

Transportverzekering; bedrijfsrisico  
S&S 2020/87, Rechtbank Rotterdam  
6 november 2019

### EEN FAKE KOPER

Zelden bespreek ik zaken over transportverzekeringen, maar deze keer wel omdat deze zaak zo goed laat zien dat het niet-betalen van een partij kaas door een oplichter een bedrijfsrisico is dat buiten de dekking van de transportverzekering valt.

Verkoper heeft per e-mail een bestelling ontvangen voor de levering van een partij kaas. Deze bestelling is vastgelegd in een 'bon de commande' die voorzien is van naam, adresgegevens en stempel van bedrijf X. Verkoper heeft op 25 juli, 31 juli en 4 augustus 2017 drie ladingen kaas (totale waarde 225.477 euro) aan een chauffeur meegegeven, na vertoon van een e-mailbericht door de chauffeur, welke e-mail identiek was aan de e-mail die verkoper had gekregen van degene die de bestelling had geplaatst. Op de CMR-vrachtbrieven was het adres van bedrijf X als eindbestemming opgenomen. Na vertrek kreeg de chauffeur iedere keer van de koper, die 'Ex Works' had gekocht en dus tevens afzender onder de vervoerovereenkomst was, een nieuwe eindbestemming te horen (namelijk de noorderzon...). De facturen die verkoper naar bedrijf X heeft verzonden, zijn nooit betaald.

De door de transportverzekeraar ingeschakelde expert kon al gauw vaststellen dat de partijen kaas waren besteld door een *fake* koper (het woord *fake* werd door beide partijen in de procedure gebruikt).

Verkoper maakt aanspraak op betaling van schade onder de transportverzekering wegens het verlies van drie partijen kaas. De transportverzekeraar weigert dekking wegens afwezigheid van een verzekerd voorval.

De transportverzekering vergoedt alle verliezen van en materiële schade aan de verzekerde zaken onverschillig door welke



oorzaak ontstaan, echter onverminderd 'Aard en gebrek', 'Schuld van de verzekerde' en 'Vrij van oorlogsrisico en stakersrisico' (artikel 2.1 van de voorwaarden). Artikel 4 'Verzekerde reis' van de voorwaarden luidt, verkort weergegeven: 'Het risico gaat in op het moment waarop de zaken (...) worden opgenomen. Het risico eindigt op het moment waarop de zaken zijn aangekomen *in de plaats van bestemming (...)* die de ontvanger daarvoor heeft bestemd (cursief: MHC).'

De rechtbank oordeelt als volgt. Op grond van de feitelijke gang van zaken volgt de rechtbank verkoper niet in haar stelling dat zich tijdens het transport een transportrisico heeft verwezenlijkt doordat de chauffeur naar een andere bestemming is gereden dan het adres van bedrijf X, waardoor de kazen – voor verkoper – verloren zijn gegaan. Het is namelijk de *fake* koper die als ontvanger, zoals bedoeld in artikel 4 van de voorwaarden, moet worden aangemerkt, aangezien dit de persoon was die de kazen van verkoper wens te ontvangen en degene die voor het transport van de kazen, dat onder de dekking van de transportverzekering viel, heeft gezorgd. Op grond van artikel 4 van de voorwaarden eindigt het transportrisico op het moment waarop de zaken zijn aangekomen op de plek van bestemming die de ontvanger daarvoor heeft bestemd. Er is dus geen sprake van het 'verloren gaan' van de kazen. De kazen zijn 'enkel' niet betaald door de *fake* koper. Dit betreft een bedrijfsrisico dat buiten de dekking van de transportverzekering valt.

Tot slot oordeelt de rechtbank dat het afsluiten van een all-riskverzekering niet maakt dat verkoper er redelijkerwijs op had mogen vertrouwen dat alle schade tijdens het transport was gedekt. De betekenis van een all-riskclausule kan immers niet zijn, dat er alsnog dekking ontstaat, die met aard en strekking van de betreffende verzekering in strijd is.

Kortom, een transportverzekering biedt geen dekking wanneer de goederen zijn verkocht aan een *fake* koper en de goederen zijn

aangekomen op de plek van bestemming die de ontvanger (de *fake* koper) daarvoor heeft bestemd, namelijk de noorderzon.

Luchtvervoer; bagage  
S&S 2020/89, Hof van Justitie EU  
9 juli 2020

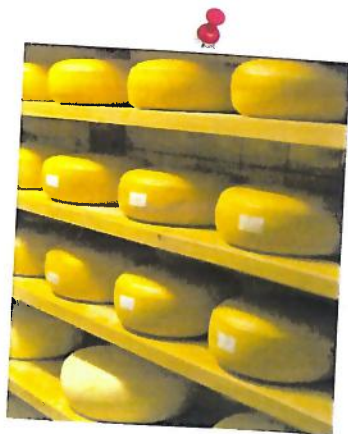
### ZOEKGERAAKTE BAGAGE

In de *Beursbengel*, nr. 885, juni 2020, S&S 2020/1, heb ik een arrest van het Hof van Justitie besproken. Daarin heeft het Hof uitgemaakt dat wanneer in een vliegtuig een kopje hete koffie van het uitklapafeltje valt en brandwonden veroorzaakt, er sprake is van een 'ongeval', voor de gevolgen waarvan de luchtvervoerder aansprakelijk is, tenzij bewezen kan worden dat de passagier zelf het kopje heeft omgestoten.

Als er ooit weer normaal mag worden gevlogen is het ook handig om te weten, hoeveel geld de luchtvervoerder moet betalen als je bagage zoek raakt. Daarover gaat dit arrest.

In artikel 22 lid 2 van het Verdrag van Montreal is bij het vervoer van bagage de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies, beschadiging of vertraging beperkt tot (per 28 december 2019) 1288 SDR, circa 1.530 euro. Dus als je je koffer met daarin een dure laptop en juwelen (niet in je koffer doen!) kwijtraakt, krijg je nooit meer dan 1.530 euro vergoed. Maar hoe zit het nu als het gaat om een koffer met wat vakantiekleeding met een waarde van zo'n 1.000 euro? In de praktijk betalen veel luchtvaartmaatschappijen – als vaststaat dat de koffer tijdens het vervoer verloren is gegaan – dat bedrag van 1.530 euro, zonder de passagier te vragen de waarde van de inhoud van de koffer te bewijzen.

Maar op een vlucht van Ibiza via Barcelona naar Fuerteventura (Canarische Eilanden) – van het ene prettige strand naar het andere – raakt een passagier haar bagage kwijt. De luchtvaartmaatschappij biedt slechts 250 euro schadevergoeding, nu passagier geen





informatie heeft verstrekt over de inhoud en waarde van die bagage. Passagier stelt echter dat zij recht heeft op bovengenoemde limiet, dit ter vergoeding van de materiële en immateriële schade die zij door het verlies van haar bagage heeft geleden.

Na allemaal ingewikkelde juridische overwegingen omtrent de interpretatie van het Europese recht, komt het Hof tot de conclusie dat de passagier niet van rechtswege en op een forfaitaire basis recht heeft op de limiet. Bijgevolg moet door de nationale rechter aan de hand van zijn regels omtrent bewijsvoering het bedrag van de aan de passagier verschuldigde schadevergoeding worden vastgesteld; dat bedrag kan niet hoger zijn dan de limiet. Dus in de toekomst komt er bij verlies van bagage niet zonder meer een uitkering van 1.530 euro. De passagier zal in ieder geval een begin van bewijs moeten leveren omtrent de waarde van de inhoud van de zoekgeraakte bagage. Let op, als twee koffers van de passagier verloren raken, blijft de limiet 1.530 euro; de bagagelimiet wordt berekend per passagier.

.....

**Personenvervoer; eigen schuld**  
**S&S 2020/95, Rechtbank Rotterdam**  
**19 februari 2020**

#### VERVOERDERSOVERMAGT EN EIGEN SCHULD

Nu er steeds minder wordt geprocedeerd over aansprakelijkheid bij ladingschadezaken (we weten nu wel dat de vervoerder eigenlijk altijd aansprakelijk is bij diefstal van de lading, de meest voorkomende vorm van ladingschade) richt ik mijn aandacht wat meer op het personenvervoer.

Een passagier valt in de bus bij het naderen van de halte. Hij heeft zijn linker dijbeen gebroken en na de operatie moet hij 58 dagen in een verpleeghuis verblijven voor verder herstel. Hij stelt de busvervoerder aansprakelijk. De hoogte van de schade moet later in een schadestaatprocedure worden vastgesteld. De passagiers stelt dat hij is gevallen omdat de chauffeur bijzonder hard heeft geremd terwijl de passagier alvast naar voren liep om uit te checken.

De rechtbank bekijkt zorgvuldig de verklaringen van de passagier en de chauffeur en stelt vast dat hier sprake is van een ongeval in de zin van artikel 8:105 lid 1 BW; de vervoerder is aansprakelijk voor letsel van de reiziger ten gevolge van een ongeval. Maar in lid 2 van artikel 8:105 BW staat dat de vervoerder niet aansprakelijk is, voor zover het ongeval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een vervoerder de gevolgen daarvan niet



heeft kunnen verhinderen. Anders gezegd, de vervoerder is niet aansprakelijk als hij vervoerdersovermacht kan bewijzen.

Voor de interpretatie van vervoerdersovermacht sluit de rechter aan bij de uitleg van de Hoge Raad over de vervoerdersovermacht van artikel 17 lid 2 CMR<sup>1</sup>, hetgeen betekent dat ook de personenvervoerder zich pas op overmacht kan beroepen indien hij aantoont dat hij *alle* (cursivering van de Hoge Raad) in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft genomen om de schade te voorkomen.

Gelet op de verschillende verklaringen komt de rechtbank tot het oordeel dat de chauffeur passagier niet heeft gewaarschuwd dat hij moest blijven zitten en dat de chauffeur hard, althans niet voorzichtig genoeg, heeft geremd. De chauffeur heeft niet alle maatregelen getroffen die van een zorgvuldig vervoerder zijn te vergen en aldus slaagt het beroep op vervoerdersovermacht niet. De busvervoerder is aansprakelijk.

#### EIGEN SCHULD

Maar daarmee zijn we er nog niet want de busvervoerder beroept zich op eigen schuld van de passagier. Artikel 8:109 lid 1 BW bepaalt namelijk:

*'Indien de vervoerder bewijst dat de schuld of nalatigheid van de reiziger de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, kan de aansprakelijkheid van de vervoerder geheel of gedeeltelijk worden opgeheven.'*

Welnu, de rechtbank vindt dat het beroep op eigen schuld slaagt. De passagier was alvast opgestaan terwijl de bus nog reed, zodat hij sneller kon uitstappen en de chauffeur

zonder vertraging zijn route kon vervolgen. Alhoewel dat gedrag op zich te begrijpen valt, zo oordeelt de rechtbank, had het voor de hand gelegen dat passagier zijn veiligheid voorop zou stellen en pas van zijn zitplaats zou opstaan om uit te stappen als de bus volledig tot stilstand was gekomen. Niet is gebleken dat de chauffeur hem in dat geval onvoldoende tijd zou gunnen om veilig uit te stappen. Derhalve heeft passagier door zijn gedrag in enige mate bijgedragen aan het ontstaan van de schade. Dit is reden om de aansprakelijkheid van de busvervoerder gedeeltelijk op te heffen, in die zin dat de aansprakelijkheid voor 20 procent voor rekening van passagier dient te komen en voor 80 procent voor rekening van de busvervoerder.

Ik merk op dat nu het percentage eigen schuld van passagier zo gering is, de rechtbank niet meer de billijkheidscorrectie, die besloten ligt in artikel 6:101 BW, hoeft toe te passen. Bij een schuldpercentage van bijvoorbeeld 50-50 zou de rechter die billijkheidscorrectie wel kunnen toepassen, gelijk het Hof Amsterdam heeft gedaan in de zaak van de 'drie vrienden in de speedboot' (*de Beursbengel*, nr. 891, jan.-febr. 2020, p. 27-28, S&S 2019/84).

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (september en oktober 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.

#### VOETNOOT

1. Hoge Raad 17 april 1998, ECLI:NL:HR:1998:ZC2632, S&S 1998/75 (Brada/Oegema).