

Wat is de juridische status van een internetplatform?

 sva.nl/syllabus/wat-de-juridische-status-van-een-internetplatform



mr. Carlijn ten Bruggencate

Advocaat bij Cox Ten Bruggencate Advocaten

1. Inleiding

Zoals door Wouter Verheijen opgemerkt kan horizontale samenwerking in de logistiek verschillende gezichten aannemen. Zo kan de samenwerking plaatsvinden tussen ladingpartijen of juist tussen partijen die logistieke activiteiten verrichten. Dat laat samenwerking op het niveau van integrators, die lading noch 'wielen' hebben, nog onverlet. En bovendien kan de samenwerking op verschillende manieren worden ingestoken.

Samenwerking kan via een overeenkomst, ofwel in de vorm van een uitgewerkte schriftelijke overeenkomst ofwel in de vorm van een telefoontje. Maar het kan ook door middel van het oprichten van een vennootschap, waarvan de eigenlijke ladingbelanghebbenden of de eigenlijke vervoerders aandeelhouders zijn. Tot slot kunnen partijen zich verzamelen in een platform dat dient als vehikel voor samenwerking voor iedereen die aan de doelgroep voldoet. Leendert van Hee spreekt straks over een aantal aansprakelijkheidsaspecten van de samenwerkingsovereenkomst en de vennootschap waarin wordt samengewerkt.

Ik neem het platform als samenwerkingsvehikel onder de loep.

Goos Kant heeft uitgelegd dat het succes van een samenwerking met name afhangt van vertrouwen van partijen over en weer, en de daarop gebaseerde bereidheid om '*gain and pain*' te delen. Van de juridische insteek of kwalificatie van een samenwerking hangt het succes maar zelden af. Toch is die niet onbelangrijk. Want hoeveel '*pain*' en hoeveel '*gain*' een platform oplevert, ook voor de partijen die eraan deelnemen, hangt mede af van het juridische label dat erop wordt geplakt.

2. Aansprakelijkheid voor *content* die derden op een platform plaatsen - de zaken

E-Bay en The Pirate Bay

Een eerste vraag die rijst is of een platform aansprakelijk is voor berichten (in goed Nederlands: "*content*") die derden of leden daarop plaatsen. Platforms zelf menen

doorgaans van niet. Zij zien zichzelf als een elektronische of internetdienst die ruimte faciliteert, maar die zich vrijwel distantieert van berichten die daarop wordt geplaatst of gedeeld. Denk bijvoorbeeld aan de verticale platforms die al jaren worden gebruikt in het wegvervoer, zoals Teleroute en Timocom. Beide sites profileren zich nadrukkelijk enkel als online beurs en aanvaarden geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor de juistheid of onjuistheid van berichten die leden op de site plaatsen. Zo eenvoudig blijkt aansprakelijkheid van platforms voor *content* echter niet te zijn.

In 2011 boog het Europees Hof van Justitie (HvJEU) zich op verzoek van een Engelse rechter over de vraag of de elektronische marktplaats E-Bay inbreuk maakte op de intellectuele eigendomsrechten van L'Oreal.¹ Op E-Bay hadden enkele consumenten en handelaren producten te koop aangeboden die inbreuk maakten op de merknaam van Loreal (in gewone mensentaal; het ging om nepproducten), en producten die niet in Europa op de markt waren gebracht zoals monsters en verkoopmateriaal. Bovendien creëerde E-Bay advertenties waardoor op Google ingetoetste zoektermen leidden naar aanprijzingen op E-Bay van de onwettige producten. De verkoop werd op die manier actief bevorderd door E-Bay. L'Oreal daagde E-Bay hierom voor de rechter, die een oordeel vroeg aan het HvJEU. Dat oordeelde dat E-Bay onbeperkt aansprakelijk zou zijn voor inbreuken op merkenrechten van L'Oreal als zij *“kennis heeft gehad van feiten of omstandigheden waaruit het onwettige karakter van de activiteiten of informatie duidelijk blijkt”*.

E-Bay zou eveneens aansprakelijk zijn als zij, nadat zij die kennis verkreeg, niet onmiddellijk zou hebben gehandeld om de onwettige *content* te verwijderen. Of dat concreet het geval was, was aan het oordeel van de nationale rechter naar wie de zaak werd terugverwezen.

Zes jaar later, in 2017 ging het HvJEU een stap verder in een oordeel over The Pirate Bay.² Zoals de meesten van u zullen weten konden via The Pirate Bay bestanden zoals films gratis worden gedownload. Dat betekende dat inbreuk werd gemaakt op de auteursrechten die op de films rusten door partijen die de bestanden ter beschikking stelden. De vraag was gerezen of The Pirate Bay zelf ook inbreuk maakte op IE rechten door een platform ter beschikking te stellen waarop illegale bestanden konden worden gedeeld. Het HvJEU bevestigde dat dat het geval was. Om die reden moesten internetproviders zoals Ziggo en XS4all de toegang tot deze site blokkeren.

3. De zaak Delfi

Ook buiten het merkenrecht blijkt verantwoordelijkheid van platforms voor *content* die derden daarop plaatsen te bestaan. Veel media hebben of bestaan uit een online platform waarop nieuwsberichten worden geplaatst. Lezers kunnen vaak op die nieuwsberichten reageren, en doorgaans ook op elkaar en elkaars reacties. Het is geen geheim dat de reacties, met name anoniem geplaatste reacties, regelmatig weinig vleidend zijn.

De mogelijkheid om op je zolderkamer vanachter de computer ongezoeten je mening te kunnen spuien over anderen haalt in sommige mensen kennelijk het slechtste naar boven... Dat roept de vraag op of de platforms zelf verantwoordelijk en aansprakelijk zijn voor berichten die derden daarop plaatsen. Nu sommige platforms zich openstellen voor letterlijk de hele wereld, kan dat een flinke last zijn.

Zo ondervond het bedrijf Delfi, een mediaplatform uit Estland. Delfi had een artikel geplaatst over het 's winters laten dichtvriezen van bepaalde ijsverbindingen naar eilanden die bij het land horen. Door dat dichtvriezen ontstaan wegen waarover auto's de eilanden kunnen bereiken wanneer het hard

genoeg vriest. De veerdienst naar die eilanden brak het ijs echter open om de lijnen te kunnen blijven bevaren. Dat fenomeen leidde in Estland tot fel protest, ook onder het artikel op de site van Delfi. Enkele van de reacties betroffen de eigenaar van de veerdienst, de heer L., persoonlijk. L. eiste van Delfi dat die 20 hatelijke reactie zou verwijderen en eiste ook schadevergoeding van Delfi omdat hij zich aangetast voelde in zijn eer en goede naam. Als achtergrond is het volgende van belang.

- Delfi had, zo stond vast, een gebalanceerd artikel geschreven over het al dan niet openhouden van de reisverbindingen,
- Het had in algemene zin haar lezers opgeroepen om in reacties geen bedreigingen, beledigingen en obsceniteiten te plaatsen,
- Het had een automatisch filtersysteem voor obscene woorden,
- Het had een meldtoets ('notice and take down') wat meebrengt dat als een bericht wordt aangemerkt als lasterlijk, het wordt verwijderd,
- En tot slot had Delfi haar lezers geïnformeerd dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor de inhoud van hun berichten op de site.

Delfi verwijderde de 20 hatelijke berichten op eerste verzoek, maar de procedure tot verkrijging van schadevergoeding zette L. door. De Estse rechter veroordeelde Delfi tot een (symbolisch) bedrag vanwege haar verantwoordelijkheid voor hetgeen lezers op haar site hadden geplaatst. De zaak ging in 2013 tot aan het Europees Hof voor de rechten van de Mens (EHRM) in Straatsburg.³ Delfi stelde dat de overheid met dit vonnis inbreuk maakte op de vrijheid van meningsuiting, dat zij vanwege Europese richtlijn over Elektronische handel niet aansprakelijk kon zijn jegens L. en dat zij meende dat het haar juist niet vrijstond om berichten van lezers zomaar te verwijderen.

Het EHRM was dat niet met haar eens. Het bevestigde als eerste dat alle 'oude' regels over aansprakelijkheid blijven bestaan en ook van toepassing zijn op nieuwe media. Het Hof oordeelde verder dat Delfi geen internet service provider was zoals het meende, maar een uitgever met verantwoordelijkheden. Het benadrukte het 'ijzeren geheugen' en brede bereik van het internet, de mogelijkheid die Delfi bood aan mensen om anoniem content te plaatsen op de site (waardoor L. de schrijvers van de hatelijke berichten niet kon aanspreken), de technische controlemogelijkheden die Delfi ter beschikking stonden om zulke berichten te filteren, en het meende dat Delfi had moeten

voorzien dat er felle reactie zouden volgen op het artikel over dit onderwerp. Om die redenen tezamen liet het EHRM de veroordeling van Delfi door de Estse rechters in stand.

4. Wat is zo'n platform eigenlijk, in juridische termen?

De zaak Uber

Behalve de aansprakelijkheid voor *content* op een platform stipte het EHRM in de zaak Delfi een tweede relevante vraag aan: wat is zo'n platform eigenlijk, juridisch gezien? Die vraag werd voor Uber beantwoord in een recente uitspraak van het HvJEU en is ook relevante voor platforms die verticale of horizontale samenwerking in de logistiek willen faciliteren.

Uber is geen voorbeeld van horizontale samenwerking maar van verticale samenwerking. Uber beoogt immers om mensen die een ritje willen maken (cliënten) te koppelen aan mensen die als chauffeur willen optreden (dienstverleners). Het is wel een treffend voorbeeld van een platform dat iets anders bleek te zijn dan het wilde. Met verregaande consequenties. Volgens Wikipedia is Uber: *"een internetonderneming die bemiddelt tussen reizigers en aanbieders van personenvervoer in verschillende landen. Het bedrijf verbindt via zijn mobiele app klanten in 67 landen met officiële taxichauffeurs, maar ook met privéchauffeurs."* Er zijn overigens verschillende varianten van Uber. Zo bestaat Uber Limo, met een voor de hand liggende service, maar ook UberTaxi (gecenseerde wagens), UberSUV en UberPop. De laatste dienst verbindt een zoekende reiziger aan een chauffeur met eigen auto die geen licentie heeft als taxichauffeur. Tegen deze variant ontstond in verschillende steden flink protest door taxichauffeurs die wel een vergunning hebben, en die vinden dat de UberPop chauffeurs een financieel voordeel genieten doordat ze niet aan de vergunningen en veiligheidsmaatregelen hoeven te voldoen die wel gelden voor officiële taxichauffeurs. In februari 2014 werd UberPop daarom in Brussel verboden door de rechter, hoewel de dienst daar tot op de dag van vandaag wordt aangeboden. Ook in Amsterdam is die dienst verboden. In Barcelona daagden conventionele taxichauffeurs Uber voor de rechter om te eisen dat het platform aan dezelfde regels moest voldoen als zij. De Spaanse rechter was niet zeker van zijn zaak en vroeg een zogenoemde prejudiciële beslissing aan het HvJEU.⁴ Het ging erom of Uber moest worden gezien als een internetonderneming of app, zoals het zelf beweerde, of als taxidienst, zoals de eisers beweerden. Het Hof oordeelde hierover in december 2017.

Enerzijds meent het dat Uber een bemiddelingsdienst is waarmee informatie kan worden uitgewisseld tussen - simpel gezegd - iemand die vervoer zoekt en iemand die dat aanbiedt. Dat is in juridische termen een "dienst van de informatiemaatschappij" en valt onder de regels die daarvoor gelden. Uber is echter niet "louter een bemiddelingsdienst", vervolgt het Hof. Het creëert ook aanbod van vervoer doordat chauffeurs er zonder de app niet toe zouden worden gebracht om vervoer aan te bieden. Zonder de app zouden passagiers bovendien geen toegang hebben tot dat

vervoer. Daarnaast organiseert Uber de werking van het vervoer, doordat Uber via de app op zijn minst de maximumprijs van de rit vaststelt, de ritprijs int en een deel daarvan doorstort aan de chauffeur. Ook oefent zij een zekere controle uit op de kwaliteit van de voertuigen, van hun bestuurders en op hun gedrag, dat eventueel kan leiden tot hun uitsluiting.

Deze bemiddelingsdienst moet dus worden beschouwd als integrerend deel van een dienstenpakket waarvan het hoofdelement bestaat in een vervoerdienst, die dus moet worden gekwalificeerd als „dienst op het gebied van vervoer” in de zin van artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 2006/123 en niet als „dienst van de informatiemaatschappij” in de zin van artikel 1, punt 2, van richtlijn 98/34, aldus het Hof.

Geheel ontdaan van juridisch jargon zegt het Hof eigenlijk: Uber creëert de mogelijkheid voor het maken van taxiriten en bepaalt deels de voorwaarden ervan. Daardoor is Uber in essentie geen IT dienst, maar een vervoersdienst. Let wel: dit was geen zaak tegen de individuele personen die rijden als Uber chauffeur, maar tegen het (internet)bedrijf Uber zelf. Het bedrijf dat meende een slechts een app te hebben en dat evident geen eigen vervoermiddelen heeft. Dat bedrijf blijkt onderhevig aan allerhande vergunningen en eisen die gelden voor partijen die personenvervoer aanbieden. Het valt binnen de markt die door lidstaten mag worden gereguleerd. Voor de bedrijfsvoering van Uber is deze kwalificatie er dan ook een met enorme gevolgen. Overigens besliste een Engelse rechter in oktober 2017 al dat Uber chauffeurs geen echte zelfstandigen zijn en recht hebben op een minimumloon en vakantiedagen, net als werknemers. Ook deze uitspraak heeft verregaande gevolgen.

5. Conclusie

Zijn deze uitspraken van toepassing op platforms die horizontale samenwerking in de logistiek faciliteren? Niet zonder meer. In de zaken E-Bay en The Pirate Bay ging het om inbreuken op een merkenrecht, en in de zaak Delfi om de vrijheid van meningsuiting. In de zaak Uber ging het specifiek om de vraag of die app, met die gebruiksmogelijkheden, kwalificeerde als een vervoersdienst waarop Europese regels van toepassing zijn. Maar deze zaken zijn wel exemplarisch voor een trend: waar de platformeconomie zich aanvankelijk bevond in het juridische niets en oude regels niet leken te gelden, wordt die speelruimte aan banden gelegd en worden de platforms in bestaande juridische hokjes geperst. 'Je bent verantwoordelijk wat je deelt' lijkt de lijn te worden waar het de juridische verantwoordelijkheid voor platforms betreft.

In lijn hiermee valt bepaald niet uit te sluiten dat een platform dat als doel heeft om horizontale samenwerking tussen ladingeigenaren te bevorderen, zelf zal vallen onder de regels waaraan haar leden moeten voldoen. Dat kunnen bijvoorbeeld regels zijn die gelden voor gecertificeerde afzenders. Voor een platform over horizontale samenwerking tussen vervoerders schuilt met name een risico in aansprakelijkheid voor ladingschade die wordt veroorzaakt doordat 'leden' van het platform lading aannemen en richting de noorderzon vertrekken. Dat is aansprakelijkheid die de platforms

vermoedelijk slecht voor ogen hebben en in algemene voorwaarden uitsluiten. Het is de vraag of die gedachte uiteindelijk te handhaven valt, de aangehaalde arresten geven alle aanleiding om hier niet gerust op te zijn.

Voetnoten

1 HvJEU zaaknummer C-324/09 - L'Oréal e.a. (<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=nl&num=C-324/09>)

2 HvJEU zaaknummer C-610/15 - Stichting Brein (<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-610/15>)

3 EHRM 11 februari 2011, Application no. 64569/09 by DELFI AS against Estonia ([https://hudoc.echr.coe.int/eng#{\"itemid\":\[\"001-116334\"\]}](https://hudoc.echr.coe.int/eng#{\))

4 HvJEU zaaknummer C-434/15 - Asociación Profesional Elite Taxi (<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-434/15>)