

**CMR; opvolgend vervoer;
aansprakelijkheid voor ondervoerder
S&S 2016/77, Hof Arnhem-Leeuwarden
1 december 2015**

DIEFSTAL KOPERSCHROOT

De vrijwaringszaak tussen de eerste vervoerder JDV en zijn aansprakelijkheidsverzekeraar heb ik al besproken in *de Beursbengel* (nr. 857, sept. 2016, p. 29; S&S 2016/59). Natuurlijk had de hoofdzaak tussen de afzender en de verschillende vervoerders eerst gepubliceerd moeten worden, maar door een vergissing bij de redactie van S&S is dat kennelijk niet gebeurd.

Het gaat in deze zaak om de diefstal van drie partijen koperschroot door de laatste vervoerder. De keten van afzender en vervoerders ziet er als volgt uit:

RBM	- afzender
Transport 1 (JDV)	- vervoerder
Transport 2 (Terpstra)	- opvolgend vervoerder? - planner? - ondervoerder
Agrobos	- ondervoerder
Janalines	- onder-ondervoerder en dief

Afzender RBM spreekt JDV aan voor de schade van ruim 430.000 euro op grond van wanprestatie, en Terpstra op grond van onrechtmatige daad.

Eerst gaat het hof na of Terpstra op grond van art. 34 CMR als opvolgend vervoerder kan worden aangemerkt. In navolging van de Hoge Raad (11 september 2015; *de Beursbengel*, nr. 853, april 2016, p. 31; S&S 2016/1) somt het hof de drie vereisten op, wil van 'opvolgend vervoer' sprake zijn (de zogenaamde ruime uitleg):

1. het vervoer moet onderworpen zijn aan één enkele overeenkomst, gesloten door de hoofdvervoerder met de afzender;
2. de volgende vervoerder moet de goederen in ontvangst nemen; en
3. hij moet ook de vrachtbrief in ontvangst nemen.

Als aan die drie vereisten is voldaan, is er sprake van een opvolgend vervoerder die in die hoedanigheid aansprakelijk is voor de bewerkstelling van het gehele vervoer. Vervolgens stelt het hof vast dat Terpstra niet als opvolgend vervoerder kwalificeert, omdat vaststaat dat hij het vervoer niet (voor een deel) feitelijk heeft uitgevoerd, en hij de goederen en de vrachtbrief niet in ontvangst heeft genomen. Daarna moet het hof zich buigen over de vraag of Terpstra slechts als planner is opgetreden en niet als ondervoerder. Als inderdaad bewezen kan worden dat Terpstra slechts planner was, merkt het hof nu al

op dat Terpstra in zijn hoedanigheid van planner geen onrechtmatige daad heeft gepleegd jegens de afzender RBM. Deze planner kan geen verwijt worden gemaakt dat de ondervoerder Agrobos weer een ondervoerder Janalines heeft ingeschakeld, welke laatste vervoerder de dief blijkt te zijn.

Anders wordt het als Terpstra als ondervoerder kan worden aangemerkt. Ook hierover volgt een bewijsopdracht. Als Terpstra als (onder)vervoerder kan worden aangemerkt, moet worden nagegaan of hij als opdrachtgever aansprakelijk is voor fouten van niet-ondergeschikten aan wie Terpstra de werkzaamheden ter uitoefening van diens bedrijf heeft opgedragen (art. 6:171 BW). In een uitvoerig betoog gaat het hof na of hier sprake is van die kwalitatieve aansprakelijkheid ex art. 6:171 BW. Naar Nederlands recht vestigt art. 6:171 BW een risicoaansprakelijkheid van de opdrachtgever voor fouten van niet-ondergeschikten. Dat artikel dient restrictief te worden opgevat. Aansprakelijkheid bestaat alleen indien aan de bedrijfsuitoefening van de opdrachtgever is deelgenomen. Hoewel het de bedoeling van dit wetsartikel is dat een buitenstaander veelal niet kan onderkennen of de schade te wijten is aan een fout van een ondergeschikte of van een ander die ter uitoefening van het desbetreffende bedrijf werkzaamheden verricht (daarom mag die benadeelde rechtstreeks de opdrachtgever die hij wel kent, aanspreken) betekent deze uitleg van art. 6:171 BW niet dat het artikel toepassing zou missen in een geval waarin het de benadeelde wel duidelijk is dat de schade is veroorzaakt door een fout van een niet-ondergeschikte (in casu Janalines die de partijen schroot heeft gestolen). Het hof vervolgt met de opmerking dat de opdrachtgever niet alleen aansprakelijk is voor fouten van de opdrachtnemer zelf, doch ook voor die van diens ondergeschikten en eventuele door hem ingeschakelde niet-ondergeschikte opdrachtnemers (bijvoorbeeld een onder-ondervoerder). In casu is het hof van oordeel dat aan de eisen voor de toepasselijkheid van art. 6:171 BW is voldaan nu Terpstra als vervoerder zelf Agrobos als ondervoerder heeft ingeschakeld en die laatste weer als onder-ondervoerder Janalines. En dat alles was in de uitoefening van de werkzaamheden van Terpstra, te weten het vervoeren van de ladingen koperschroot.

Vervolgens speelt in deze zaak nog de vraag of JDV als eerste vervoerder aansprakelijk is en zich eventueel met succes kan beroepen op vervoerdersovermacht. Natuurlijk kan JDV dat niet om de simpele reden dat een onder-ondervoerder in de keten van vervoerders de partijen koperschroot heeft gestolen. Nog sterker, JDV kan zich op grond van art. 3 jo. art. 29 lid 2 CMR ook niet beroepen op de limiet nu er sprake is van opzet bij de feitelijke onder-ondervoerder Janalines.

Dit alles betekent dat zowel JDV als Terpstra,

mits Terpstra 'ondervoerder' is, ieder hoofdelijk onbepaald aansprakelijk zijn jegens RBM. Hoofdelijkheid betekent in dit geval dat als de een betaalt de andere debiteur bevrijd is jegens de crediteur.

**Exoneratieclausule op terreinbord
S&S 2016/82, Hof Den Haag
15 september 2015**

SCHADE AAN EEN VRACHTWAGEN

Over de vraag of terminals zich met succes kunnen beroepen op exoneratieclausules op terreinborden heb ik in *de Beursbengel* het nodige geschreven. Met instemming heb ik het vonnis van de Rechtbank in de onderhavige zaak besproken (*de Beursbengel*, nr. 842, maart 2015, p. 33; S&S 2015/7).

De vrachtwagen rijdt het terrein op met een container die door de kraanmachinist van de terminal van de oplegger wordt getild. Omdat een twistlock niet loslaat, wordt ook de oplegger mee omhoog getrokken en de trekker kantelt, met een forse schade van ruim 18.000 euro tot gevolg. De vervoerder, die geen overeenkomst heeft met de terminal (dat was immers de ladingbelanghebbende van de container), spreekt de terminal aan op grond van onrechtmatige daad.

Het is noodzakelijk dat ik de lange tekst van het onderhavige terreinbord grotendeels aanhaal:

'Attentie:

Een ieder die dit terrein, de gebouwen, de kademuur en de daaraan afgemeerde schepen betreedt, aanvaardt de volgende voorwaarden:

Men bevindt zich op bovengenoemde plaatsen met eventuele vervoermiddelen en/of goederen volledig op eigen risico. Voor schade en/of letsel, toegebracht aan personen, vervoermiddelen en goederen, hoe dan ook ontstaan, is de terminal niet aansprakelijk. Voor zover nodig, kan door ons een beroep



worden gedaan op de Rotterdamse Stuwadoorscondities, zoals gedeponneerd bij de Griffie van de Rechtbank Rotterdam.'

Het is interessant om vast te stellen dat het hof zich niet bekommert om de vraag of de betreffende exoneratieclausule op het terreinbord wel van toepassing was in de relatie tussen de terminal en de vervoerder. Kennelijk volgt het hof hier de gedachte zoals verwoord in het vonnis van de rechtbank, namelijk dat sprake is van een betredingsovereenkomst op grond waarvan de op de op terreinbord vermelde clausule van toepassing is op de relatie tussen de terminal en de vervoerder.

Wat het hof wel doet is de betreffende exoneratieclausule aan de hand van de Haviltex-maatstaf uitleggen. De rechtbank had de betreffende clausule uitgelegd als een clausule die de terminal ook exonereert voor aansprakelijkheid voor schade die door personeel van de terminal bij het lossen van vervoermiddelen aan de betreffende vervoermiddelen wordt toegebracht. Het hof kijkt daar geheel anders tegenaan. Het is van oordeel dat de chauffeur uit de algemene bewoordingen van de tekst, en de woorden 'betreedt' en 'bevindt' heeft mogen afleiden dat het hier ging om een uitsluiting van aansprakelijkheid voor risico's die men loopt op grond van de enkele aanwezigheid op de containerterminal vanwege op het terrein plaatsvindende activiteiten. Degene die het terrein betreedt, wordt daardoor opgeroepen tot waakzaamheid met het oog op die risico's. De chauffeur hoeft niet te beseffen dat de terminal aldus ook haar aansprakelijkheid beoogt uit te sluiten voor schade ontstaan bij lossingswerkzaamheden. De vervoerder mocht er juist redelijkerwijs op vertrouwen dat bij die lossingswerkzaamheden met hijskranen de vereiste zorgvuldigheid door de terminal zou worden betracht. Daar doet niet aan af dat de exoneratie aansprakelijkheid uitsluit voor schade toegebracht aan vervoermiddelen 'hoe dan ook ontstaan', omdat het ook hier om algemene bewoordingen gaat. Daaruit behoefde de chauffeur niet anders af te leiden dan hiervoor is overwogen, namelijk dat het een uitsluiting van aansprakelijkheid betrof voor risico's die men loopt door de enkele aanwezigheid op het terrein en niet was bedoeld als vrijbrief voor onzorgvuldigheid bij de uitvoering van de verrichten (lossings)werkzaamheden. Het hof komt dan ook tot de conclusie dat de exoneratie op het onderhavige geval niet van toepassing is.

Tja, dit is een kwestie van uitleg en ik moet zeggen dat ik daar enige moeite mee heb. Volgens mij was de exoneratie nu juist wel bedoeld voor schade toegebracht tijdens lossingswerkzaamheden aan het vervoermiddel. Maar goed, we zijn er nog niet.

In die lange exoneratieclausule staat ook

dat de Rotterdamse Stuwadoorsvoorwaarden (RSC), zoals gedeponneerd bij de Griffie van de Rechtbank Rotterdam, van toepassing zijn. Hier gaat het hof wel in mee met dien verstande dat het hof vaststelt dat de RSC met ingang van 17 juni 2009 zijn vervangen door de VRTO-voorwaarden. Nu art. 9.1 VRTO bepaalt dat deze voorwaarden de meest recente versie zijn van de Rotterdamse Stuwadoorscondities 1976, acht het hof die VRTO-voorwaarden van toepassing.

Maar het grappige is (nu ja, grappig voor de benadeelde vervoerder) dat in die VRTO-voorwaarden een schuldaansprakelijkheid is opgenomen van de terminal indien hij schade toebrengt aan het vervoermiddel. Het is aan de terminal te bewijzen dat de schade niet door haar schuld of die van de kraanmachinist is veroorzaakt. Vervolgens komt er een lang feitelijk betoog over de vraag of de chauffeur hier fouten heeft gemaakt dan wel de kraanmachinist. Het hof komt uiteindelijk met een salomonsoordeel, namelijk dat naar het oordeel van het hof de fout van de chauffeur ernstiger is dan de fout van de kraanmachinist, zodat de verdeling van 60%-bijdrage aan de schade door de chauffeur en 40%-bijdrage van de kraanmachinist aangewezen is.

Wat u van dit arrest moet onthouden is het volgende: het hof aanvaardt kennelijk de mogelijkheid dat door middel van een terreinbord een exoneratieclausule en zelfs algemene voorwaarden van toepassing kunnen zijn op de relatie tussen de terminal en een vervoerder, die voorheen niet in een contractuele relatie met elkaar stonden. Ik noem die relatie een betredingsovereenkomst. Volgens de hoofdregel uit het overeenkomstenrecht kan een bepaalde clausule uit die overeenkomst aan de hand van de Haviltex-maatstaf nader worden uitgelegd. Hier kwam het hof tot het oordeel dat de betreffende exoneratieclausule in te algemene woorden was gesteld om daaronder ook te laten vallen een uitsluiting van aansprakelijkheid voor schade toegebracht aan het vervoermiddel tijdens het lossen of laden.

**Schade aan zeeschip;
derdenwerking van algemene voorwaarden
S&S 2016/88, Hof Den Haag
1 maart 2016 'MTM North Sound'**

AANSPRAKELIJKHEID GESCHEURDE TANK

Ging de vorige zaak over schade aan een vrachtauto, in deze zaak gaat het om schade aan het zeeschip 'MTM North Sound'. Maar hier speelt niet de kwestie of de terminal, die bij de lossing van het schip ernstige schade heeft toegebracht aan dat schip, zich kan beroepen op een exoneratieclausule op het terreinbord. Kennelijk stond er op de kade niet een dergelijk terreinbord. Het gaat in deze zaak meer om de

vraag of er derdenwerking van algemene voorwaarden is. Het gaat hier namelijk om de vraag of de stuwadoer zich jegens de scheepseigenaar kan beroepen op de exoneratieclausule die hij met de reisbevrachter in de stuwadoorsovereenkomst is overeengekomen. Dat is het leerstuk van de zogenaamde derdenwerking van algemene voorwaarden.

Die kwestie van derdenwerking van algemene voorwaarden heb ik zeer uitgebreid besproken bij het vonnis van de Rechtbank Rotterdam in deze zaak (*de Beursbengel*, nr. 839, nov. 2014, p. 29; S&S 2014/103) en dat doe ik deze keer slechts dunnetjes over.

Bij het lossen van een lading vetzuur raakt een landleiding verstopt, die onder hoge druk wordt schoongebazen. Maar daardoor wordt ook een scheepstank letterlijk opgeblazen en is er grote schade aan het schip. De scheepseigenaar spreekt de stuwadoer aan op grond van onrechtmatige daad.

Allereerst beroept de stuwadoer zich op toepasselijkheid van de VOTOB Jetty Conditions, waarin een exoneratie voor dergelijke schade is opgenomen. De stuwadoer stelt dat toepasselijkheid van die condities toch is overeengekomen, namelijk door de eerste stuurman van het schip een aantal documenten te laten tekenen waarbij die stuurman ook het vakje aanvinkte van de VOTOB Jetty Conditions. Het hof maakt daarmee korte metten door vast te stellen dat de eerste stuurman niet bevoegd is om namens de rederij algemene voorwaarden met daarin een exoneratieclausule te aanvaarden, en hij had daartoe ook geen volmacht van de kapitein verkregen.

Vervolgens probeert de stuwadoer het met een beroep op derdenwerking van de tussen haar en de reisbevrachter overeengekomen stuwadoorsovereenkomst waarin een exoneratieclausule is opgenomen. Met verwijzing naar de bekende Hoge Raad-arresten op dit punt (ook al genoemd bij de rechtbank) komt het hof ook hier tot het oordeel dat er geen reden is om derdenwerking aan die exoneratieclausule toe te kennen. Ik schreef bij het rechtbankvonnis al dat derdenwerking van algemene voorwaarden en exoneratieclausules in de praktijk vrijwel nooit lukt; zo ook hier. Vervolgens wordt er nog uitgebreid gesteggeld over de feitelijke vraag of de stuwadoer hier wel onrechtmatig heeft gehandeld door onder hoge druk stikstof door de landleiding terug te blazen richting scheepstank, waardoor de scheepstank uiteindelijk is gescheurd. Vooralsnog is het hof van oordeel dat de stuwadoer hier onzorgvuldig heeft gehandeld.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (juli en augustus 2016), Kluwer BV, Postbus 23, 7400 DA Deventer.

Prof. mr. M. (Maarten) H. Claringbould
De auteur is werkzaam bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.