

DOSSIER TRANSPORT

Verhuizing

S&S 2020/73, Rechtbank Amsterdam (Kantongerecht), 20 april 2020

VERHUIZING VAN STUDENTENINBOEDEL

Dit vonnis van de kantonrechter bespreek ik ten behoeve van studenten die gaan verhuizen. En ten behoeve van hun ouders, die misschien moeten bijspringen als zoon- of dochterlief een onverwachte financiële tegenslag krijgt ...

Een studente boekt online de verhuizing van haar inboedel bij Student Verhuis Services (SVS). Zij kiest voor de *low budget*-verhuizing en niet voor *full service*. Dat betekent volgens de Verhuishandleiding 'Tips en tricks', te raadplegen via een hyperlink, dat zij de spullen zelf transportwaardig moet inpakken.

Op 2 juli 2018 vindt de verhuizing plaats en na de verhuizing is er kras- en lakschade aan twee kasten, een dressoir en drie gestapelde salontafeltjes. Totale schade 2.015,85 euro. Na afronding van de verhuizing had studente een digitale handtekening gezet met de opmerking:

'Klant tekent op voorwaarde dat de schade goed en snel wordt afgehandeld.'

De kantonrechter begint met de vaststelling dat de betreffende schade tijdens de verhuizing is ontstaan. Daarbij was van belang dat SVS na de schademelding op 8 juli 2018 per e-mail had gereageerd met de tekst:

'Als eerste wil ik mijn excuus aanbieden voor de schade die tijdens uw verhuizing is ontstaan. (...) Wij gaan uw schade uiteraard naar behoren met u oplossen conform onze voorwaarden.'



De kantonrechter ziet dat als een erkenning dat de schade tijdens de verhuizing is ontstaan. Ook de handtekening van de studente, met de opmerking dat de schade goed en snel wordt afgehandeld, bewijst dat de schade tijdens de verhuizing is ontstaan.

Een persoonlijke tip: studente heeft tijdens de procedure kleurenfoto's van de schade overgelegd. Neem bij voorkeur die foto's direct bij het zetten van de handtekening; foto's genomen met een mobiele telefoon geven precies aan op welk tijdstip en op welke plaats die foto's zijn genomen. Trouwens, waarom doet de ontvanger dat niet bij iedere zichtbare ladingschade? Dat zou veel gedoe over de vraag of de schade tijdens het vervoer is ontstaan, kunnen voorkomen.

NU DE ZAAK ZELF

Ingevolge artikel 8:1172 BW is de verhuizer verplicht verhuisgoederen, wanneer dat gelet op hun aard of wijze van vervoer nodig is, in te pakken. Hiervan kan echter bij overeenkomst worden afgeweken. In dat geval is de verhuizer niet aansprakelijk voor schade ontstaan door het niet op juiste wijze inpakken (artikel 8:1176 onder b BW). Studente had hier gekozen voor de *low budget*-verhuizing. Dan blijkt uit het aanvraagformulier dat wordt verwacht dat de klant de verhuizing zelf voorbereidt en de inboedel *transportwaardig* inpakt. Dat studente op dat formulier had vermeld dat SVS dekens en 'hondjes' (planken op wielletjes) moest meenemen, onthefte studente dus niet van het zelf transportwaardig inpakken. Dit staat ook duidelijk in de via een hyperlink te raadplegen Verhuishandleiding.

Interessant is dat de kantonrechter deze Verhuishandleiding niet kwalificeert als een set algemene voorwaarden. Deze handleiding bevat immers geen bedingen waarop studente of SVS zich kan beroepen, maar slechts 'tips en tricks' voor een vlot verlopende verhuizing.

In de algemene voorwaarden van SVS, die via een te raadplegen hyperlink van toepassing waren, staat met zoveel woorden dat de aansprakelijkheid voor schade aan niet-transportwaardig ingepakte inboedel is uitgesloten. Dat wordt ook het oordeel van de kantonrechter. SVS is niet aansprakelijk voor de schade, de vordering wordt afgewezen en studente wordt veroordeeld in de proceskosten. Maar, zo voegt de kantonrechter eraan toe - en dat is dan wel weer grappig - nu SVS procedeert zonder professioneel gemachtigde, worden haar kosten begroot op nihil.

Het blijven gelukkig studenten onder elkaar. En zou pa de beurs hebben getrokken om dochterlief de lak- en krasschade alsnog te vergoeden? Of hebben ze de kasten, het dressoir en de salontafeltjes maar zo gelaten?

Personenvervoer per spoor

S&S 2020/76, Hof van Justitie EU 7 november 2019

REIZEN ZONDER KAARTJE

Als je zonder treinkaartje de trein instapt, is er wel een overeenkomst van personenvervoer per spoor tussen jou en de spoorvervoerder tot stand gekomen. Je bent dan verplicht alsnog de ritprijs plus een boete van 50 euro en 15 euro aan administratiekosten te betalen (tenminste als de conducteur langskomt). Misschien wist je dit al, maar juridisch interessant is dat het Europese Hof van Justitie nog eens heeft bevestigd dat op het moment dat je een trein instapt om een rit te maken je een vervoerovereenkomst sluit met de spoorvervoerder die aan jou vrije toegang geeft tot zijn trein. Vanzelfsprekend heb je die overeenkomst al eerder gesloten bij het kopen van een kaartje of het openen van een toegangspoortje met een geldig vervoerbewijs, zoals een OV-chipkaart.

Hoewel het Hof van Justitie Europees recht toepast, kan de redenering van het Hof ook voor het Nederlandse burgerlijk recht worden toegepast. Door het verlenen van vrije toegang tot de trein enerzijds, en het instappen in die trein om een rit te maken anderzijds, uiten de spoorvervoerder en de reiziger hun overeenstemmende wil om een contractuele relatie aan te gaan, zodat de voorwaarden voor een vervoerovereenkomst zijn vervuld. Dit geldt mijns inziens voor alle vormen van openbaar vervoer, zoals bus, tram, metro en veerpont. Je hoeft dus niet in het bezit te zijn van een vervoerbewijs of een ingecheckte OV-chipkaart om toch te kunnen spreken van een vervoerovereenkomst tussen jou en de vervoerder. Zie nader over het tot stand komen van een overeenkomst van personenvervoer: M.H. Claringbould, 'Achterop de scooter: personenvervoerder aansprakelijk', *de Beursbengel*, nr. 818, oktober 2012, p. 12-14.

Doorbreking CMR-limiet

S&S 2020/82, Hof Den Bosch 24 maart 2020

OPZET EN CMR-LIMIET

Het gebeurt vrijwel nooit dat naar Nederlandse maatstaven de CMR-limiet wordt doorbroken op grond van opzet, althans bewuste roekeloosheid.

Zo begon ik de bespreking van het vonnis van Rechtbank Oost-Brabant in deze zaak (*de Beursbengel*, nr. 879, nov. 2018, p. 32, S&S 2018/80).

Ook het hof komt in deze zaak tot de conclusie, na het gehele feitencomplex nog eens te hebben nagelopen, dat het verlies van de



zeven pallets met computers (schade bijna 160.000 euro) tijdens het vervoertraject Eindhoven-Angers (Frankrijk) is ontstaan en dat het verlies van deze zending is veroorzaakt door, althans is gefaciliteerd, door de vervoerder. De zeven pallets kunnen op geen enkele andere wijze verdwenen zijn, dan dat de vervoerder (of een van zijn personeelsleden) daaraan actief heeft meegewerkt. Dat is opzets van de vervoerder en/of zijn personeel en dat leidt tot doorbreking van de CMR-limiet.

De 'film der feiten' zal ik niet herhalen (zie daartoe het arrest) maar wel de overweging van het hof over de bewijslastverdeling (r.o. 3.11.1):

'De stelplicht en de bewijslast van de stelling dat sprake is van grove schuld (ik gebruik liever de term 'bewuste roekeloosheid') of opzet aan de zijde van de vervoerder (in de zin van artikel 29 lid 1 CMR), rusten op degene die zich daar op beroept (in casu de afzender tevens vorderingsgerechtigde). Naar vaste (lagere) jurisprudentie rust in geval van vermissing tijdens het vervoertraject op de vervoerder een verzwaarde motiveringsplicht van zijn verweer. Van een vervoerder, in wiens domein de feitelijke gegevens omtrent het afgelegde vervoer liggen, kan verlangd worden dat hij die feitelijke gegevens verstrekt ter motivering van zijn betwisting van de stellingen van de afzender, teneinde aan afzender aanknopingspunten voor zijn stellingen (en voor eventuele bewijslevering) te verschaffen. Afzender heeft immers, anders dan de vervoerder, geen enkele invloed gehad of kunnen hebben op wat er in die tijd na het vertrek van de vrachtwagencombinatie uit Eindhoven met de zending is gebeurd.'

Anders gezegd, de vervoerder weet wat er onderweg gebeurd is en hij moet feitelijke gegevens omtrent het afgelegde vervoer vertellen, opdat de vorderingsgerechtigde mogelijk kan bewijzen dat dat feitencomplex opzet of bewuste roekeloosheid van de vervoerder en/of diens personeel oplevert.

Als de CMR-limiet wordt doorbroken, moeten ook de volledige expertisecosten en

buitengerechtelijke incassokosten worden vergoed.

Ik blijf van mening dat expertisecosten kosten zijn om de schade vast te stellen en dat zij op één lijn zijn te stellen met materiële schade. Derhalve zijn zij aan te merken als een waardevermindering van de verloren of beschadigde goederen. Als de CMR-limiet wel van toepassing is, vallen die expertisecosten dus onder de limiet. Zie ook, reeds lang geleden al: Dorresteijn 1977, nr. 234, Haak 1984, proefschrift 'De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR', p. 233/234, Parl. Gesch. Boek 8, MvT (14049) bij artikel 8:388 BW, p. 403. Dat standpunt hebben Haak en ik later vele keren herhaald (bijvoorbeeld S&S 2018/78, *de Beursbengel*, nr. 879, nov. 2018, p. 32).

En buitengerechtelijke incassokosten vallen al helemaal buiten het bereik van de CMR. Deze kosten hebben niets te maken met de aansprakelijkheid of schadevergoeding ingevolge de CMR. Zij moeten vergoed worden op basis van artikel 6:96 BW (redelijke kosten ter verkrijging van voldoening buiten rechte), omdat het kosten zijn die de ladingclaimant moet maken om de onwillige vervoerder buiten rechte te dwingen de ladingschade te betalen waarvoor die vervoerder aansprakelijk is (zie ook S&S 2019/63, *de Beursbengel*, nr. 889, nov. 2019, p. 31).

Schade aan schip; lossen S&S 2020/83, Rechtbank Rotterdam 30 oktober 2019 'Linnau'

ONRECHTMATIGE DAAD?

Bij stuwadoorschades, dat wil zeggen bij het lossen beschadigt de stuwadoor het schip, gaat het meestal om de vraag of de stuwadoor, die door de scheepseigenaren op grond van onrechtmatige daad wordt aangesproken, zich kan beroepen op zijn stuwadoorsvoorwaarden. Bijvoorbeeld de VRTO-voorwaarden met daarin een exoneratiebeding of limiet. Zijn het exoneratiebeding en die voorwaarden van toepassing omdat op het terreinbord langs de kade staat vermeld dat een ieder die zich bij de kade bevindt daar op eigen risico is en dat

de VRTO-voorwaarden van toepassing zijn? Daarover schrijf ik regelmatig in *de Beursbengel* (nr. 882, maart 2019, p. 31; nr. 861 Jan.-febr. 2017, p. 28; nr. 858, oktober 2016, p. 30-31).

Maar in de onderhavige zaak gaat het niet om de al dan niet toepasselijkheid van de stuwadoorsvoorwaarden, maar over de belangrijke vraag: heeft de stuwadoor wel een onrechtmatige daad gepleegd bij de door hem gehanteerde methode van lossen?

Het zeeschip 'Linnau', geladen met 3.100 mt metaalslakken is door de stuwadoor gelost met behulp van een grijperkraan. Tijdens dat lossen is er schade ontstaan (olietank 8 is beschadigd en er is een barst tussen spanten 53 en 54 van het ruim; schade bijna 108.000 euro). De bevrachter van de 'Linnau', die de schade aan het schip aan de scheepseigenaar moet vergoeden, vordert die schade van de stuwadoor.

De bevrachter spreekt de stuwadoor aan op grond van onrechtmatige daad.

De rechtbank past – zoals zij altijd doet in dit soort zaken – op de vraag of er sprake is van een onrechtmatige daad van de stuwadoor, het criterium van een oud Hoge Raad arrest toe. Dat is het 'Nicolaos Pateras'-arrest uit 1953. Het komt erop neer dat de enkele omstandigheid dat er schade is ontstaan tijdens het lossen, niet zonder meer een onrechtmatige daad oplevert van de stuwadoor. Er is pas sprake van een onrechtmatige daad als het schadeveroorzakende feit zijn oorzaak vindt in een onrechtmatige gedraging, zoals het niet in acht nemen van de zorgvuldigheid die in het maatschappelijk verkeer betaamt. Nu de bevrachter niet heeft betwist dat er van een gebruikelijke machinale lossing sprake is, is er eerst sprake van een onrechtmatige daad door de kraanmachinist indien hij niet met de bij machinale lossing redelijkerwijs van hem te verlangen zorgvuldigheid te werk is gegaan. De bevrachter moet dat bewijzen.

In dat bewijs slaagt de bevrachter in deze zaak niet omdat hij de feitelijke toedracht onvoldoende heeft weergegeven. Dat de bemanning tijdens de lossing een hard geluid heeft gehoord en dat de schade volgens het expertiserapport 'fresh' is, wil nog niet zeggen dat de stuwadoor tijdens het lossen onzorgvuldig heeft gewerkt. De vordering van de bevrachter wordt afgewezen.

Kortom, niet alleen stellen dat de schade tijdens het lossen is ontstaan, maar ook bewijzen dat er daadwerkelijk onzorgvuldig is gehandeld door de stuwadoor.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (juli/augustus en september 2020), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400GA) Deventer.

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