

DOSSIER JURISPRUDENTIE TRANSPORT

Wegvervoer S&S 2020/26 en S&S 2021/13, Hof 's-Hertogenbosch
24 december 2019 en 12 januari 2021

Wegvervoer; wie moet wat bewijzen?

Het komt voor dat de vervoerder of een derde schade lijdt door gedragingen van de afzender. Dan spreken we over afzendersaansprakelijkheid. Deze schades kunnen ontstaan doordat de lading gevaar veroorzaakt aan het voertuig (denk aan ontbranding van een ten vervoer aangeboden gevaarlijke stof). Ook kan schade ontstaan doordat foute informatie over de lading is opgegeven.

De problematiek van de afzendersaansprakelijkheid speelde ook in deze procedure voor het Hof Den Bosch. De situatie was als volgt. Een Bulgaarse partij geeft opdracht tot vervoer van Landgraaf naar het Verenigd Koninkrijk aan de Nederlandse vennootschap A. A schakelt op zijn beurt het eveneens Nederlandse B in. Op 21 oktober 2015 laadt een chauffeur van B de pallets in een trailer. De bijbehorende CMR-vrachtbrief vermeldt dat het zou gaan om '4 pallets kitchenware 112 boxes'. De chauffeur maakt een tussenstop in Kerkrade, waarna de pallets in Eindhoven worden overgeslagen, voorzien van stickers en worden gecrossdoekt. Een andere chauffeur van B vervoert de zaken vervolgens richting het Verenigd Koninkrijk. De Franse douane houdt de chauffeur echter aan voor inspectie. Er worden sigaretten aangetroffen. Deze sigaretten zijn smokkelwaar, waarvoor geen accijnzen zijn voldaan. De Franse douane maakt een proces-verbaal op, waarin wordt verwezen naar de vrachtbrief die overhandigd is door A aan B. Door dit voorval lijdt B schade, wat zij wenst te verhalen op A.

In eerste aanleg oordeelt de rechtbank dat A aansprakelijk is voor de door B geleden schade, onder meer op basis van artikel 11 CMR. Artikel 11 CMR verplicht de afzender om ter voldoening aan de douane- en andere formaliteiten die voor de aflevering van de goederen moeten worden vervuld, de nodige bescheiden bij de vrachtbrief te voegen en de vervoerder alle door hem gewenste inlichtingen te verschaffen. Op de vervoerder rust geen onderzoeksplicht.

De tweede zin van artikel 11 lid 2 CMR luidt:

'De afzender is jegens de vervoerder aansprakelijk voor alle schaden die kunnen voort-spruiten uit de afwezigheid, onvolledigheid of onregelmatigheid van deze bescheiden en inlichtingen, behoudens in geval van schuld van de vervoerder.'

Volgens artikel 6 lid 1 sub f CMR dient op de vrachtbrief de gebruikelijke aanduiding van de aard der goederen, en bij gevaarlijke goederen hun 'algemeen erkende benaming', te worden opgenomen. Volgens artikel 7 in samenhang met artikel 6 lid 1 sub f CMR is de afzender aan-

sprakelijk voor alle kosten en schade die door de vervoerder worden geleden als gevolg van onnauwkeurige of onvolledige aanduiding van de aard van de goederen. Kortom, als in de plaats van 'kitchenware' sigaretten zijn meegegeven zonder dit te vermelden, is de afzender aansprakelijk. Of de afzender zelf wist van de aard van de zending doet er niet toe: het betreft een risicoaansprakelijkheid.

De centrale vraag in de procedure was, kort gezegd, of er voldoende bewijs was dat de afzender de sigaretten had meegegeven. Daar waar de rechtbank beslist dat dit volgt uit de CMR-vrachtbrief in samenhang met het proces-verbaal van de Franse justitie, oordeelt het hof dat het feit dat de Franse douane sigaretten in de oplegger heeft aangetroffen onvoldoende bewijs oplevert dat het A was die de sigaretten meegegeven heeft. Het hof beslist dat op B de last rust om te bewijzen dat de pallets die de douane in beslag heeft genomen dezelfde zijn als de pallets die A heeft meegegeven. Er bestaat volgens het hof kennelijk de mogelijkheid dat de pallets onderweg verwisseld zouden zijn. Dat de door de Bulgaarse vennootschap aangeleverde koopdocumentatie in de woorden van het hof 'nogaal schimmig' lijkt, acht het hof niet relevant.

Commentaar

Hiermee miskent het hof dat uit de vrachtbrief volgt dat de vervoerder vier pallets van A heeft ontvangen, dat duidelijk is dat de chauffeur van B de aan hem door A overhandigde vrachtbrief aan de Franse douane heeft getoond en de Franse douane deze vrachtbrief vervolgens aan de aangetroffen pallets met sigaretten heeft gekoppeld. Ook de dubieuze kooprelatie zou gewicht in de schaal behoren te leggen. Daarmee miskent het hof dat uit het samenspel van artikel 7 lid 1 juncto artikel 8 lid 1 en artikel 9 lid 1 CMR volgt dat het uitgangspunt behoort te zijn dat de bewijslast op de afzender behoort te rusten om aan te tonen dat hij niet de sigaretten heeft meegegeven.

Expeditie of vervoer?

S&S 2021/12, Hof Amsterdam, 6 oktober 2020

Expeditie of multimodaal vervoer?

Veel ondernemingen maken gebruik van een expediteur die het vervoer regelt. Het komt vaak voor dat partijen niet duidelijk afspreken of een expeditie- of vervoerovereenkomst wordt gesloten. De vraag is dan: zijn partijen vervoer of expeditie overeengekomen? Het verschil tussen vervoer en expeditie is met name gelegen in het feit dat de expediteur in geval van schade aan de vervoerde lading niet of zeer beperkt aansprakelijk is, terwijl de vervoerder aansprakelijk is volgens de regels van het vervoerrecht.

Bij de beantwoording van de vraag wat partijen bij het ontbreken van duidelijke, schriftelijke afspraken zijn overeengekomen speelt de zogenaamde Haviltex-maatstaf (Hoge Raad 13 maart 1981, *NJ* 1981, 635) een grote rol. Het komt volgens het Haviltex-criterium steeds aan op 'de zin die partijen in de gegeven omstandigheden over en weer redelijkerwijs aan elkaars verklaringen en gedragingen mogen toekennen en op hetgeen zij te dien aanzien redelijkerwijs van elkaar mogen verwachten'. Het gaat er dus om wat partijen hebben bedoeld overeen te komen, waarbij gekeken kan worden naar zowel verklaringen en gedragingen als naar verwachtingen. Volgens de geldende leer moet de partij die als expediteur wenst te contracteren, dat ook duidelijk maken ten opzichte van zijn contractspartij. Onduidelijkheid over de hoedanigheid komt voor rekening van de partij die zich als expediteur presenteert.

Ook in deze zaak gaat het om de vraag of partijen expeditie of vervoer zijn overeengekomen. Five Star heeft opdracht gekregen van De Bakkerij ter zake gecombineerd vervoer van een partij ingevroren snacks van Bursa (Turkije) naar Amsterdam. Tijdens het vervoer is temperatuurschade ontstaan aan de lading. Five Star verweert zich onder meer door aan te geven dat zij geen vervoer-, maar een expeditie-overeenkomst zou hebben gesloten. Dat zou onder meer volgen uit de website van Five Star waarop zij als *forwarding agent* staat vermeld, de omschrijving in de Kamer van Koophandel, de standaardverwijzing naar de Fenex-voorwaarden, de omstandigheid dat Five Star geen eigen vervoermiddelen heeft en dat Five Star als naam 'Five Star Services' en niet Five Star Transport heeft.

Het Hof Amsterdam beantwoordt de vraag of een expeditie- of vervoerovereenkomst is gesloten aan de hand van het Haviltex-criterium. Het hof overweegt dat het aan Five Star was om duidelijk te maken dat zij als expediteur zou contracteren en dat de omstandigheden die Five Star heeft aangevoerd daartoe onvoldoende zijn. Daarbovenop overweegt het hof dat de omstandigheid dat Five Star een *all-in rate* (een lumpsum) in rekening heeft gebracht, erop wijst dat een vervoerovereenkomst is gesloten. Kortom, Five Star is als gecombineerd vervoerder aansprakelijk. Omdat de schade is ontstaan tijdens het wegvervoer, wordt de aansprakelijkheidsregeling van het BW toegepast en dus ook de limiet van 3,40 euro per kilogram verloren en/of beschadigd gewicht.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (Aflevering 2; 2021), Kluwer B.V., Postbus 23, (7400 GA) Deventer.

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