

Wegvervoer S&S 2020/107, Rechtbank Noord-Nederland, 20 maart 2019

WEGVERVOER; WIE MOET WAT BEWIJZEN?

De vervoerder is onder een overeenkomst tot wegvervoer verplicht de door hem ten vervoer aangenomen goederen op tijd en in dezelfde staat als waarin hij deze in ontvangst heeft genomen op de plaats van bestemming af te leveren. Bij gebreke daarvan is hij, behoudens overmacht of andere bijzondere ontheffingsgronden, aansprakelijk (artt. 8:1095 en 8:1098 lid 1 BW en artt. 17 en 18 CMR). In de woorden van prof. Maarten Claringbould 'goed erin, goed eruit'.

De afzender (of geadresseerde) stelt de schade vast en moet deze zo nodig bewijzen. Men moet dan bewijzen dat de zaken in goede staat ten vervoer zijn aangeboden en dat de zaken beschadigd of in het geheel niet zijn afgeleverd. Slaagt de afzender in het bewijs van de schade, dan is de vervoerder in principe aansprakelijk, zij het dat de vervoerder zich in beginsel kan beroepen op de aansprakelijkheidsbeperking van 8,33 SDR per kilogram verloren gegaan of beschadigd gewicht en dat gevolgschade is uitgesloten. Alleen indien de vervoerder of diens hulppersoon gehandeld heeft met opzet of volgens de *lex fori* daarmee gelijk te stellen schuld (artikel 29 CMR) kan hij die beperking niet inroepen.

De Hoge Raad heeft voor wat betreft bewuste roekeloosheid een zeer streng criterium geformuleerd. In essentie komt het er naar Nederlands recht op neer dat vrijwel alleen in gevallen van opzet of vermoeden van opzet van de vervoerder of diens hulppersonen een aansprakelijkheidsdoorbreking aan de orde is. Indien de afzender een vermoeden heeft dat hulppersonen van de vervoerder betrokken zijn bij de diefstal en hij dit vermoeden kan staven met bijvoorbeeld een expertiserapport, dan kan hij in een procedure gebruikmaken van het wapen van de 'verzwaarde stelplicht'. De vervoerder kan in een dergelijk geval niet volstaan met een blote, niet-gemotiveerde ontkenning van de stellingen van de afzender dat hij, althans zijn hulppersonen, betrokken is bij de diefstal. De vervoerder zal in zo'n geval op zijn beurt gemotiveerd en gedocumenteerd moeten stellen wat de waarschijnlijke oorzaak is van het verlies. De reden hiervoor is dat de vermeende diefstal zich afspeelt binnen het domein van de vervoerder en hij degene is die toegang heeft tot de informatie daarover. Het niet-voldoen aan de processuele ophelderingplicht leidt ertoe dat het verweer tegen de gestelde opzet of bewuste roekeloosheid wordt verworpen. Dit is inmiddels een vaste lijn in de jurisprudentie.

Die problematiek speelde ook in de pro-

cedure voor de Rechtbank Noord-Nederland. Eimskip heeft Girteka ingeschakeld voor het vervoer over de weg van een lading vis vanuit Velsen-Noord naar St. Malo in Frankrijk. Girteka heeft op zijn beurt de ondervoerder Farvertrans ingeschakeld die op zijn beurt het vervoer heeft uitbesteed aan Ecosoftbn. De zending vis wordt geladen in Velsen-Noord, maar is nooit ter bestemming aangekomen. Eimskip begint daarop een procedure tegen Girteka in Nederland. In die procedure blijft onduidelijk waar de zending is gebleven en evenmin geeft vervoerder Girteka opheldering over wat er met de zending is gebeurd. Dat rekent de rechtbank de vervoerder zwaar aan. De rechtbank overweegt dan ook dat Eimskip niet voldoet aan de (processuele) ophelderingplicht en beslist dat Girteka derhalve volledig aansprakelijk is en zich niet op de aansprakelijkheidslimitering kan beroepen.

Uit deze zaak volgt nogmaals dat het in een procedure zaak is gemotiveerd te stellen en gemotiveerd te weerleggen. Een vervoerder kan er niet mee volstaan om eenvoudig te ontkennen, maar moet het verweer nader concretiseren. Dit impliceert echter niet dat de vervoerder, om zich op de beperking te kunnen beroepen, moet aantonen wat de oorzaak van de schade of het verlies is. Dat is in strijd met het systeem van het verdrag of de wet. Voldoende lijkt dat de vervoerder realistische scenario's schetst hoe het verlies heeft kunnen ontstaan en beschikbare informatie verstrekt.

Opvolgend vervoer S&S 2020/105, Gerechtshof Den Haag, 23 juni 2020

OPVOLGEND VERVOER GEEFT GEEN EXCLUSIEF VORDERINGSRECHT?

In december 2012 ontstaat schade aan een partij van 40 assen met 22.500 kg brutogewicht, die vervoerd diende te worden van Södertälje (Zweden) naar Zwolle. Op de CMR-vrachtbrief staat Scania Zweden als afzender vermeld, Scania Zwolle als geadresseerde, E-Logistics als vervoerder en Vis als opvolgend vervoerder.

E-Logistics heeft het vervoer uitbesteed aan Vis en Vis op zijn beurt aan Retra. De vrachtwagen van Retra kantelt bij een eenzijdig ongeval

in Duitsland. Daarop spreekt E-Logistics Vis aan tot vergoeding van de ladingschade. Vis voert verweer en stelt onder meer dat er sprake is van opvolgend vervoer. Vis stelt ook dat E-Logistics, omdat er sprake is van opvolgend vervoer, geen regres kan nemen op zijn contractuele wederpartij, maar alleen de feitelijke c.q. opvolgende vervoerder Retra kan aanspreken tot vergoeding van de ladingschade. Retra heeft blijkens het handelsregister haar onderneming opgeheven. Kort gezegd is de vraag of een papieren vervoerder met gebruikmaking van de opvolgend vervoerregeling aan de aansprakelijkheid ten opzichte van de contractuele afzender kan ontkomen. Op die vraag geeft het Hof Den Haag een duidelijk antwoord.

Hoe zat het ook alweer met het opvolgend vervoer? De Hoge Raad heeft beslist in het arrest Beurskens/Veldhuizen (S&S 2016/1) dat er sprake is van opvolgend vervoer indien de eerste vervoerder en de tweede vervoerder uitsluitend 'papierene' vervoerder zijn en de feitelijke vervoerder, die het transport in zijn geheel uitvoert, de goederen en de vrachtbrief in ontvangst neemt van de oorspronkelijke afzender. De feitelijke vervoerder wordt dan als 'opvolgend vervoerder' in de zin van artikel 34 CMR aangemerkt.

Het Hof Den Haag verwijst naar dit arrest en geeft aan dat de Hoge Raad heeft overwogen dat het voorwerp en doel van de opvolgend vervoerregeling is om de verhaalsmogelijkheid van de belanghebbenden en de verhaalzoevende vervoerder te versterken. Vervolgens komt het hof tot de slotsom dat de strekking van de opvolgend vervoerregeling (artikel 36 CMR) is dat de ladingbelanghebbende er een debiteur bij krijgt en zich kan verhalen op hetzij zijn wederpartij (eerste vervoerder), hetzij op de laatste vervoerder, oftewel degene die de schade feitelijk heeft veroorzaakt.

Het Hof Den Haag gaat dan ook logischerwijs niet mee in het betoog van E-Logistics dat Vis, omdat er sprake is van opvolgend vervoer, alleen op de feitelijke vervoerder en niet op de contractuele vervoerder regres kan nemen. Hier voegt het hof aan toe dat als het verweer van E-Logistics zou worden gevolgd, Vis opeens met een minder solvabele debiteur te maken zou krijgen, die Vis niet heeft uitgezocht. E-Logistics is dan ook aansprakelijk ten opzichte van Vis.

Los daarvan attendeert het hof op de mogelijkheid om de opvolgend vervoerregeling (deels) contractueel uit te sluiten. De CMR staat dit toe. In de praktijk maken partijen hier niet of nauwelijks gebruik van.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (november 2020), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

Mr. V.R. (Vincent) Pool
De auteur is partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.

