvan alleen luchtvaartmaatschappijen die “*NL majority owned and effectively controlled*” zijn op deze landen mogen vliegen. Wanneer je dus de eigendom van KLM zou veranderen, kom je daarmee in de problemen en komt de continuïteit van de operatie van KLM in gevaar. Alhoewel er een trend is die neigt naar liberalisering van de internationale luchtvaartsector waarmee de “*ownership and control*”-eis komt te vervallen, is dit verder sterk afhankelijk van de internationale luchtvaartpolitiek. Tot die tijd is het nog afwachten.’