



Artikel JutD 2017-0145

Datum 20171201

Rubriek Handelscontracten, transport en logistiek

Kwalificatie als 'papieren' vervoerder of als expediteur is een kwestie van 'Haviltexen'

Auteur(s)

mr. V.C. Hofman, Kneppelhout & Korthals Advocaten N.V. te Rotterdam

Inleiding

Of een overeenkomst van logistieke dienstverlening kan worden aangemerkt als expeditie of vervoer is een vraag die, onder bepaalde omstandigheden, niet alleen lastig te beantwoorden is, maar de beantwoording van die vraag kan bovendien grote (juridische) gevolgen in het leven roepen. Een recente uitspraak van het hof 's-Hertogenbosch laat goed zien hoe het hof met dit vraagstuk omgaat en, vooral, welke omstandigheden van doorslaggevend belang zijn. Voor ik aan de behandeling van deze uitspraak toekom, licht ik allereerst het (relevante) onderscheid tussen vervoer en expeditie toe.

Vervoer of expeditie?

Waarom deze vraag van belang is, laat zich toelichten door een uiteenzetting van de relevante overeenkomsten en verschillen tussen expeditie en vervoer. Ingevolge artikel 8:20 BW is de overeenkomst van vervoer de overeenkomst, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de ander partij (de afzender) verbindt tot het vervoeren van zaken. Expeditie wordt, krachtens artikel 8:60 BW, gedefinieerd als een overeenkomst tot het doen vervoeren, waarbij de ene partij (de expediteur) zich jegens zijn wederpartij (de opdrachtgever) verbindt tot het te haren behoeve met een vervoerder sluiten van een of meer overeenkomsten van vervoer van door deze wederpartij te beschikking te stellen zaken. Bij expeditie gaat het dus om *doen vervoeren* - het sluiten van vervoerovereenkomsten -, terwijl het bij vervoer om vervoeren gaat. Ondanks dat dit een wereld van verschil lijkt, valt, onder omstandigheden, feitelijk weinig verschil te bemerken. Immers, ook de 'papieren' vervoerder of 'hoofdvervoerder', die ook weer een vervoerovereenkomst met een ondervoerder sluit, valt onder het begrip vervoerder van artikel 8:20 BW. Qua werkzaamheden zijn de 'papieren' vervoerder en de expediteur dan dus nauwelijks te onderscheiden; beiden sluiten vervoerovereenkomsten ten behoeve van hun contractuele wederpartij. Toch maakt het vanuit juridisch oogpunt nogal wat uit hoe de logistieke dienstverleningsovereenkomst wordt gekwalificeerd; als *vervoer* of *expeditie*. Wanneer zich gedurende het transport ladingschade voordoet, is de expediteur namelijk in beginsel niet aansprakelijk. De 'papieren' vervoerder is dat wél (tenzij deze zich op overmacht kan beroepen, hetgeen thans zo goed als onmogelijk is (HR 17 april 1998, S&S 1998, 75)). Het zal niet verbazen dat daarom met nodige regelmaat over het vraagstuk *vervoer* of *expeditie* wordt geprocedeerd. Ingeval niet duidelijk uit de feiten blijkt hoe dit vraagstuk beantwoord dient te worden, is men aangewezen op de zgn. *Haviltex*-formule. Dit blijkt uit de onderstaande hofuitspraak.

Hof 's-Hertogenbosch 20 juni 2017, [ECLI:NL:GHSHE:2017:2803](#), S&S 2017/107

In deze uitspraak buigt het hof zich over de vraag of DHL met Ferrier een expeditie- of een vervoerovereenkomst heeft gesloten. De feiten zijn als volgt. In opdracht van Cilag aan DHL, als expediteur, komt een vervoerovereenkomst tot stand tussen DHL en Ferrier voor het vervoer van twee zendingen goederen van Zwitserland naar Libië, eerst over de weg, vervolgens door de lucht. Cilag geeft op haar beurt opdracht geeft aan A+G Transporte tot vervoer over de weg naar Schiphol. Het vliegtuig kan niet vertrekken, waardoor het vervoer stagneert. DHL informeert hierover niet Cilag, maar instrueert Ferrier de zendingen te bewaren. Voorts instrueert Cilag Ferrier om de zendingen te retourneren, waartoe zij een wegvervoerder inschakelt. Gedurende het retourvervoer raakt de lading beschadigd. Over de vordering jegens DHL heeft het hof zich bij arrest (d.d. 4 augustus 2015, S&S 2016/19) uitgesproken. Nu resteren de vorderingen van ladingbelanghebbenden jegens Ferrier. Hiervoor is van belang hoe de contractuele verhouding tussen DHL en Ferrier dient te worden aangemerkt, als expeditie of vervoer.

Het antwoord op die vraag moet worden gevonden in de uitleg van de gesloten overeenkomst, waarbij het aankomt op de zin die de partijen bij de overeenkomst onder de gegeven

omstandigheden over en weer redelijkerwijs aan elkaars verklaringen en gedragingen mochten toekennen en hetgeen zij te dien aanzien over en weer redelijkerwijs van elkaar mochten verwachten (de *Haviltex*-formule). Een belangrijk aspect daarbij is dat een opdrachtnemer die in het kader van een transportopdracht als (niet meer dan) expediteur wil optreden zich bij het aangaan van de overeenkomst als zodanig moet presenteren, bij gebreke waarvan in beginsel moet worden aangenomen dat een vervoerovereenkomst is tot stand gekomen, aldus het hof.

Het hof weegt de onderhavige omstandigheden als volgt. Volgens het hof wijzen de 'sole responsibility for delivery' in de tender stukken, de verwijzing naar de CMR/Warschau Conventie in de SLA en het gegeven dat Ferrier min of meer vaste prijzen hanteert in de richting van vervoer. Terwijl de verwijzing naar de 'AB SPEDLOGSWISS', de vermelding van Ferrier als 'IATA-agent', 'Forwarding Agent' dan wel 'freight forwarder', de omstandigheid dat Ferrier het vervoer niet feitelijk heeft uitgevoerd, dat Ferrier zichzelf neerzet als een 'small but formidable local airfreight forwarder', juist wijzen in de richting van expeditie. Hetzelfde geldt voor de omstandigheden dat Cilag erop stond dat Ferrier haar vroegere expediteurswerk zou houden en Ferrier slechts offertes moest maken, papieren moest ondertekenen, prijzen en kosten moest afspreken, met DHL moest afrekenen, de omstandigheden dat Ferrier geen magazijn heeft, geen transportmiddelen tot haar beschikking heeft en maar 5 à 6 mensen in dienst heeft. Deze feiten en omstandigheden rechtvaardigen, in onderling verband en samenhang beschouwd, de conclusie dat Ferrier op basis van een onderexpeditieovereenkomst tussen DHL en Ferrier handelt en dat Ferrier zich, ook bij aanvang van die overeenkomst, voldoende duidelijk in die expediteurshoedanigheid heeft gepresenteerd. Op grond hiervan faalt de vordering van ladingbelanghebbenden.

Ook hun vordering op basis van artikel 6:162 BW faalt. Het hof oordeelt dat de ladingbelanghebbenden onvoldoende aannemelijk hebben gemaakt dat Ferrier heeft gehandeld in strijd met de wet, een inbreuk heeft gemaakt op een recht, dan wel in strijd met hetgeen in het maatschappelijk verkeer betaamt heeft gehandeld. De diverse aangedragen handelingen vormen een onvoldoende onderbouwing van die vordering, zodat geconcludeerd kan worden dat van zodanig onrechtmatig handelen of nalaten geen sprake is. Bovendien zijn ladingbelanghebbenden niet geslaagd in het bewijs van bewuste roekeloosheid, opzet en/of grove schuld.

Conclusie en tip(s) voor de praktijk

Het arrest van het hof biedt heldere richtsnoeren voor de beantwoording van de vraag of een overeenkomst gekwalificeerd dient te worden als *expeditie* of *vervoer*. In dit geval is de uitkomst *expeditie*. Het is een uitkomst die weinig verbaast, als men deze afzet tegen de trend die vanaf 2007 is ingezet (zoals vastgesteld door Claringbould, NTHR 2008-2). Steeds vaker wordt er in uitlegkwesties als deze besloten tot expeditie. Het ligt in die kwesties op de weg van de pretense expediteur om te bewijzen dat hij in de hoedanigheid van expediteur, en niet vervoerder, heeft gehandeld. Zo volgt uit vaste jurisprudentie van het hof (Hof Den Haag 4 augustus 1993, S&S 1994, 21). Hij moet daarbij zeggen wat hij doet, en doen wat hij zegt, zoals Haak tijdens zijn oratie zo prozaïsch heeft verwoord (Haak, *De expediteur: een grensgeval*, W.E.J. Tjeenk Willink 1992, p. 8.). De behandelde hof-uitspraak laat dit goed zien. Het feit dat Ferrier zich neerzet als een 'small but formidable local airfreight forwarder', IATA-agent of Freight agent betekent concreet dat hij van meet af aan duidelijk zegt dat hij alléén expediteurswerkzaamheden verricht. Dit is aanbevelenswaardig voor expediteurs, maar dan moet hij ook doen wat hij zegt. In het voorliggende geval was hiervan sprake. Ferrier had maar een beperkt aantal werknemers, geen transportmiddelen en geen magazijn tot haar beschikking. Hieruit kan geen andere conclusie volgen dan dat Ferrier als expediteur is te kwalificeren, en niet als vervoerder.

Naar aanleiding van het voorgaande kunnen enkele praktische tips worden gegeven voor logistieke dienstverleners, die zich in het handelsverkeer wensen neer te zetten als expediteurs. Voor de uitleg van de logistieke dienstverleningsovereenkomst als *expeditie* of *vervoer*, wordt gebruik gemaakt van de zgn. *Haviltex*-formule, zoals dit ook goed bleek uit de behandelde hof-uitspraak. Als bekend, gaat het daarbij om de verklaringen en gedragingen van partijen en de verwachtingen die partijen redelijkerwijs van elkaar mochten hebben, in het licht van alle omstandigheden van het geval. Zoals we hiervoor zagen, zijn bepaalde omstandigheden hierin doorslaggevend. Het gaat er met name om dat een expediteur, die als zodanig wenst te worden aangemerkt, bij het aangaan van de overeenkomst kenbaar moet maken dat hij vanuit die hoedanigheid opereert, anders wordt in beginsel uitgegaan van een vervoerovereenkomst. Hoe doet men dit nu? Dit kan hij doen door in zijn facturen op te nemen dat dit een overeenkomst is tot het *doen vervoeren* en door aan te geven dat hij deze overeenkomst ten uitvoer legt in zijn hoedanigheid van expediteur. Dit kan heel simpel gedaan worden, door het opnemen van een 'disclaimer' op de factuur en in de e-mailhandtekening. Verder is het altijd aanbevelenswaardig om op alle expediteurswerkzaamheden de FENEX-voorwaarden van toepassing te verklaren. Maar bovenal: hij dient te doen wat hij zegt. Dus hij dient het vervoer daadwerkelijk uit te besteden (zie hierover ook Van Hee, 'Vervoer of expeditie: een

kwestie van uitleg', Weg en Wagen juni 2017). Op deze wijze kan discussie omtrent uitleg van de logistieke dienstverleningsovereenkomst worden voorkomen en wordt de kans op een sterke positie in een proces aanzienlijk vergroot.

[\[Vorig bericht\]](#) [\[Volgend bericht\]](#)