

SNEL BEWIJS VERZAMELEN CRUCIAAL BIJ CONTAINERSCHADE



Met miljoenen bewegingen per dag is containertransport een wereld op zich. Dat geldt ook voor transportrecht en transportgerelateerde schades: de internationale verdragen en ingewikkelde aanvullende contractvoorwaarden maken dit tot een complex en dynamisch vakgebied. Technisch bewijs kan het verschil maken tussen winst en verlies, dekking onder polisvoorwaarden en/of regres op de vervoerder bij schade aan containers en de betreffende lading. En vooral: snelheid is geboden bij het vergaren van het bewijs.

Wat begin 20^e eeuw begon als kist voor goederenvervoer tussen Canada en Alaska, is uitgegroeid tot een niet meer weg te denken middel voor transport: de container. De mondiale toename van het gebruik van containers leidde tot 'containerisatie', waarbij gestandaardiseerde afmetingen ingevoerd werden om overslag en vervoer van de containers zo efficiënt mogelijk te maken.

ROEP OM STANDAARDISATIE EN VEILIGHEID

Normen en reguleringen konden uiteraard niet uitblijven. De snelle groei van het aantal zeecontainers in de jaren vijftig vormde voor de International Maritime Organization (IMO) aanleiding om de veiligheid van containers in transport over zee te onderzoeken. Dat resulteerde in het CSC-verdrag: *International Convention for Safe Containers*, dat in 1972 werd goedgekeurd door de IMO en de Verenigde Naties. Dit verdrag heeft tot doel om de veilig-

Snel een schade-expert inschakelen is een must

heid te garanderen voor de mensen die de containers transporteren en ermee werken en om het internationaal vervoer van containers te vergemakkelijken door uniforme veiligheidsvoorschriften.

GELDIGE CERTIFICERING

Tot op de dag van vandaag is de CSC van groot belang. Iedere nieuwe container mag pas voor internationaal transport in gebruik genomen worden zodra deze de CSC-certificering ontvangen heeft. Is de container goedgekeurd, dan is dat zichtbaar op een plaatje dat aangebracht is op de buitenkant van de container. Deze certificering is vijf jaar geldig; daarna moet de container iedere dertig maanden opnieuw aan een keuring onderworpen worden. Is er sprake van schade aan een container, dan is de geldigheid van de CSC-certificering een van de eerste dingen die de schade-expert zal controleren.

ELKE CONTAINER ZIJN EIGEN EISEN

Wat nogal eens gebeurt, is dat containers omgebouwd worden, bijvoorbeeld van een normale container (met bijbehorend CSC-certificaat) naar een 'open top'-container. Deze container heeft een open dak, speciaal voor grote ladingen met afmetingen die niet door de deur van een standaardcontainer passen. Vanzelfsprekend spelen hier andere technische eisen een rol dan bij een standaardcontainer. Als er vervolgens schade ontstaat aan de container en de lading en er blijkt geen geldig certificaat te zijn voor de open top-container, dan kan dat van belang zijn bij het vaststellen van de aansprakelijkheid.

LOGBOEKEN

Naast de IMO is er ook regelgeving vanuit het IICL (Institute of International Container Lessors), speciaal voor rederijen en lease-maatschappijen die over een grote

containervloot beschikken. Deze partijen moeten ervoor zorgen dat hun containers voldoen aan de inspectie- en reparatiecriteria van het IICL. Daarnaast zijn rederijen en leasemaatschappijen vanuit het IICL verplicht om een log bij te houden van iedere container. Deze verslagen bevatten vaak waardevolle informatie voor het onderzoek naar schade aan een container en de bijbehorende lading.

DEDICATED TRANSPORT

Naast de standaardcontainers, zien we steeds meer containers voor 'dedicated transport', die allemaal weer hun eigen eisen en risico's kennen. Een voorbeeld hiervan is de flexitank, die steeds populairder wordt voor het vervoer van onder andere olie en vloeibare levensmiddelen. De flexitank is eigenlijk een grote zak die gevuld wordt met bijvoorbeeld wijn. Omdat de gevulde zak veel druk uitoefent op de wanden van de container, verschillen de technische eisen aan deze containers van de standaardcontainers. Een andere speciale container is de koel-/vriescontainer, ofwel de 'reefer'. Het aantal reefers groeit als gevolg van de toenemende vraag naar vers voedsel zoals vlees, fruit en groente. Ook de reefer kent zijn eigen specificaties. Zo is voor de juiste koeling een goede luchtstroom door de container vereist. Is de reefer niet goed beladen, dan blokkeren de goederen de luchtstroom waardoor de producten mogelijk te warm worden en bederven. Bederf kan ook ontstaan als gevolg van een mankement aan de mechanica van de reefer. Ook als deze mechanica zich aan de buitenkant van de container bevindt, is reparatie onderweg in de praktijk vaak lastig. Duurt de trip lang, dan is ladingschade al gauw het gevolg.

DIRECT ONDERZOEK NAAR KOUDEKETEN

Voor de juridische vervolgstappen bij schade aan containers en lading is het belangrijk om snel inzicht te hebben in welke feiten duidelijk zijn en welke niet. Stel, er arriveert een reefer in de haven van Rotterdam met daarin ontdooide diepvriesproducten. De afzender van de diepvriesproducten (of 'ladingbelanghebbende') moet dan bewijzen

dat de goederen in goede staat zijn ingescheept én dat deze in slechte staat door de vervoerder zijn afgegeven. De ladingbelanghebbende moet kunnen aantonen dat de 'koudeketen' niet onderbroken is geweest vóór het moment dat de goederen aan boord gingen. Dat betekent dat onderzocht moet worden of de lading voldoende gekoeld is geweest, ook tijdens het vervoer per vrachtwagen, in het koelhuis en in de terminal. Hoe langer men hiermee wacht, hoe moeilijker het wordt om dit sluitend te krijgen. Snel een schade-expert inschakelen is hierbij een must.

LADINGZORG

Volgens de Hague Visby Rules, een verdrag dat de rechten en plichten omvat van rederijen en verschepers, is de vervoerder niet aansprakelijk als hij bewijst dat hij bij aanvang van de reis redelijke zorg ten aanzien van de zeewaardigheid van het schip heeft betracht. De partij met schade aan de lading mag bewijzen dat de reder tijdens de reis onvoldoende zorg in acht heeft genomen. Ook bij het technisch onderzoek naar de reefer komt de kennis van de expert van pas. Hij kan beoordelen wat het defect is en of de vervoerder dit had kunnen voorkomen of onderweg had kunnen repareren. Voor het verzamelen van de feiten rond ladingschade in een reefer, is ook de 'controllor' interessant. Deze computer geeft het verloop van de temperatuur weer in de koelcontainer. Daaruit valt mogelijk af te lezen op welk moment er iets misgegaan is. Nuttige gegevens voor het feitenonderzoek rond een schade.

BEWEGELIJK BEWIJS

Feitenonderzoek bij containerschade heeft een bijzonder karakter: het bewijsmateriaal beweegt zich namelijk voort. Zijn bewijsmiddelen eenmaal gelost, dan zijn ze daarna vaak bijzonder lastig terug te vinden. Dus is het zaak om de bewijsmiddelen zo snel mogelijk veilig te stellen. Hoe eerder de schade-expert ter plaatse is, hoe meer onderzoek hij kan doen aan boord en hoe groter de kans is dat hij toegang heeft tot de afschriften van de certificaten, de logboeken en verklaringen van de bemanning.

SNEL OVERGAAN TOT BESLAGLEGGING

Hier doemt ook een probleem op: de rederij is over het algemeen niet geneigd om mee te werken aan het onderzoek naar de aard, omvang en oorzaak van een schade. Dat betekent dat deze dus vaak weigert de expert toe te laten aan boord om bemanningsleden te ondervragen of om documenten (bijvoorbeeld logboeken) in te zien. Om medewerking af te dwingen, kunnen ladingbelanghebbenden de rechtbank verlokken vragen om conservatoir beslag te laten leggen op bewijsmiddelen. Daarbij kan ook worden geprobeerd om beslag te laten leggen op de 'gegevens' in het geheugen van de bemanningsleden. Dat houdt in dat de expert via een vragenlijst hun verklaringen opneemt en de antwoorden toevoegt aan de overige documenten die onder het bewijsbeslag vallen. Inzage krijgen in de stukken, inclusief de getuigenverklaringen, kan dan via een kort geding (als Nederlands recht van toepassing is). Ook hier is snelheid geboden, want voor je het weet is het bewijsmateriaal gevlogen. En dan helpt beslag ook niet veel meer.

DE SUCCESFACTOREN

Wacht dus bij schade aan containers niet af tot de tegenpartij met bewijs komt, maar ga direct na melding van de schade zelf actief aan de slag met het verzamelen van feiten. Deze kunnen van doorslaggevend belang zijn voor de uitkomst van de zaak. Bewijs van die feiten maakt vervolgens het verschil tussen winst en verlies. Snelheid en een goed samenspel tussen alle betrokkenen, zoals verzekeraar, makelaar, expert en advocaten blijken in de praktijk hierbij belangrijke succesfactoren. ●

Drs. M.R. (Maaike) Botden

De auteur is freelance tekstschrijver. Dit artikel is geschreven in opdracht van EMN, specialist als het gaat om expertise voor omvangrijke en complexe schades in het gehele brandsegment en in de sectoren transport, aansprakelijkheid, car en technische verzekeringen.

.....
Feitenonderzoek bij containerschade: het bewijsmateriaal beweegt zich voort

Dit artikel is gebaseerd op de voordrachten die Rob van der Linde (eigenaar Target Surveys) en Leendert van Hee (partner bij Van Traa) gaven tijdens de EMN Masterclass 'Waarde van technische bewijs bij transportschaden' op 25 januari 2018 aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam.