

Vervoerrecht

Stuwage in Nederland en onder de CMR

Goederen worden tijdens transport aan allerlei invloeden blootgesteld: een vrachtwagen trekt op, remt (maakt soms zelfs een noodstop), neemt bochten en rijdt door kuilen of over verkeersdrempels. De lading moet goed verpakt en vastgezet zijn om onbeschadigd aan te komen. Dat gebeurt in de regel vakkundig. Toch zijn er veel praktijkvoorbeelden van ritten waar het wel mis gaat. Aan de hand van een recent voorbeeld wordt ingegaan op de vraag wie verantwoordelijk is voor het stuwen van de lading en de controle daarvan.



mr. Jos K.M. van der Meché,
advocaat bij AKD Advocaten
en Notarissen

1. Inleiding

Stuwen is het plaatsen en vastzetten van de lading in het voertuig. Tijdens de rit moet de lading niet kunnen schuiven of uit het voertuig kunnen vallen. Goede stuwage voorkomt schade aan lading en voertuig. In de dagelijkse praktijk bestaat vaak onduidelijkheid over de vraag wie er nu moet zorgen voor deugdelijke stuwage.

Stuwen is overigens iets anders dan laden. Het oppakken van de lading om deze vervolgens in of op het voertuig te zetten is het laden. Maar daarmee is deze lading nog niet gestuwd. Dat gebeurt daarna.

2. Stuwage in de CMR

De CMR bepaalt niets over wie dient te zorgen voor de stuwage van de lading. Om te bepalen wie bij internationaal goederenvervoer op grond van de wet moet laden en/of stuwen, moeten de partijen bij de vervoerovereenkomst terugvallen op het nationale recht dat aanvullend (dus naast de CMR) de vervoerovereenkomst beheerst. Dat recht vult de lacune op en schrijft dan (mogelijk) voor wie de lading moet stuwen.

Dit toepasselijke recht wordt gevonden via de regels van het internationaal privaatrecht. Dat geschiedt bij vervoerovereenkomsten als volgt. Voorop staat dat het de partijen bij de vervoerovereenkomst vrij staat om zelf voor het recht van een land te kiezen. Dat gebeurt bijvoorbeeld door het opnemen van een rechtskeuze in het contract of in van toepassing verklaarde algemene voorwaarden.¹

Maken de partijen geen rechtskeuze, dan is het recht van het land waar de vervoerder zijn gewone verblijfplaats heeft van toepassing, mits de plaats van ontvangst of de plaats van aflevering of de gewone verblijfplaats van de verzender ook

in dat land is gelegen.² Indien niet aan deze voorwaarden is voldaan, wordt de overeenkomst beheerst door het recht van het land waar de plaats van aflevering, als door de partijen overeengekomen, is gelegen.

Opgelet: een Nederlandse CMR-vervoerder of een Nederlandse afzender / geadresseerde kan via deze weg dus heel goed met een ander recht dan Nederlands recht worden geconfronteerd. Dat leidt tot onzekerheid en dat soort risico's willen partijen (en hun verzekeraars) bij voorkeur vermijden.

In dit artikel ga ik verder uit van het Nederlandse recht.

3. Wel geregeld in de CMR: stuwage is een 'bijzonder gevaar'

Ik merk nog op dat de CMR wél voorschrijft dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor verlies of beschadiging als dit een gevolg is van 'de bijzondere gevaren' die eigen zijn aan lading of stuwage van de goederen door de afzender, de geadresseerde of hun hulppersonen.³ De vervoerder moet aantonen dat het verlies of de beschadiging een gevolg heeft kunnen zijn van de wijze van stuwage door de afzender of geadresseerde. Als de vervoerder daarin slaagt, wordt vermoed dat deze omstandigheid de oorzaak is. Deze bewijslastverdeling volgt uit artikel 18 lid 2 CMR.

In de eerste plaats moet de vervoerder de aanwezigheid van een bijzonder gevaar aantonen. Verder moet de vervoerder aantonen dat het verlies of de beschadiging een gevolg heeft kunnen zijn van een dat bijzondere gevaar.

De regeling spreekt van 'heeft kunnen zijn', waardoor de vervoerder niet waterdicht hoeft te bewijzen dat de omstandigheid waar hij zich op beroept in het specifieke geval, ook daadwerkelijk de oorzaak was. Dit is een belangrijke verlichting van de bewijslast van de vervoerder bij schade aan of verlies van de lading tijdens transport. Hij hoeft immers niet het feitelijke causaal verband tussen de bijzondere risico's en de beschadiging of het verlies aan te tonen.

Het gaat hier overigens niet om een puur theoretische kans dat het verlies of de beschadiging een gevolg heeft kunnen zijn van deze bijzondere risico's. De vervoerder moet bewijzen

¹ Zie artikel 29 lid 2 AVC 2002.

² Artikel 5 lid 1 Verordening (EG) Nr. 593/2008 (Rome I) inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst.

³ Artikel 17 lid 4 sub c CMR.

dat, gelet op de omstandigheden die een rol speelden bij de specifieke rit waarop het mis ging, het verlies of de beschadiging een gevolg heeft kunnen zijn van een bijzonder risico.

De CMR heeft het dus over 'aantonen'. In de Nederlandse rechtspraak is invulling gegeven aan het begrip aantonen: 'aannemelijk maken' volstaat.

Het is dan aan de rechthebbende om het tegendeel te bewijzen. Dat tegenbewijs wordt geleverd indien de rechthebbende bewijst dat het verlies of de beschadiging niet door dat bijzondere gevaar veroorzaakt is. De rechthebbende hoeft dus niet te bewijzen wat nu feitelijk de oorzaak van de schade was. Uiteraard zou dit bewijs welkom zijn voor de rechthebbende, maar dit bewijs hoeft hij niet te leveren. Wat volstaat, is bewijzen dat de schade niet is veroorzaakt door het bijzondere risico waar de vervoerder zich op beroepen heeft. Het bewijsvermoeden is dan weerlegd.⁴

4. Wat bepaalt het Nederlands vervoerrecht over stuwage?

Wat het wegvervoer betreft, bepaalt boek 8 van het Burgerlijk Wetboek niets over stuwage. Dat is enigszins opmerkelijk, aangezien de wet wel het nodige bepaalt als het gaat om zeevervoer en de binnenvaart. Voor het zeevervoer zegt artikel 8:421 BW:

'Behalve in geval van bevrachting is de vervoerder verplicht de zaken aan boord van het schip te laden en te stuwen'.

Bij binnenvaart zegt artikel 8:929 lid 2 BW:

'De afzender is verplicht de zaken aan boord van het schip te laden en te stuwen en de ontvanger is verplicht hen uit het schip te lossen. Wanneer de vervoerder daarbij aanwijzingen geeft voor de veiligheid van de vaart of ter voorkoming van schade zijn zij verplicht deze op te volgen'.

Voor het spoorvervoer bepaalt artikel 8:1561 BW dat afzender en vervoerder onderling overeenkomen wie er moet laden en lossen. De afzender is aansprakelijk voor de gevolgen van 'gebrekkige belading'.⁵

Het gaat hier steeds om regeland recht, wat meebrengt dat de partijen bij de vervoerovereenkomst hierover zelf afwijkende afspraken kunnen maken.

Dergelijke bepalingen zijn er dus niet voor het wegvervoer. Partijen kunnen zelf afspraken maken over het laden en de stuwage. Als het gaat om het maken van afspraken over stuwage,

stel ik vast dat de afzender en de vervoerder dit in de praktijk (te) vaak nalaten. Mogelijk zijn zij er onvoldoende mee bekend dat zij de vrijheid hebben om die afspraken te maken.

5. Andere bronnen

Als de CMR, noch de Nederlandse wet iets regelt, kan de rechter bij een eventueel geschil binnen de ruimte die een rechter heeft ook aanknopen bij andere bronnen. In de eerste plaats wijs ik dan op de heldere, uitvoerige regeling over de verplichtingen inzake lading en stuwage en de controle daarop in de AVC 2002. Indien op de CMR-vervoerovereenkomst aanvullend de AVC 2002 van toepassing verklaard worden, geldt tussen de partijen ook een regeling over deze verplichtingen. In het kort komt die regeling erop neer dat de afzender dient te laden en te stuwen en dat de vervoerder dit dient te controleren.⁶

Ook in de rechtspraak is invulling gegeven aan de vraag wie er zorg moet dragen voor het laden en stuwen. Bij het bepalen wie er moet stuwen, hangt het veelal af van de concrete feiten en omstandigheden van de zaak. Een aantal factoren speelt een rol, zoals:

- de aard van de lading,
- het soort voertuig dat wordt ingezet,
- de deskundigheid / professionaliteit van de partijen bij de vervoerovereenkomst,
- stuwage door de afzender bij eerdere, vergelijkbare transporten
- specifieke ervaring van partijen.

6. Het vastzetten van de lading

Naast bepalingen over wie er moet laden en stuwen, is er ook (publiekrechtelijke) regelgeving over het vastzetten van lading. Daarbij gaat het niet om de vraag wie van de partijen bij de vervoerovereenkomst moet zorgen voor de stuwage, maar vooral om de verkeersveiligheid. Eerder is in Weg en Wagen uitvoerig belicht welke regelgeving, richtlijnen en normen gelden wat betreft het vastzetten van lading.⁷ Ook ondernemersvereniging evofenedex besteedt op haar website aandacht aan het vastzetten van lading.⁸

7. Uit de praktijk: röntgenmachines van Noordwijk naar Riga en terug

Aan de hand van een uitspraak van het Hof te Den Haag illustreer ik de discussie over stuwage en het hierboven beschreven bewijs.⁹ Eerst kort de feiten. Meerdere zware röntgenmachines worden over de weg vervoerd van Noordwijk naar Riga [Letland] en terug in opdracht van Bavak Beveiliging door vervoerder Wim

⁴ Zie ook Weg en Wagen nr. 71, blz. 3-5 door J.K.M. van der Meché.

⁵ Artikel 8:1561 lid 2 BW.

⁶ Artikel 4 AVC 2002. Ik verwijs in het bijzonder naar het uitgebreide artikel over dit onderwerp van de hand van Prof. Mr. M.H. Claringbould, Weg en Wagen nr. 71, blz. 6-10.

⁷ Weg en Wagen nr. 71, blz 8-9, door Prof. Mr. M.H. Claringbould.

⁸ Zie: <https://www.evofenedex.nl/kennis/vervoer/lading/vastzetten-van-lading>.

⁹ Gerechtshof Den Haag 7 juli 2015, S&S 2016/110; ECLI:NL:GHDHA:2015:2073.

Bosman C.E.E. B.V. Bosman besteedt het transport uit aan TEK. De machines zijn tijdelijk in Letland nodig in het kader van de beveiliging van een NAVO-top. Het transport naar Riga verloopt zonder problemen. Het retourtransport van de 39 machines wordt met meerdere vrachtwagens uitgevoerd door de Letse ondervoerders CMD en Birzes, die hiertoe opdracht hebben gekregen van TEK. Dan gaat het mis. Na afloop van de lossing van de tweede vrachtwagen blijken alle veertien machines beschadigd. Van de dertien machines op de derde vrachtwagen blijken er vijf beschadigd. De machines blijken niet deugdelijk te zijn vastgezet. Een Letse chauffeur tekent op de CMR-vrachtbrief aan dat 'de goederen op wieltjes stonden en onmogelijk waren te bevestigen'. De lading was alleen vastgezet met door de chauffeurs aangebrachte spanbanden.

In het hoger beroep gaat het Hof ervan uit dat er geen contractuele afspraak was over wie de lading moest stuwen / vastzetten. Vast staat wel dat Bavak feitelijk betrokken was bij het laden van de machines. Die betrokkenheid ging verder dan het helpen van de chauffeur. Bavak huurde zelf een vorkheftruck met chauffeur voor het beladen. Medewerkers van Bavak waren actief betrokken bij het laden.

Bosman treft buiten rechte een minnelijke regeling met Bavak. Bosman neemt vervolgens regres op TEK en op CMD. De rechtbank heeft in eerste aanleg 'voorshands bewezen' geacht dat Bavak feitelijk de verantwoordelijkheid voor het laden en vastzetten van de machines op zich had genomen. Bosman mocht tegenbewijs leveren, maar is daar volgens de rechtbank niet in geslaagd. Bosman is het niet eens met de 'voorshands bewezenverklaring' en de bewijslastverdeling die daaruit volgt.

De CMR is van toepassing. Partijen hadden geen keuze gemaakt voor het recht dat aanvullend van toepassing zou zijn. Het Hof bepaalt vervolgens dat Lets recht aanvullend van toepassing is op de vervoerovereenkomst. Het Hof komt uit bij Lets recht omdat Letland het land van vestiging van de CMR-vervoerder is en tevens het land van inladen. In de procedure gaat het Hof er dan vanuit dat naar Lets recht de afzender verplicht is te laden, stuwen en lossen. De chauffeur heeft een controleplicht. Dit 'systeem' komt volgens het Hof overeen met dat van de AVC 2002.

Het Hof zegt dat voor een veilig en schadevrij transport meer nodig was dan alleen het vastzetten van de lading met spanbanden, omdat de machines op wieltjes stonden en gemakkelijk in beweging konden komen. Vastgesteld was al dat

de afzender op grond van Lets recht verplicht was de wieltjes vast te zetten. Dat vergelijkbare transporten met deze machines meestal goed zijn verlopen, is geen rechtvaardiging om niet aan de verplichting te voldoen, zegt het Hof. Het kan niet zo zijn dat de verplichting geheel op de vervoerder komt te rusten.

7.1 Artikel 17 lid 5 CMR: verdeling van de aansprakelijkheid en de controleplicht

Maar dan duikt artikel 17 lid 5 CMR op. Artikel 17 lid 5 CMR luidt:

'Indien ingevolge dit artikel de vervoerder niet aansprakelijk is voor sommige der factoren, die de schade hebben veroorzaakt, is hij slechts aansprakelijk in evenredigheid tot de mate, waarin de factoren waarvoor hij ingevolge dit artikel aansprakelijk is, tot de schade hebben bijgedragen'.

Dus: als de vervoerder zich met succes op de ontheffingsgrond van artikel 17 lid 4 sub c CMR zou kunnen beroepen, kunnen er nog steeds omstandigheden zijn die meebrengen dat de vervoerder tóch aansprakelijk is voor een deel van de schade. De rechter heeft bij de weging der factoren bepaald grote vrijheid.

Hierboven schetste ik al dat het Hof stelde dat Bavak (en in haar kielzog in deze procedure) Bosman niet hadden voldaan aan de verplichting m.b.t. het goed vastzetten van de lading op wieltjes. Voor zover de vervoerders dachten er hiermee te zijn, komen zij bedrogen uit. Het Hof gaat namelijk verder met de omineuze zin: 'Het voorgaande betekent niet dat de vervoerder volledig vrijuit gaat'. Het Hof wijst erop dat op de vervoerder een resultaatsverbintenis rust en dat er sprake is van een 'eigen verantwoordelijkheid' van de vervoerder. Die wordt niet weggenomen door een mededeling van de afzender dat het wel goed zou komen noch door de mededeling van de vervoerder aan het adres van de afzender over gebrekkige stuwage (en het voorbehoud door de vervoerder op de CMR-vrachtbrief).

Moet de vervoerder dan afzien van het aanvangen van de rit? Het Hof toont begrip voor de situatie dat het in de praktijk vaak lastig zal zijn voor de vervoerder om aanvullende stuwagemaatregelen af te dwingen, zeker als de afzender zegt dat de stuwage voor deze lading volstaat. Het Hof weegt vervolgens de factoren die de schade hebben veroorzaakt en komt tot een verdeling van 75/25 in het nadeel van de afzender. Via de weg van artikel 17 lid 5 CMR wordt het uitvoeren van de transporten, terwijl de stuwage gebrekkig was, dus [deels] toegerekend aan de vervoerder. Het Hof vertaalt dat concreet in een schadevergoedingsverplichting van 25% van de CMR-limiet.

8. Conclusie

De CMR bepaalt niet wie van de partijen verplicht is zorg te dragen voor de stuwage van de lading. Het aanvullend toepasselijke recht kan dan antwoord geven op die vraag, zij het dat het Nederlandse wegvervoerrecht dat evenmin regelt. Het is aan partijen daarover afspraken te maken. Dat gebeurt in de praktijk (te) weinig.

Zijn de AVC 2002 aanvullend van toepassing verklaard op de CMR-overeenkomst, dan geldt er wel een regeling: de afzender stuwt, de vervoerder controleert.

Zeker bij het vervoer van zware lading blijkt de afzender (of diens hulppersoon) in de praktijk vaak actief betrokken bij de belading en stuwage. Dat ontslaat de vervoerder evenwel niet van zijn controleplicht. Een eigen verantwoordelijkheid van de chauffeur blijft bestaan. Hoever die controleplicht gaat, hangt m.i. sterk af van de concrete omstandigheden van het voorgenomen transport. Maar: een beroep op artikel 17 lid 4 sub c CMR moet in mijn ogen niet onredelijk worden bemoedigd door het te ver oprekken van de controleplicht van de vervoerder.