

**Zeevervoer; ladingschade;  
reefer container  
S&S 2019/55, Rechtbank Rotterdam  
10 oktober 2018 'Baltic Klipper'**

### SCHADE AAN DIEPVRIESPRODUCTEN

Dit is een mooi voorbeeld van een ladingsschade als gevolg van het niet-functioneren van de reefer container gedurende een korte periode tijdens de zeereis. Het gaat met name om het bewijs van de vervoersgeschiede staat van diepvriesproducten bij aanvang van de reis en de verdeling van de bewijslast betreffende de aansprakelijkheid van de vervoerder op basis van de artikelen 3 en 4 Hague-Visby Rules (HVR).

Onderwerp in deze bijdrage is het zeevervoer van een reefer container met diepvriesproducten van Frankrijk naar Nouméa (Nieuw-Caledonië) met de 'Baltic Klipper'. Op het cognossement wordt vermeld 'reefer settings -20° Celsius, ventilation closed, floor drains open'. Op 8 oktober 2014 wordt de reefer container aan boord geladen en op 10 oktober 2014 blijkt dat de reefer container niet meer functioneert als gevolg van een defecte controller. Op 19 oktober 2014 wordt tijdens de passage van het Panamakanaal de controller vervangen, waarna de reefer container weer functioneert. Toch blijkt er bij aankomst in Nouméa ladingschade te zijn ter hoogte van 75.000 euro.

**BEWIJS VERVOERSGESCHIKTE STAAT**  
Allereerst moet de ladingbelanghebbende bewijzen dat de diepvriesproducten in vervoersgeschiede staat door de vervoerder in ontvangst zijn genomen. De rechtbank komt dan met de interessante overweging dat naar Nederlands recht als bewijswaardingsmaatstaf geldt: 'een redelijke mate van zekerheid'. Hierbij moet u denken aan een waarschijnlijkheidspercentage van ten minste 75 procent.

Bij aankomst in Nouméa werd in het door de vervoerder in het geding gebrachte expertiserapport vastgesteld dat er 'no unpleasant odour was noticed'. Volgens de rechtbank is er in het concrete geval sprake van vervoersgeschiktheid indien:

- de diepvriesproducten ten tijde van de inontvangstneming ten vervoer wat betreft hun temperatuur voldoende diepgevroren waren; én
- deze producten toen niet aan de buitenkant voorzien waren van ijskristallen. Zulke ijskristallen zijn immers een teken dat producten tussentijds geheel of gedeeltelijk ontdooid zijn geweest.

Vervolgens bekijkt de rechtbank de door de ladingbelanghebbende overgelegde documenten en komt tot de conclusie dat de



producten bij inontvangstneming voldoende diepgevroren waren en dat er toen geen ijskristallen zichtbaar waren en derhalve is, gelet op de hiervoor genoemde bewijswaardingsmaatstaf, de ladingbelanghebbende geslaagd in zijn bewijs dat die diepvriesproducten in vervoersgeschiede staat door de vervoerder in ontvangst zijn genomen.

### BEWIJSLAST BIJ LADINGSCHADE

Vervolgens komt de vraag aan de orde of de vervoerder ook aansprakelijk is voor de ladingschade nu de ladingbelanghebbende bewezen heeft dat de producten er 'goed' in zijn gegaan en er 'slecht' uit zijn gekomen.

De rechtbank begint met de overweging dat ingevolge art. 3 lid 1 HVR op de vervoerder de verplichting rust redelijke zorg aan te wenden voor de zeewaardigheid en de ladingwaardigheid van het schip voor en bij aanvang van de reis. De HVR kennen het systeem van 'overriding obligations'. Een gevolg van dit systeem is dat schending door de vervoerder van zijn hiervoor genoemde verplichting tot het aanwenden van redelijke zorg voor de zeewaardigheid en/of de ladingwaardigheid van het schip in de weg staat aan een geslaagd beroep door de vervoerder op de aansprakelijkheidsontheffingen van art. 4 HVR.

De Hoge Raad heeft in 2008 (*de Beursbengel* - juli/aug 08, p.31; S&S 2008/46 'NDS Provider') al uitgemaakt dat bij een door de vervoerder ter beschikking gestelde container de ladingwaardigheid van art. 3 lid 1 HVR zich ook uitstrekt tot die container.

De rechtbank stelt dan ook vast dat, nu de reefer container door de vervoerder ter be-

schikking is gesteld, op de vervoerder de stelplicht en zo nodig de bewijslast rust van feiten en omstandigheden, waaruit moet volgen dat hij redelijke zorg heeft betracht voor het goed functioneren van de reefer container voor en bij aanvang van de reis. In dit bewijs slaagt de vervoerder niet, omdat het overgelegde inspectierapport waaruit blijkt dat de container goed functioneerde, niet meer geldig was bij aanvang van de onderhavige zeereis. Derhalve heeft de vervoerder niet aan zijn redelijke zorg voor de ladingwaardigheid (*cargoworthiness*) van zijn reefer container voldaan. Daarom is de vervoerder voor deze ladingschade vanwege het niet functioneren van de reefer container tijdens de reis aansprakelijk.

### COMMENTAAR

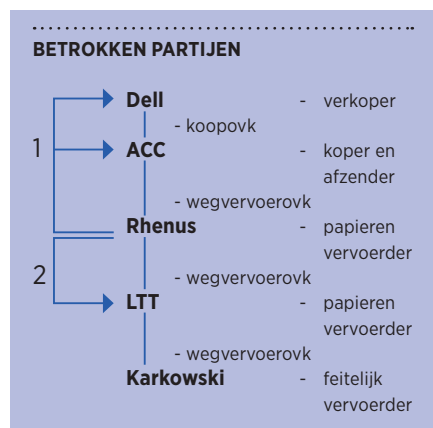
Hoewel ik tot hetzelfde resultaat kom als de rechtbank, zou ik de aansprakelijkheid van de vervoerder langs een iets andere weg hebben vastgesteld.

Als de ladingbelanghebbende heeft bewezen 'goed erin; slecht eruit', dan is de vervoerder in principe aansprakelijk. Om aan aansprakelijkheid te ontkomen, moet de vervoerder zich vervolgens beroepen op de aansprakelijkheidsontheffingen als geformuleerd in art. 4 HVR. Wanneer er sprake is van een door de vervoerder ter beschikking gestelde reefer container die tijdens de reis niet goed functioneert, is dat in wezen hetzelfde als dat tijdens de reis het ventilatiesysteem in het scheepsruim niet goed functioneert. Art. 4 lid 1 HVR bepaalt dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade als gevolg van onzeewaardigheid, tenzij veroorzaakt door gebrek aan redelijke zorg voor of bij aanvang van de

## DOSSIER TRANSPORT

reis om het schip of de ruimen zeewaardig respectievelijk ladingwaardig te maken. Maar, zo voegt art. 4 lid 1 HVR eraan toe, in dat geval rust de bewijslast voor de redelijke zorg op de vervoerder. In casu gaat het om een reefer container van de vervoerder, waarbij de ladingwaardigheidszorg zich volgens de Hoge Raad ook uitstrekt tot die reefer container. De vervoerder kan wel zeggen: 'In principe ben ik niet aansprakelijk voor ladingschade als gevolg van het niet-functioneren van mijn reefer container tijdens de zeereis, mits ik kan bewijzen voor en bij de aanvang van de reis redelijke zorg voor die reefer container te hebben betracht.' Op die manier rust uiteindelijk de bewijslast omtrent de redelijke zorg voor en bij aanvang van de reis voor schip en reefer container op de vervoerder. Maar volgens mij moet die aansprakelijkheid via art. 4 lid 1 HVR worden vastgesteld en niet, zoals de rechtbank dat doet, door te beginnen met de hoofdverplichting van art. 3 lid 1 HVR omtrent de zeewaardigheidszorg die dan op de vervoerder rust en direct door hem moet worden bewezen alvorens hij zich op de ontheffingen van aansprakelijkheid van art. 4 HVR zou kunnen beroepen.

**CMR; diefstal van parkeerplaats S&S 2019/56, Rechtbank Zeeland-West-Brabant 27 februari 2019**



**ONBEWAAKTE PARKEERPLAATS**

Een eenvoudige 'diefstal van parkeerplaats'-zaak, maar een plaatje van de betrokken partijen helpt om de verschillende partijen en twee verschillende verklaring-voor-rechtprocedures uit elkaar te houden.

Dell verkoopt een partij laptops aan ACC; ACC geeft opdracht voor het vervoer van die laptops van Tilburg naar Litouwen aan Rhenus. Rhenus besteedt het vervoer uit aan LTT. Het feitelijk vervoer wordt verricht door Karkowski. Een deel van de lading wordt tijdens het transport gestolen, terwijl de vrachtwagencombinatie geparkeerd staat op een onbe-

veiligde parkeerplaats in Duitsland.

Rhenus start tegen ACC en Dell een verklaring-voor-rechtprocedure, opdat zij niet verder aansprakelijk is dan de CMR-limiet (procedure 1). Tegelijkertijd begint Rhenus een verklaring-voor-rechtprocedure tegen LTT en vordert dat LTT aansprakelijk is voor de ladingschade als gevolg van de diefstal, maar wel tot het bedrag van de CMR-limiet (procedure 2).

In procedure 1 stelt de rechtbank eerst vast dat Rhenus belang heeft om Dell ook in rechte te betrekken, nu Dell betrokken was bij de verkoop van de laptops en niet bereid is afstand te doen van haar mogelijk vorderingsrecht tegenover Rhenus. Vervolgens moet de rechtbank vaststellen of Rhenus zich als vervoerder mag beroepen op de CMR-limiet. Zoals bekend, kan dat niet als er sprake is van 'bewuste roekeloosheid' bij de vervoerder of diens ondergeschikten, zoals de chauffeur. Maar evenzeer is bekend dat bij 'diefstal van parkeerplaats'-zaken op grond van de bekende '5 januari-arresten' uit 2001 moet worden vastgesteld of er sprake is van objectieve bewuste roekeloosheid. Dat wil zeggen dat de vervoerder het aan zijn gedraging verbonden gevaar kent en zich ervan bewust is dat de kans dat het gevaar zich zal verwezenlijken aanzienlijk groter is dan de kans dat dit niet zal gebeuren, maar hij zich door dit een en ander niet van dit gedrag laat weerhouden. Dit is de zogenaamde kansrekening die bij 'diefstal van parkeerplaats'-zaken ook als drempelvoorwaarde wordt aangemerkt. De rechtbank heeft er in dit geval geen moeite mee om aan de hand van die kansrekening vast te stellen dat op de betreffende onbeveiligde parkeerplaats in Duitsland de kans op diefstal niet aanzienlijk groter was dan de kans dat er wel gestolen zou worden. De enige manier om dan nog door de limiet te breken is dat de ladingbelanghebbende bewijst dat de feitelijke vervoerder Karkowski of diens chauffeur opzettelijk hebben meegewerkt aan de diefstal van de laptops. Op dat punt krijgt ACC als afzender de bewijsopdracht.

In procedure 2 is Rhenus een verklaring-voor-rechtprocedure begonnen tegen LTT, waarbij Rhenus vordert voor recht te verklaren dat LTT aansprakelijk is voor de ladingschade, maar wel beperkt tot de CMR-limiet.

De rechtbank begint met de vaststelling dat LTT, die immers de goederen noch de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen, niet als opvolgend vervoerder in de zin van art. 34 CMR kan worden aangemerkt, maar hier gewoon als contractuele of papieren vervoerder is opgetreden. LTT probeert zich nog te verweren tegen aansprakelijkheid door te stellen dat Rhenus geen vorderingsrecht jegens haar heeft, nu Rhenus nog niet de schade heeft vergoed aan de oorspronkelijk afzender ACC. Daarvan zegt de rechtbank heel kort, dat het feit dat Rhenus ACC nog niet heeft betaald, niet aan het bestaan van een vorderingsrecht van Rhenus jegens een door haar ingeschakelde vervoerder in de weg staat. Dit lijkt mij een juiste benadering van de vorderingsgerechtigdheid, want een afzender (en dat is Rhenus hier jegens LTT) hoeft niet te bewijzen dat hij schade in eigen vermogen heeft geleden om toch een vorderingsrecht voor de ladingschade jegens de door hem ingeschakelde vervoerder te kunnen uitoefenen.

Overigens probeert Rhenus tijdens deze verklaring-voor-rechtprocedure haar eis nog te vermeerderen, in die zin dat LTT jegens haar onbeperkt aansprakelijk is. Daarvoor acht de rechtbank het echter te laat. Dat had direct bij het starten van deze verklaring-voor-rechtprocedure moeten gebeuren. Kortom, je moet als tussenliggende afzender tevens vervoerder, je vordering tegen de ondervervoerder niet beperken tot de CMR-limiet, want je weet maar nooit of je zelf onbeperkt aansprakelijk bent...

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (mei 2019), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

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

