

Expeditie, Vervoer
S&S 2021/95, Hof Den Haag
15 juni 2021

EXPEDITIE OF VERVOER EN HET AFPLAKKEN VAN DE VRACHTBRIEF?

In deze zaak gaat het om de vraag of partijen expeditie of vervoer zijn overeengekomen. VCK schakelt Marlo Expeditie (Marlo) in voor het vervoer over de weg van vier, per zeeschip in Rotterdam aangevoerde, zendingen zonnepanelen naar Tübingen, Duitsland. Eén van de vier zendingen wordt niet afgeleverd. Een door Marlo ingeschakelde – naar later blijkt fraudeleuze – vervoerder heeft de zending verduisterd. VCK spreekt Marlo aan voor dit verlies. Marlo voert het verweer dat de rechter niet bevoegd is om kennis te nemen van het geschil, omdat hij als expediteur de Nederlandse Expeditievoorwaarden overeengekomen is en dat daarin een arbitrageclausule is opgenomen.

Procedure

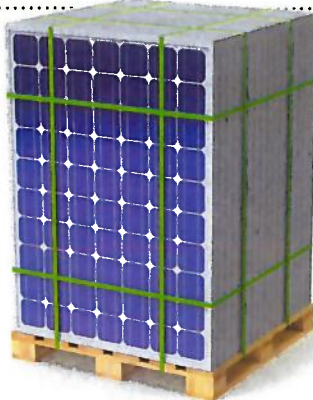
Nadat de rechtbank in eerste instantie heeft beslist dat Marlo zich terecht op het arbitraal beding heeft beroepen, legt VCK het geschil voor aan de appelrechter. Uit het arrest blijkt dat Marlo na het ontvangen van de opdracht deze per e-mail heeft bevestigd. De tekst daarvan luidt onder andere:

'Wij laten in opdracht van u vervoeren [...] en [...] en wij laten voor u vervoeren [...].'

Eveneens werd er in de e-mail verwezen naar de Nederlandse Expeditievoorwaarden van de Fenex, terwijl op de facturen de tekst staat:

'Wij hebben in uw opdracht laten vervoeren en expeditiekosten zoals overeengekomen.'

Op de CMR-vrachtbrieven plakt Marlo de vakjes waarin de vervoerder werd genoemd af met een sticker waarop de eigen gegevens zijn vermeld 'as forwarder only'. Marlo heeft bovendien aan VCK een voor akkoord te tekenen formulier gezonden. Op dat formulier staat Marlo aangeduid met 'Expeditie BV' en bedankt Marlo VCK nogmaals voor de expeditie-order. Verder meldt hij dat hij graag expeditie-opdrachten van VCK zal verzorgen en het transport zal regelen. Aan VCK vraagt hij om een akkoord, waarop de expediteur nogmaals hartelijk dank zegt 'voor uw expeditieovereenkomst'. Een medewerker van de solar desk van VCK heeft dit stuk ondertekend. VCK voert onder meer aan dat dit louter voor de factuurverwerking was en dat de medewerker van VCK bovendien ook niet een toereikende volmacht had om VCK te vertegenwoordigen. Dit was ook kenbaar voor Marlo. De medewerker zou alleen vervoerovereenkomsten en geen expeditie-overeenkomsten mogen sluiten. Daarom zou Marlo zich tot vervoer hebben verbonden.



Het hof overweegt dat VCK kennelijk haar organisatie zo ingericht had dat medewerkers andere logistieke dienstverleners inschakelden en contracteerden voor het doorvervoer van de per zeeschip aangevoerde zonnepanelen. De facturen voor de geleverde diensten werden ook zonder meer betaald en derhalve behoorde Marlo er ook niet op bedacht te zijn dat hij contracteerde met een onbevoegde. Ook diende Marlo er geen rekening mee te houden dat de volmacht van de medewerker beperkt was, in die zin dat de solar desk-medewerkers wel vervoerovereenkomsten mochten sluiten maar geen expeditie-overeenkomsten. Het had op de weg van VCK gelegen duidelijkheid te verschaffen over het bestaan van een beperking in de volmacht van de medewerker en dat heeft men niet gedaan. De slotsom is dat het hof beslist dat Marlo zich tot expediteur heeft verbonden en dat de expediteur zich ook op het arbitraal beding kan beroepen.

Commentaar

Veel ondernemingen contracteren niet rechtstreeks met vervoerders, maar maken gebruik van een expediteur. Een expediteur regelt het vervoer. Het komt in de praktijk vaak voor dat partijen niet duidelijk afspreken of een expeditie- of vervoerovereenkomst wordt gesloten. Vervolgens moet de vraag worden beantwoord: hoe moet de overeenkomst worden gekwalificeerd? Het antwoord op deze vraag is essentieel. 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 slechts zeer beperkt aansprakelijk is, terwijl de vervoerder aansprakelijk is volgens de regels van het vervoerrecht. Als Marlo zich tot vervoer had verbonden, was zij op basis van artikel 29 CMR onbeperkt aansprakelijk geweest voor de schade. Terwijl het nog maar de vraag is of Marlo als expediteur aansprakelijk zou zijn geweest. Zo ja, dan zal hij zich in de regel kunnen beroepen op de aansprakelijkheidslimitering zoals opgenomen in de Expeditievoorwaarden.

Bij de beantwoording van de vraag wat partijen bij het ontbreken van duidelijke, op schrift gestelde, afspraken zijn overeengekomen, speelt de zogenoemde Haviltex-maatstaf een grote rol (HR 13 maart 1981, NJ 1981, 635). Volgens

het Haviltex-criterium komt het steeds aan op 'De zin die partijen in de gegeven omstandigheden over en weer redelijkerwijs aan elkaars verklaringen en gedragingen mogen toekennen en 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 verwachtingen. Volgens het door professor K.F. Haak in zijn oratie geformuleerde adagium geldt dat 'De expediteur moet zeggen wat hij doet en doen wat hij zegt'. De onduidelijkheid over de hoedanigheid van contracteren komt dan ook voor rekening van de partij die zich als expediteur wenst te contracteren. In dit geval stelt het hof vast dat Marlo heeft gezegd wat hij zou doen en gedaan wat hij heeft gezegd.

Een ander punt dat zijdeling aan de orde komt, is het afplakken van de CMR-vrachtbrief door Marlo. Het neutraliseren van vrachtbrieven komt vaker voor, bijvoorbeeld indien de verkoper voor de koper verborgen wil houden van wie hij de producten betreft. De verkoper wil daarmee voorkomen dat koper rechtstreeks contact opneemt met zijn leverancier; de koper zou dan de producten goedkoper bij de leverancier van de verkoper kunnen afnemen. De verkoper geeft de vervoerder in deze gevallen de opdracht om het laadadres niet of onjuist op de vrachtbrief te vermelden, zodat de leverancier verborgen blijft (zogeheten neutraal vervoer). De CMR-vrachtbrief die vervolgens wordt opgesteld komt niet overeen met de werkelijk afgelegde route. Volgens zowel artikel 6 lid 1 (d) CMR als artikel 8:1119 lid 2 (c) en (d) BW moeten zowel de plaats van lossing als van inlading worden vermeld op de vrachtbrief. Daarnaast schrijft artikel 5 lid 2 AVC voor dat de afzender verplicht is de vrachtbrief volledig en naar waarheid in te vullen en dat de afzender op het ogenblik van de terbeschikkingstelling van de zaken instaat voor de juistheid en volledigheid van de door hem verstrekte gegevens. Deze bepalingen worden bij neutraal vervoer niet nagekomen. Ook de vervoerder is verplicht zijn hoedanigheid als vervoerder duidelijk kenbaar te maken (zie artikel 8:1119 lid 2 BW en artikel 5 lid 3 AVC). In dit geval heeft Marlo de vrachtbrief afgeplakt zodat de vervoerder niet voor zijn opdrachtgever kenbaar is. Het op dergelijke wijze afplakken van de vrachtbrief lijkt niet in lijn met de vervoersrechtelijke regelingen. De bedoeling van de wetgever is dat uit de vrachtbrief blijkt wie de vervoerder is. Bovendien rust op de expediteur ingevolge artikel 8:63 BW een verplichting om in geval van schade informatie te verstrekken waaronder documenten en gegevens die van belang zijn voor actie tegen de vervoerder.

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