

Artikel 12 Vermoeden van aansprakelijkheid bevrijdende omstandigheden

Lid 1	Bewijslastverdeling
Lid 2	Ongewoon groot tekort
Lid 3	Koelvervoer en verwarmd vervoer
Lid 4	Levende dieren
Lid 5	Bijzondere instructies

Artikel 12 lid 1 – Bewijslastverdeling

Bewijslast in het algemeen De vervoerder heeft de plicht de goederen in dezelfde (goede) staat af te leveren, als waarin hij deze heeft ontvangen ('goed erin, goed eruit!', zie bij art. 9 lid 2 'Goed erin, goed eruit!'). Worden de goederen tijdens het vervoer toch beschadigd of gaan zij verloren of is er vertraging in de aflevering, dan is de vervoerder niet aansprakelijk wanneer hij 'vervoerdersovermacht' bewijst (zie bij art. 10 lid 1 'Overmacht'). De vervoerder zal dus ter bevrijding van zijn aansprakelijkheid moeten kunnen bewijzen dat hij "alle in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft genomen om de schade/het verlies te voorkomen".

Bewijslast i.v.m. art. 12 lid 1 Om nu in die zware bewijslast enige verlichting te brengen, somt art. 8:1099 BW (en in navolging daarvan art. 11) een aantal omstandigheden op die in art. 8:1100 BW (vrijwel letterlijk overgenomen in art. 12) als een bewijsvermoeden ten gunste van de vervoerder zijn geformuleerd. Wanneer de vervoerder bewijst dat de schade/verlies/vertraging het gevolg heeft kunnen zijn van een bijzonder (vervoers)risico verbonden aan één van die omstandigheden, wordt vermoed dat de schade/verlies/vertraging daaruit voortvloeit.

De vorderingsgerechtigde (zie bij art. 16 'Vorderingsrecht') mag eventueel bewijzen dat de schade/verlies/vertraging geheel of gedeeltelijk *niet* is veroorzaakt door één van deze risico's.

Behandeling door de ladingbelanghebbende Bovenstaande bewijslastverdeling laat zich goed illustreren aan de hand van een in de praktijk regelmatig voorkomende situatie: de afzender heeft de zware machine geladen en gestuwd op de vrachtwagen (in principe is hij hiertoe ook verplicht, art. 4 lid 1e 'Laden, stuwen, lossen').¹ De chauffeur heeft de belading en stuwage gecontroleerd en hij heeft met zijn 'geoefende chauffeursoog' niets onregelmatigs waargenomen (art. 9 lid 5 'Controle door

¹ Zie ook M.H. Claringbould, 'Stuwage en controle van de stuwage', *W&W* januari 2014, nr. 71, p. 7-11.

Artikel 12

vervoerder’). De chauffeur rijdt weg en bij de eerste de beste bocht slaat de vrachtwagen om met een ‘total loss’ van de machine tot gevolg.

De vervoerder kan nu tamelijk eenvoudig bewijzen dat de schade aan de machine het gevolg *heeft kunnen zijn* van het feit dat de machine door de afzender op de vrachtwagen is beladen en vervolgens door die afzender is vastgezet. Let op, de vervoerder hoeft niet te bewijzen dat er in feite *verkeerd* beladen is; dat is al in 1979 uitgemaakt in het arrest ‘Van Geest/Nedu’.¹ Het is voldoende als de vervoerder aantoont dat het bijzondere risico verbonden aan de omstandigheid dat de machine door de afzender geladen en gestuwd is, zich heeft voorgedaan. Dan ligt het vermoeden op tafel dat de schade aan die omstandigheid is toe te rekenen en is de vervoerder vooralsnog niet aansprakelijk.

Maar vervolgens mag de ladingbelanghebbende bewijzen dat de schade in werkelijkheid niet is veroorzaakt door de omstandigheid (het feit) dat de machine door de afzender is geladen en gestuwd. Meestal zal de ladingbelanghebbende dit bewijs leveren door te bewijzen dat niet de van aansprakelijkheid bevrijdende omstandigheid maar iets anders de werkelijke oorzaak van de schade is geweest. En met dat ‘tegenbewijs’ zit de ladingbelanghebbende nu opeens in een veel lastiger bewijspositie.

Terug naar de omgevallen vrachtwagen: de ladingbelanghebbende bewijst dat het kantelen van de vrachtwagen, waardoor de schade aan de machine werd veroorzaakt, niet te wijten is aan het feit dat de machine door de afzender is beladen en gestuwd, maar dat het kantelen van de vrachtwagen werd veroorzaakt doordat de chauffeur de bocht te snel heeft genomen. Dat bewijs kan de ladingbelanghebbende op twee manieren leveren: (i) door middel van de tachograafschijf wordt aangetoond dat de chauffeur in die (scherpe) bocht inderdaad te hard heeft gereden en (ii) als ondersteuning van dat eerste bewijs toont hij met behulp van een expertiserapport aan dat de betreffende machine niet topzwaar was, behoorlijk op de juiste plaats in de vrachtwagen (tegen het voorschot) was geladen en meer in het bijzonder voldoende goed was vastgezet.

In feite komt het erop neer dat de ladingbelanghebbende bewijst dat het in de bocht te snel rijden als enige rechtens relevante oorzaak van de schade moet worden aangemerkt. Zie daarover uitgebreid art. 10 lid 1 ‘De rechtens relevante oorzaak van de schade’. De ladingbelanghebbende moet dat bewijs leveren met behulp van expertiserapporten.

In de praktijk is dit dikwijls niet zo eenvoudig te bewijzen.

1 Hoge Raad 18 mei 1979, ECLI:NL:HR:1979:AC6586, S&S 1979, 73.

Schending van de controleplicht bij stuwage

In het hierboven gegeven voorbeeld is aangegeven dat de chauffeur de belading en stuwage heeft gecontroleerd en niets onregelmatigs heeft ontdekt (art. 9 lid 5 'Controleplicht van stuwage').

Stel nu dat de chauffeur gewoon niet gecontroleerd heeft terwijl dat eigenlijk wel had moeten; hij heeft de vervoerdersverplichting van art. 9 lid 5 geschonden.¹ Later wordt vastgesteld dat deze machine wel degelijk met spanbanden had moeten worden vastgezet maar dat de afzender dat niet gedaan heeft. Had de chauffeur gecontroleerd dan had een 'zorgvuldige' chauffeur direct kunnen zien dat hier spanbanden gebruikt moeten worden. Dan kan de ladingbelanghebbende als werkelijke oorzaak van de schade aanvoeren het niet controleren van de overigens evident gebrekkige stuwage door de afzender: de chauffeur had niet zonder het alsnog (laten) aanbrengen van spanbanden mogen weggrijden en nu hij dat toch heeft gedaan was het wel haast zeker dat de vrachtwagen met deze niet vastgezette machine zou omslaan en inderdaad, dat is ook gebeurd. De vervoerder is alsnog aansprakelijk ook al was er sprake van een evident gebrekkige stuwage door de afzender. De schending van de controleplicht (en daarmee het niet herstellen van de gebrekkige stuwage) grijpt als werkelijke schadeoorzaak heen over de door de afzender verrichte gebrekkige stuwage als schadeoorzaak.

Het feit dat de vervoerder volgens art. 9 lid 5 aantekening op de vrachtbrief had moeten maken dat hij niet heeft gecontroleerd (of dat hij niet in staat was te controleren) doet aan het boven weergegeven aansprakelijkheidssysteem niets af. Art. 9 lid 5 laat nog eens duidelijk zien dat de vervoerder juist altijd belading en stuwage door de afzender moet controleren; schending van die verplichting – waarvan kan worden aangetoond dat zij de oorzaak is van de schade omdat de chauffeur bij controle òf de overeenkomst had moeten opzeggen òf zelf de lading beter had moeten vastzetten (zie bij art. 4 lid 4 'Gebrekkige belading en stuwage') – maakt de vervoerder des te sneller aansprakelijk.

Let op, het is de ladingbelanghebbende die moet bewijzen dat het schenden van deze controleverplichting uiteindelijk de rechtens relevante oorzaak van de schade was; zie art. 10 lid 1 'De rechtens relevante oorzaak van de schade'.

Het Hof 's-Hertogenbosch² kijkt hier enigszins anders tegenaan met het oordeel dat ook al zou controle door de chauffeur hebben geleid tot de constatering van enige onvolkomenheid in de belading, dit niet afdoet aan de

1 Zie ook M.H. Claringbould, 'Stuwage en controle van de stuwage', *W&W* januari 2014, nr. 71, p. 7-11.

2 Hof 's-Hertogenbosch 24 april 2012, ECLI:NL:GHSHE:2012:BW4000, S&S 2012, 126.

Artikel 12

primaire verantwoordelijkheid van de afzender om de lading te stuwen en vast te zetten. Die afzendersverplichting is inderdaad geformuleerd in art. 4 lid 1e 'Laden, stuwen, lossen'. Maar het hof gaat er mijns inziens aan voorbij dat die afzendersverplichting wordt 'overruled' door de vervoerdersverplichting om de stuwage en het vastzetten door de afzender te controleren (art. 9 lid 5 'Controle door vervoerder') en de daarbij behorende mogelijkheid van de vervoerder om bij een niet door de afzender herstelde gebrekkige stuwage niet te gaan rijden dan wel zelf de lading op correcte wijze vast te zetten; de vervoerder heeft dan zelfs recht op een gefixeerde schadevergoeding van € 500,- (zie bij art. 4 lid 4 'Minimum schadevergoeding van € 500,-').

Onverpakte goederen

In art. 11 onder b 'Onverpakte goederen' wordt als bijzonder risico aangemerkt "ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking van de zaken die gelet op hun aard of de wijze van vervoer voldoende verpakt hadden moeten zijn", de zogenoemde 'schuldige goederen'. Als de vervoerder kan bewijzen dat de betreffende onverpakte kast wel verpakt had moeten zijn dan is hij in eerste instantie voor krassen op de kast niet aansprakelijk. De vervoerder hoeft niet het causaal verband tussen het ontbreken van de verpakking en de schade te bewijzen. Dat wordt weer anders als de ladingbelanghebbende bewijst dat er ook schade aan de kast zou zijn ontstaan als hij (voldoende) verpakt was geweest, bijvoorbeeld de vervoerder heeft bij het uitladen de kast van 1 meter hoog laten vallen.

Zoals al bij art. 11 onder b vermeld kent art. 8:1101 BW nog een categorie goederen, de 'overige onverpakte goederen'. Die overige onverpakte goederen die normaal gesproken ook niet verpakt hoefden te zijn zoals hijskranen, shovels e.d. vallen onder de bewijsregeling als geformuleerd in art. 8:1101 onder b. Bij schade aan bijvoorbeeld een hijskraan (krassen op de cabine) moet de vervoerder aantonen dat die krassen het gevolg hebben kunnen zijn van het onverpakt zijn van de kraan. Pas als hij het causaal verband tussen het onverpakt zijn en de schade heeft aangetoond, is de vervoerder in eerste instantie bevrijd van aansprakelijkheid. Maar ook dan mag de ladingbelanghebbende nog aantonen dat die krassen zijn ontstaan doordat de chauffeur los bouw materiaal naast de kraan heeft gestapeld; de vervoerder is alsnog aansprakelijk.¹

¹ Zie ook Haak 2011 (T&C BW) art. 8:1101 aant. 2.

Eigen gebrek van het voertuig

Als de vervoerder zich met succes beroept op 'ontbreken van verpakking' is de vervoerder, zoals hierboven aangegeven, in eerste instantie niet aansprakelijk. Maar als de ladingbelanghebbende kan aantonen dat de krasschade is ontstaan door een gebrek van de vrachtwagen,¹ is de vervoerder alsnog aansprakelijk (zie art. 8:1101 BW laatste zin). Bijvoorbeeld: een niet verpakte kopieermachine is van de vrachtwagen gevallen doordat een steunschot het begaf. In eerste instantie is de vervoerder niet aansprakelijk voor de schade indien hij bewijst dat het hier een onverpakte zaak betrof die gewoonlijk wel verpakt behoort te zijn. Dit bewijs zal voor de vervoerder niet te veel problemen opleveren. Vervolgens mag de claimgerechtigde echter bewijzen dat de schade een gevolg is van een gebrek aan het voertuig, namelijk het gebroken steunschot. De vervoerder is dan wèl aansprakelijk voor de schade.

Artikel 12 lid 2 – Ongewoon groot tekort

Ongewoon groot tekort

Bij art. 11 onder a 'Onoverdekt voertuig' is al aangegeven dat het bijzondere risico van het onoverdekte voertuig zich in de praktijk zelden verwezenlijkt: alleen als het uitdrukkelijk is overeengekomen en op de vrachtbrief is vermeld dat er met een onoverdekt voertuig wordt gereden, kan de vervoerder zich op het bewijsvermoeden beroepen dat de schade of het verlies is te wijten aan het feit dat er een onoverdekt voertuig werd gebruikt; de vervoerder is in eerste instantie niet aansprakelijk voor de schade. Zoals al gezegd bij art. 11 onder a komt men het gebruik van onoverdekt voertuig eigenlijk nooit *uitdrukkelijk* overeen (bij zwaar transport spreekt het voor zich dat er een dieplader wordt gebruikt), laat staan dat het op de vrachtbrief wordt vermeld. En de wassen neus die art. 11 onder a eigenlijk is, wordt door het onderhavige art. 12 lid 2 nog verder uitgehoud. Als met zoveel woorden het gebruik van een onoverdekt voertuig wordt overeengekomen en op de vrachtbrief vermeld, werkt het bewijsvermoeden weer niet ten gunste van de vervoerder bij een ongewoon groot tekort dan wel een ongewoon groot verlies van colli.

Artikel 12 lid 3 – koelvervoer en verwarmd vervoer

Koelvervoer en verwarmd vervoer

Bij vervoer onder geleide temperatuur denken we meestal aan koelvervoer. Maar 'verwarmd' vervoer komt natuurlijk ook best vaak voor. Denk maar aan het vervoer van chocola. Het bekendste voorbeeld is het Mars-arrest² waarbij

1 De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade als gevolg van een gebrek van het voertuig wordt behandeld bij art. 10 lid 3 'Garantieplicht'.

2 Hoge Raad 24 maart 1995, ECLI:NL:HR:1995:ZC1677, NJ 1996, 317 m. nt. R.E. Japikse, S&S 1995, 74.

Artikel 12

de verwarmingsmatten in de tankwagen geladen met vloeibare chocolade niet meer functioneerden en de chocolade bij lossing eruit gebikt moest worden. Toen de vervoerder later in zijn garage de verwarmingsinstallatie weer 'aan de praat' kreeg, verwarmde de chocola zo snel dat het hele spul alsnog verbrand is. Kortom, zowel koelvervoer als verwarmd vervoer vergt specialistische kennis en extra onderhoud van de koel- respectievelijk verwarmingsinstallatie. Daarom krijgt de vervoerder een extra van aansprakelijkheid bevrijdende omstandigheid aangereikt: indien de aard van de goederen (bijvoorbeeld bederf van bloemen of stolling van de chocola) een verhoogd risico op schade met zich brengt, is de vervoerder daarvoor in eerste instantie niet aansprakelijk; zie bij art. 11 onder d 'Aard van de goederen'. Maar het onderhavige lid 3 bepaalt dat de vervoerder zich pas op het bijzondere risico van de aard van de goederen mag beroepen indien hij bewijst "dat alle maatregelen [...] zijn genomen met betrekking tot de keuze, het onderhoud en het gebruik" van de betreffende koel- of verwarmingsinstallatie.

Alle maatregelen De eis omtrent het onderhoud en het gebruik van de koel- of verwarmingsinstallatie is nogal zwaar: de vervoerder moet *alle maatregelen* genomen hebben, waartoe hij, rekening houdende met de omstandigheden, verplicht was. De vervoerder zal bij disfunctioneren van de installatie onderhoudsrapporten van de betreffende installatie moeten overleggen en hij zal moeten aantonen dat zijn chauffeur met deze specifieke installatie goed overweg kan, alvorens hij zich ter bevrijding van zijn aansprakelijkheid op de 'aard van de goederen' mag beroepen. Het correcte gebruik van de installatie betekent ook dat de chauffeur onderweg controleert dat de installatie nog goed functioneert en op de juiste temperatuur is ingesteld. De vervoerder moet ook nog bewijzen dat hij zich aan de instructies van de afzender heeft gehouden; zie bij art. 12 lid 5 'Bijzondere instructies'.

Wanneer de ladingbelanghebbende geen andere oorzaak van schade dan de 'aard van het goed' (bederf van het vlees) kan bewijzen, is de vervoerder niet aansprakelijk voor deze bederfschade. In de praktijk zien we echter dat de vervoerder maar zelden deze hobbels van 'zeer goed onderhoud en gebruik van de (koel)installatie' kan nemen en zal hij meestal aansprakelijk zijn voor dooischade bij vervoer van diepgevroren producten.

Gebrek van de koelinstallatie

Daar komt nog iets bij. Ik beperk me nu tot de koelinstallatie maar het geldt evenzeer voor een verwarmingsinstallatie. Kan de ladingbelanghebbende bewijzen dat tijdens de rit de koelinstallatie, die overigens perfect onderhouden was, toch defect is geraakt (bijvoorbeeld een aandrijfriem van de fan is gebroken) en dat daardoor het gezonde, bevroren vlees is ontdooid en bedorven, is de vervoerder alsnog aansprakelijk voor die schade. Immers, de werkelijke oorzaak van de schade is niet zozeer de aard van het goed (vlees is aan bederf onderhevig; zie ook bij art. 11 onder d 'Aard van de goederen'), maar het feit dat er niet gekoeld is omdat de koelinstallatie tijdens de rit kapot is gegaan. En de vervoerder mag zich nu eenmaal niet ter ontheffing van zijn aansprakelijkheid beroepen op een gebrek van het materiaal waarvan hij zich bedient; zie nader bij art. 10 lid 3 'Materiaal'. Trouwens bij de huidige koelwagens is de koelinstallatie zodanig geïntegreerd met de vrachtauto dat die installatie bestanddeel (art. 3:4 BW) van die vrachtauto is geworden. Dan is er bij een defect aan de koelinstallatie sprake van een gebrek aan het voertuig en voor de daaruit voortvloeiende schade is de vervoerder zonder meer aansprakelijk.¹

Samengevat: gaat tijdens de rit de koelinstallatie kapot en komt als gevolg daarvan het bevroren vlees bedorven aan, dan is de vervoerder uiteindelijk aansprakelijk, ook al heeft hij alle maatregelen genomen met betrekking tot het onderhoud en gebruik van de koelinstallatie. Kan achteraf door experts niet worden vastgesteld of de koelinstallatie gebrekkig heeft gefunctioneerd, dan is de vervoerder niet aansprakelijk omdat het vermoeden gerechtvaardigd is dat het bederf te wijten is aan 'de aard van de zaak', mits hij bewijst dat hij alle maatregelen met betrekking tot de keuze, het onderhoud en het gebruik van de koelinstallatie heeft genomen. Voor het geval bederfelijke zaken toch in een koelwagen vervoerd worden terwijl vervoer per koelwagen niet is overeengekomen wordt verwezen naar hetgeen is opgemerkt bij art. 11 onder e 'Koelvervoer niet overeengekomen'.

Instructies van de afzender

De vervoerder moet niet alleen alle maatregelen als bovenvermeld hebben genomen. Hij moet zich ook hebben gehouden aan de bijzondere instructies die de afzender aan de vervoerder heeft gegeven met betrekking tot dat koelvervoer of verwarmd vervoer; zie art. 12 lid 5 'Bijzondere instructies'. Pas als de vervoerder kan aantonen dat hij zich heeft gehouden aan die bijzondere instructies, mag hij zich beroepen op de exoneratie van art. 11 onder d 'Aard van de goederen'. Zijn er geen instructies conform art. 12 lid 5 gegeven, kan

¹ Voor aansprakelijkheid bij een gebrek van het (koel)voertuig, zie ook Haak 2011 (T&C BW), art. 8:1100 BW, aant. 4.

Artikel 12

de vervoerder volstaan met te bewijzen dat hij alle maatregelen met betrekking tot het gebruik etc. van de koel- of verwarmingsinstallatie heeft genomen, wil hij zich met succes op de exoneratie van art. 11 onder d 'Aard van de goederen' kunnen beroepen.

Artikel 12 lid 4 – Levende dieren

Vervoer van dieren

Als tijdens het transport een dier doodgaat, is de vervoerder in eerste instantie van aansprakelijkheid ontheven (zie bij art. 11 onder g 'Levende dieren') indien hij bewijst dat "alle maatregelen waartoe hij *normaliter*, rekening houdende met de omstandigheden, verplicht was" zijn genomen. Ofwel, dat hij de gebruikelijke ventilatie heeft toegepast, het vee niet met de verboden elektroknuppel heeft geslagen, de dieren op tijd van water heeft voorzien, met de dieren niet langer heeft gereden dan wettelijk is toegestaan, etc. Wanneer de chauffeur met zijn veewagen geladen met varkens in een vaart rijt, kan de vervoerder zich niet op het bijzondere risico van vervoer van levende dieren beroepen (varkens die verdrinken, gaan nu eenmaal dood). De werkelijke oorzaak van de schade is niet het verdrinken van de levende dieren (ook TV's die te water raken zijn een totaal verlies), maar het feit dat de vrachtwagen van de weg (in de vaart) is gereden. Het is aan de vervoerder om met betrekking tot dat van de weg af rijden vervoerdersovermacht aan te tonen. Zie hierover uitgebreid bij art. 10 lid 1 'Verkeersongeval'.

Instructies van de afzender

En net als bij het koelvervoer moet de vervoerder ook nog bewijzen dat hij zich heeft gehouden aan de bijzondere instructies omtrent het vervoer van de dieren. Zie hieronder bij art. 12 lid 5.

Artikel 12 lid 5 – Bijzondere instructies

Bijzondere instructies

Dit vijfde lid vergt nogal wat, willen de bijzondere instructies een rol spelen bij de bijzondere risico's, 'koelvervoer en verwarmd vervoer' en 'vervoer van levende dieren'.

Ten eerste moet de afzender bijzondere instructies hebben gegeven vóór de aanvang van het vervoer; bijvoorbeeld vervoer van diepgevroren zeevis op -18°C. Dit geven van instructies kan op zich per e-mail en het kan ook in een Service Level Agreement bij een raamcontract. Ten tweede moet de vervoerder die instructies uitdrukkelijk hebben aanvaard. Dit kan natuurlijk per antwoord e-mail maar in de praktijk wordt dit 'uitdrukkelijk aanvaarden' door de vervoerder nogal eens achterwege gelaten. Als de instructies in de SLA zijn opgenomen, zijn zij wel aanvaard door de vervoerder. Ten derde moeten de

instructies worden vermeld op de vrachtbrief die voor het vervoer wordt afgegeven. En dat vijfde lid vermeldt dan nog dreigend dat de enkele vermelding van de instructie op de vrachtbrief te dezer zake geen bewijs oplevert.

Eén vereiste niet nagekomen

Als de afzender geen bijzondere instructies heeft gegeven (bijv. vervoer op -18°C) dan zijn er geen problemen. De diepgevroren vis wordt op de gebruikelijke diepvriestemperatuur van -18°C vervoerd maar bij aankomst blijkt toch een (binnen)gedeelte van de lading vis bedorven. Als de vervoerder bewijst dat hij de koelinstallatie goed heeft onderhouden, is hij voor deze bederfschade niet aansprakelijk.

Als de vervoerder de gegeven instructie niet uitdrukkelijk heeft aanvaard, is de vervoerder evenmin aansprakelijk indien er schade is omdat hij zich niet aan de instructie heeft gehouden. Bijvoorbeeld vervoer van bloembollen die volgens instructie op -1°C vervoerd moesten worden. De vervoerder heeft deze instructie niet (per antwoord e-mail) aanvaard en de bollen op de gebruikelijke temperatuur van $+5^{\circ}\text{C}$ vervoerd.

Tot slot: in de SLA zijn de afzender en de vervoerder uitdrukkelijk overeengekomen dat de bollen op -1°C moeten worden vervoerd, maar de temperatuurinstructie wordt niet op de vrachtbrief vermeld. Ook dan zou de vervoerder in eerste instantie niet aansprakelijk zijn voor de schade wanneer de bollen toch op $+5^{\circ}\text{C}$ worden vervoerd. Ik vind dat te ver gaan. Mijns inziens prevaleert de duidelijke afspraak in de SLA en daarmee de raamovereenkomst boven een vereiste dat is geformuleerd in algemene voorwaarden, in casu art. 12 lid 5 AVC 2002. De vervoerder behoort aansprakelijk te zijn voor de schade voortgevloeid uit het niet naleven van de (temperatuur)instructie, althans hij kan zich niet beroepen op de exoneratie van art. 11 'Aard van de goederen'. Evenzo kan het zijn dat in de SLA -5°C is overeengekomen maar op de vrachtbrief $+5^{\circ}\text{C}$ is vermeld en de koelinstallatie wordt door de chauffeur op $+5^{\circ}\text{C}$ ingesteld. Nu de vrachtbrief op dit punt geen bewijs levert, geldt hetgeen in de SLA is overeengekomen (vervoer op -5°C) en is de vervoerder in principe aansprakelijk voor de dooischade.

