

## DOSSIER JURISPRUDENTIE TRANSPORT

**Zeevervoer; toepassing Hague-Visby Rules; bewijslast staat goederen, excepties en klachttermijn, S&S 2021/11 Gerechtshof Amsterdam 10 november 2020**

### Metaalspoelen met condensatieschade

Bij zeevervoer van goederen onder cognossement is de vervoerder onder de Hague-Visby Rules (HVR) verplicht de goederen in dezelfde staat af te leveren als waarin hij deze ten vervoer ontving (artikel III HVR). Oftewel de 'leer Claringbould': 'Goed erin, goed eruit'. Doet de vervoerder dat niet, dan is hij aansprakelijk, tenzij hij zich kan beroepen op een exceptie (artikel IV HVR). De theorie is rechttoe recht-aan, maar de praktijk is dat niet. In het recente arrest van het Hof Amsterdam in de 'Erasmusgracht' speelt de vraag *wanneer en waardoor* de schade aan een zending metaalspoelen is veroorzaakt en wie dat moet en kan bewijzen. Ook legt het hof nog een keer uit wat de vervoerder precies moet bewijzen om zich op een exceptie te mogen beroepen en komt de korte klachttermijn van de HVR aan de orde. Kortom, een interessant arrest om bij stil te staan.

### Feitelijke achtergrond

De zaak betreft het zeevervoer van een zending metaalspoelen van Porto Marghera in Italië naar Houston, USA aan boord van het ms. 'Erasmusgracht'. De 124 spoelen waren door Macsteel gekocht van een Italiaanse partij en doorverkocht aan Curtis Steel. De metaalspoelen, die op gebruikelijke wijze verpakt waren, zijn in de laadhaven met regenachtig weer geladen aan boord van het schip. Vervolgens heeft de zeevervoerder een *schon cognossement*, dat wil zeggen een cognossement, waarin geen opmerkingen over schade staan opgenomen, d.d. 8 februari 2015 afgegeven met Macsteel als met name genoemde ontvanger. Bij de geplande tussenstop in Port Chester, USA stelde de kapitein vast, toen het ruim geopend werd, dat er ernstige condensatie was in het ruim waarin de metaalspoelen waren geladen. Na aankomst van het schip in Houston, half maart 2015, heeft een expert de metaalspoelen in opdracht van Macsteel bekeken en foto's genomen. De spoelen zijn daarna over de weg naar Curtis Steel doorvervoerd. De chauffeurs hebben de voorgelegde *schone ontvangstbewijzen* ongeclausuleerd getekend, met uitzondering van enkele opmerkingen over mechanische schade. Na aankomst bij Curtis Steel bleken de spoelen aanzienlijke condensatieschade te hebben. Curtis Steel heeft Macsteel pas op 1 april 2015 aansprakelijk gesteld, waarna verder onderzoek heeft plaatsgevonden. Eind april 2015 heeft ook de expert van de zeevervoerder een uitnodiging ontvangen om de schade te onderzoeken. Macsteel heeft Curtis Steel schadeloos gesteld

en vordert de schade vermeerderd met expertisekosten van de zeevervoerder. De zeevervoerder weigert de schade te vergoeden.

### Innerlijke/outerlijke staat goederen

De zeevervoerder voert als meest verstrekkende verweer dat Macsteel moet bewijzen dat de schade is ontstaan tijdens de periode dat hij als vervoerder aansprakelijk was voor de goederen en dat Macsteel dat bewijs niet heeft geleverd. Daarbij beroept de zeevervoerder zich erop dat het feit dat de metaalrollen bij belading in uiterlijk goede staat verkeerden niets zegt over hun innerlijke toestand op dat moment. Volgens de vervoerder heeft Macsteel niet aangetoond dat de metaalspoelen er ook onder het verpakingsplastic bij belading goed uitzagen en dat de schade niet na lossing is ontstaan. Het hof is het met de vervoerder eens dat de uiterlijke staat van de goederen op zichzelf niets hoeft te zeggen over de innerlijke staat. Maar, zo voegt het hof daaraan toe, de uiterlijke staat (van de verpakking) kan wel een aanwijzing vormen voor de innerlijke staat van de goederen. Daarbij spelen onder meer de aard van de goederen, de aard van de verpakking en de aard van de schade een rol. Het hof weegt vervolgens de verschillende feitelijke omstandigheden. Hij weegt daarbij mee dat de zeevervoerder niet heeft toegelicht hoe de schade voor belading of na lossing kan zijn ontstaan; dat er door experts van beide kanten is vastgesteld dat de schade is veroorzaakt door een langdurige blootstelling aan water; dat er een *schon cognossement* is afgegeven; en dat de zeevervoerder niet heeft aangetoond welke maatregelen hij heeft genomen om te voorkomen dat de goederen bij belading ondanks de regenbuien niet nat zijn geworden. Het verweer dat de schadeoorzaak voor belading of na lossing ligt, wordt tegen die achtergrond verworpen.

### Klachttermijn HVR

De vervoerder beroept zich er verder op dat Macsteel te laat heeft geklaagd. De HVR bevat in artikel III-6 de bepaling dat de schade direct, althans in een periode van drie dagen na lossing, gemeld moet worden bij de vervoerder. Het hof merkt terecht op dat op schending van die 'klachttermijn' niet de sanctie staat van verval van recht, maar dat een schending slechts leidt tot het bewijsvermoeden dat de zending in goede staat is afgeleverd. Het staat

de ladingbelanghebbende vrij om alsnog aan te tonen dat de goederen bij lossing wel degelijk beschadigd waren. En dat lukt Macsteel hier, *onder meer met een beroep op de expertise aan boord die voor lossing heeft plaatsgevonden.*

### Excepties

De zeevervoerder beroept zich verder nog op een trits van excepties genoemd in artikel IV HVR, waaronder die van verborgen gebrek, slechte verpakking, en afwezigheid van alle schuld. Het hof bevestigt de vaste leer dat een vervoerder om zich met succes op een exceptie te kunnen beroepen moet aantonen dat 1. de exceptiegrond zich heeft voorgedaan; én 2. de genoemde exceptiegrond de schade ook daadwerkelijk heeft veroorzaakt (causaal verband). Ook geeft het hof concrete aanwijzingen voor toepassing van de ingeroepen excepties. Het hof licht voor wat betreft de exceptie van verborgen gebrek toe dat deze ziet op de aard van het goed. Ook als de metaalspoelen voor de reis aan water zouden zijn blootgesteld, kan dat niet leiden tot een geslaagd beroep op de exceptie. Voor wat betreft de verpakking merkt het hof op dat die in beginsel niet onvoldoende is als de wijze van verpakken gebruikelijk is. Een beroep op de overmachtsexceptie vergt dat de vervoerder een andere oorzaak stelt en bewijst, en wel één waaraan hij en iedereen waarvoor hij verantwoordelijk is niets heeft kunnen doen. Ook moet de vervoerder dan open kaart spelen.

### Verstopperij spelen

Opvallend is dat het hof expliciet overweegt dat het feit dat de zeevervoerder de relevante pagina's uit het logboek niet heeft overgelegd een rol speelt bij de beoordeling. Procespartijen zijn verplicht de feiten die voor de beslissing van belang zijn volledig en naar waarheid aan te voeren. Doen zij dat niet, dan heeft de rechter de mogelijkheid daaraan de gevolgen te verbinden die hij geraden acht (artikel 21 Rv). Het hof maakt hier van die mogelijkheid gebruik. En dat zien we de laatste tijd vaker. Verstopperij spelen wordt bestraft. Dat geldt voor het zeevervoer net zo goed als voor onopgehelderde schadeoorzaken in het wegvervoer. Hier zien we hoe het procesrecht direct invloed heeft op het materiële transportrecht.

### Eindoordeel

In navolging van de rechtbank oordeelt het Hof Amsterdam dat de zeevervoerder de door Macsteel geleden schade moet vergoeden.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (december 2020 en februari 2021), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

Dr. J.A. (Jollen) Kruit  
De auteur is partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.

