

S&amp;S 2023/23 en 58

Rechtbank Rotterdam, 13 april 2022 en  
26 april 2023**Ladingschade tijdens internationaal goederenvervoer over de binnenwateren**

Bewijs en bewijslastverdeling: veel zaken staan of vallen bij het beschikbare bewijs. Bewijsmateriaal is niet altijd voor alle partijen in gelijke mate beschikbaar. Ook luistert het nauw welke partij wat moet bewijzen. Als je iets moet bewijzen, maar je dat niet kunt, wordt het lastig. De vraag van de bewijslast is van groot belang en vormt dan ook niet zelden een essentieel discussiepunt. De onderhavige zaak is een mooi voorbeeld van het belang van de bewijslastverdeling en van de toetsing van het aangevoerde bewijsmateriaal.

**Casus**

De feitelijke achtergrond van de zaak waarin de twee vonnissen zijn gewezen betreft het vervoer van een zending phenol aan boord van het binnenschip 'Lorentz'. De zending was door Cepsa verkocht aan Hexion. Cepsa heeft het vervoer vanuit Antwerpen naar Rotterdam geboekt bij Interstream. De phenol is op 2 juli 2019 geladen aan boord van de 'Lorentz', nadat de ladingtanks van het schip namens Cepsa waren geïnspecteerd en akkoord bevonden. Ook is tijdens de belading een eerste voet-monster genomen. Bij aankomst van het schip in Rotterdam weigert de geadresseerde de lading, omdat zij een afwijkende kleurwaarde vaststelt. Cepsa heeft de lading phenol na schadebeperkende maatregelen tegen minderwaarde verkocht.

Voor de Rechtbank Rotterdam vordert Cepsa de door hem geleden schade, becijferd op ongeveer 630.000 euro, van Interstream op basis van wanprestatie. Interstream stelt dat niet is aangetoond dat de kleurwaardes tijdens de reis zijn gewijzigd. Ook stelt de vervoerder dat er sprake is van vervoerdersovermacht en dat Cepsa zijn schade niet goed heeft beperkt.

**Beslissing rechtbank**

De rechtbank bepaalt allereerst dat zij internationaal bevoegd is (gedaagde Interstream is in Nederland gevestigd) en dat op het internationale vervoer over de binnenwateren het CMNI van toepassing is. Vervolgens geeft zij de relevante rechtsregel weer, die in de woorden van emeritus prof. Claringbould kan worden samengevat als 'goed erin, slecht eruit; de vervoerder is aansprakelijk, tenzij...'. Concreet moet Cepsa dus aantonen dat de lading in goede staat is beladen. Als dat lukt, is het vervolgens aan Interstream om aan te tonen waarom de verkleuring niet voor zijn rekening dient te komen.



Cepsa meent dat de goede staat bij belading blijkt uit het schone cognossement dat door de kapitein is afgegeven. De rechtbank vindt dat evenwel onvoldoende. De vermelding op het cognossement dat de lading in goede staat verkeerde, ziet slechts op de uiterlijk waarneembare staat van de lading. De belading heeft buiten het zicht van de kapitein plaatsgevonden en een afwijkende kleurwaarde moet door laboratoriumtests worden vastgesteld. Dat de lading met een acceptabele kleurwaarde is beladen, volgt daar dus niet uit. Er is meer nodig. Zeker gelet op het feit dat Interstream vragen stelt bij het proces op de terminal. De vervoerder betoogt onder meer dat er geen monster is genomen aan het einde van de landleiding en niet is aangetoond hoe de landleiding is schoongemaakt. Cepsa stelt dat de kleurwaarde bij belading in orde was en mag dat onderbouwen met verdere stukken. Slaagt hij daarin – hetgeen inderdaad het geval is – dan is Interstream aan zet om aan te tonen dat men toch niet aansprakelijk is.

Interstream stelt verder dat phenol vatbaar is voor verkleuring en niet is aangetoond dat de lading bij belading stabiel was. In zijn visie is dit een beroep op vervoerdersovermacht, nu hij hier geen invloed op had. De rechtbank oordeelt echter dat dit verweer een 'eigen gebrek'-verweer (artikel 18 onder d CMNI) betreft. De rechter bepaalt dat het aan Interstream is te bewijzen dat de aard van de phenol een risicofactor voor de verkleuring is van het product. Als Interstream in dat bewijs slaagt, dan is het vermoeden onder het CMNI (artikel 18 lid 2) dat de schade door deze aard is veroorzaakt en is het vervolgens aan Cepsa om dit vermoeden te weerleggen.

Het niet-analyseren van het eerste voet-monster door Cepsa ziet de rechtbank als een eigen schuld-verweer (artikel 6:101 BW). Volgens Cepsa wordt dat monster wegens tijdgebrek slechts bekeken om te zien of er geen deeltjes in drijven. De rechtbank geeft al aan dat als de juistheid hiervan komt vast te staan of dit de gebruikelijke gang van zaken is bij belading van schepen van Interstream door Cepsa, zij het eigen schuld-verweer zal passeren.

Het debat is ook na de verdere bewijslevering nog onvoldoende uitgekristalliseerd voor een eindbeslissing.

In meer algemene zin is nog relevant dat Interstream nadrukkelijk bezwaar maakt tegen het feit dat er op de terminal geen tegensprekelijke expertise heeft plaatsgevonden. Zijn expert heeft dan ook niet kunnen vaststellen dat monsternamen op de terminal op de juiste wijze heeft plaatsgevonden. De vervoerder verwijst daarbij ook naar het arrest van het Hof Den Haag in de 'Bow Jubail' (S&S 2021, 22; besproken in het arrest van het Hof Den Haag in de 'Bow Jubail', [www.vantraa.nl/nl/kennis/clc-of-bunkerverdrag-bewijsvergarings-en-bewijsstandaard-revisited/](http://www.vantraa.nl/nl/kennis/clc-of-bunkerverdrag-bewijsvergarings-en-bewijsstandaard-revisited/)) en het daarin genoemde belang van het gelijke speelveld voor partijen. De rechtbank onderscheidt die casus van de onderhavige. In die zaak ging het om een ander juridisch kader en nam de scheepseigenaar bovendien wisselende stellingen in. De rechtbank oordeelt dat in afwezigheid van concrete aanwijzingen voor onbetrouwbaarheid of ondeskundigheid bij het afnemen van de monsters en het uitvoeren van de analyses het enkele feit dat geen tegensprekelijke monsternamen en analyse zijn verricht, niet betekent dat bewijs om die reden niet is geleverd of moet worden gepasseerd.

**Commentaar**

De rechtbank gaat de verschillende stappen van de bewijslastverdeling na, geeft aan wie wat moet bewijzen en test het aangeleverde bewijsmateriaal in samenhang. De zaak laat ook zien dat blote stellingen dat 'het altijd zo gebeurt' of 'er slechts via één landleiding beladen wordt' – bij voldoende betwisting – echt onvoldoende worden geacht en onderbouwende documentatie nodig is.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (Aflevering 3 en 6; 2023), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

Dr. J.A. (Jolien) Kruit

De auteur is advocaat en partner bij Van Traa  
Advocaten te Rotterdam.