

Artikel 6 Bewijskracht van de vrachtbrief

Lid 1 Controle van het aantal colli en de uiterlijk goede staat door de vervoerder

Lid 2 Bewijskracht van de vrachtbrief

Algemeen Art. 6 regelt in feite twee dingen die in nauw verband met elkaar staan: de controleverplichting van de vervoerder die weer de opmaat vormt voor de bewijskracht van de vrachtbrief.¹ Eigenlijk zouden de leden 1 en 2 gezamenlijk moeten worden behandeld, maar dat past niet in de opzet van dit boek. Het zwaartepunt van art. 6 heb ik gelegd bij art. 2, want het gaat uiteindelijk om de bewijskracht van de vrachtbrief. Met betrekking tot die bewijskracht van de vrachtbrief is het van belang voor ogen te houden dat op de vorderingsgerechtigde (zie art. 16 'Vorderingsrecht') de bewijslast drukt dat de goederen in gezonde staat en het overeengekomen aantal in de vrachtwagen zijn geladen ('goed erin') en – bij ladingschade – in een slechte staat en/of met een tekort zijn gelost ('slecht eruit').

De vrachtbrief is voor de ladingbelanghebbenden het belangrijkste hulpmiddel om dat 'goed erin' te bewijzen en in geval van vertraging de afspraken te bewijzen omtrent de termijn waarbinnen moest worden afgeleverd. Evenzeer levert de vrachtbrief in eerste instantie bewijs van 'slecht eruit' als de geadresseerde bij aflevering een aantekening op de vrachtbrief (het A2-exemplaar met doordruk op het A1-exemplaar; zie bij art. 1 lid 4 'Bewijs van aflevering') heeft gemaakt dat er een tekort/manco is of dat de goederen beschadigd zijn.

Art. 8:1124 BW De verdeling van de bewijslast betreffende de aansprakelijkheid van de vervoerder voor ladingschade vormt dwingend recht², maar art. 8:1124 BW over de bewijskracht van de vrachtbrief is toch regelend recht.³ Dat betekent dat partijen over de bewijskracht van de vrachtbrief iets anders mogen afspreken dan staat vermeld in art. 8:1124 BW en dat is precies wat in art. 6 AVC 2002 gebeurt.

1 Een en ander is door mij uitgebreid behandeld in de SVA-syllabus 2004 'Wat bewijst een AVC 2002-vrachtbrief?', p. 15-19.

2 Zie ook art. 8:1102 BW, nader besproken bij art. 3 'Dwingend recht'.

3 Zie ook PG 8, T.S. II bij art. 8:1124 BW, p. 1091: "Het ontwerp bevat slechts een in zeer algemene termen vervatte regeling van de bewijskracht van de vrachtbrief, aan partijen overlatende desgewenst op dat punt nadere regels te stellen." Art. 8:1124 BW wordt uitgebreid besproken in de SVA-syllabus 2004 onder het kopje '2.1 Art. 8:1124 BW', p. 15-16.

Artikel 6

Artikel 6 lid 1 – Controle van het aantal colli en de uiterlijk goede staat door de vervoerder

Controle van het aantal colli

Aan de ene kant moet de afzender het aantal colli dat aan de vervoerder ten vervoer wordt meegegeven naar waarheid in de vrachtbrief vermelden (hij staat zelfs in voor de juistheid van het vermelde aantal) – zie voor dit alles bij art. 5 lid 2 ‘De afzender vult in’ – en aan de andere kant moet de vervoerder controleren of dat aantal colli (bijvoorbeeld dozen of pallets) als vermeld op de vrachtbrief daadwerkelijk overeenstemt met het aantal colli dat in zijn vrachtwagen is geladen. En constateert de vervoerder – in feite zal het telkens om de chauffeur gaan – een afwijking (in de praktijk eigenlijk altijd een tekort) dan moet de (chauffeur van de) vervoerder daarvan een aantekening maken op de vrachtbrief.

De sanctie op het niet controleren van het aantal is dat de vrachtbrief in dat geval het bewijs levert van dat aantal, behoudens tegenbewijs door de vervoerder. Zie hierover nader bij art. 6 lid 2 ‘De vrachtbrief levert bewijs behoudens tegenbewijs’.

Wanneer de vervoerder een gesloten en verzegelde container ten vervoer meekrijgt (bijvoorbeeld vervoer van sigaretten of sterke drank) mag de chauffeur die container niet openen om het aantal dozen in die container te tellen. Hoewel de container niet als verpakking van de sigaretten of flessen drank kan worden gekwalificeerd, geldt wat betreft de controleverplichting dat aan de vervoerder geen redelijke middelen ter beschikking staan om de juistheid van het aantal te controleren. De vrachtbrief levert in dat geval geen bewijs van het op de vrachtbrief vermelde aantal; zie verder bij art. 6 lid 2 ‘Geen redelijke middelen ter controle ter beschikking’.

Controle van uiterlijk goede staat

Het tweede dat de (chauffeur van de) vervoerder moet controleren is de uiterlijk goede staat van de goederen. In tegenstelling tot cognossementen waarop altijd staat voorgedrukt “received in apparent good order and condition”, staat een dergelijke clause nooit op een AVC- of CMR-vrachtbrief. Dat betekent dat die uiterlijk goede staat gewoon door de (chauffeur van de) vervoerder gecontroleerd moet worden los van de vraag of daaromtrent iets

op de vrachtbrief is vermeld.¹ Ook hier moeten geconstateerde afwijkingen van die uiterlijk goede staat door de vervoerder vermeld worden op de vrachtbrief en leidt het niet nakomen van deze controleverplichting tot het gevolg dat de vrachtbrief het bewijs levert (behoudens tegenbewijs door de vervoerder) dat de vervoerder de goederen in uiterlijk goede staat ten vervoer heeft ontvangen.

Uiterlijk goede staat

Wat houdt die 'uiterlijk goede staat' in?

Ik zeg altijd dat het gaat om wat een normale (beroeps)chauffeur, die bij de belading aanwezig is, met zijn eigen ogen kan zien van de buitenkant van de betreffende goederen die in zijn vrachtauto worden geladen. Meestal zijn de goederen verpakt, zie hieronder. Maar zijn de goederen niet verpakt² (bijvoorbeeld hangend vlees, rollen staal, (tweedehands) meubels en witgoed) of is de verpakking doorzichtig (kostuums in plastic, asperges in kistjes met doorzichtig folie afgedekt) dan kan de chauffeur alleen maar zien (volgens mij hoeft de chauffeur niet te voelen (perziken) of te ruiken (vlees)) dat het er van buiten goed uitziet en dat er op het oog geen rotting, scheuren, vlekken, roestvorming e.d. zichtbaar zijn. Over de innerlijke staat van de goederen bewijst de vrachtbrief niets, zie bij art. 6 lid 2 'In uiterlijk goede staat'.

Uiterlijk goede staat van verpakking

Hoewel er in lid 1 letterlijk staat dat de (chauffeur van de) vervoerder de uiterlijk goede staat van de zaken en hun verpakking moet controleren (in feite twee dingen: de uiterlijk goede staat van de zaken en vervolgens de uiterlijk goede staat van hun verpakking) ga ik er toch van uit dat, wanneer de goederen verpakt zijn (en dus niet zichtbaar vanwege die verpakking), de (chauffeur van de) vervoerder kan volstaan met het controleren van de uiterlijk goede staat van die verpakking. De chauffeur hoeft geen dozen open te snijden (hij mag dat niet eens!) om te kijken of de laptops, de camera's etc. uiterlijk wel in goede staat zijn. Bij verpakte goederen bewijst de vrachtbrief dus niets over de uiterlijk goede staat van die goederen. Dat geldt ook voor de uiterlijk goede staat van de dozen in de gesloten en verzegelde container: de vrachtbrief levert geen bewijs dat die dozen in de gesloten en verzegelde

- 1 Op deze manier kan de eerste zin van art. 6 lid 1 ook taalkundig worden uitgelegd: ten eerste is er de controleplicht van de juistheid van de vermelding van het aantal zaken op de vrachtbrief en ten tweede is er de controleplicht van de uiterlijke goede staat van de zaken en hun verpakking. Het woord 'vermelding' regardeert het aantal zaken (als vermeld op de vrachtbrief) en moet los gezien worden van de uiterlijk goede staat; vandaar dat het woord 'alsmede' wordt gebruikt en niet het verbindingswoord 'en'.
- 2 Over de verplichting van de afzender om de goederen al dan niet te verpakken, zie bij art. 11 onder b 'Niet voldoende verpakte goederen'.

Artikel 6

container in uiterlijk goede staat waren; zie ook bij art. 6 lid 2 'In uiterlijk goede staat'.

Uiterlijk goede staat van de container

Als de wegvervoerder een container met een lading elektronica moet ophalen bij een terminal, is die container met lading het te vervoeren goed. Als het een gesloten container betreft (bijna altijd het geval), kan de chauffeur volstaan met de uiterlijke staat van die container te controleren. Zitten er geen gaten in het dak van de container? Zie ook bij art. 6 lid 2 'Geen redelijke middelen ter controle ter beschikking'. Stelt de vervoerder de container ter beschikking aan de ladingbelanghebbende, dan is die container aan te merken als het 'materiaal waarvan hij zich bedient' en is hij in principe aansprakelijk als door een defect van die container ladingschade ontstaat. Zie bij art. 10 lid 3 'Garantieplicht' en art. 10 lid 3 'Materiaal'.

Aantekening in geval van afwijking

Klopt het aantal colli als vermeld op de vrachtbrief niet of zien de te vervoeren goederen er uiterlijk niet goed uit, dan moet de (chauffeur van de) vervoerder daarvan een aantekening op de vrachtbrief maken. Die aantekening kan de chauffeur maken voordat hij zijn handtekening zet ten bewijze dat hij de goederen ten vervoer heeft ontvangen. In de praktijk komt het wel voor dat de afzender/aflader¹ verbiedt dat de chauffeur een dergelijke aantekening maakt; de chauffeur mag alleen zijn handtekening zetten. In dat geval moet de chauffeur contact opnemen met zijn baas en de vervoerder moet een e-mail 'op poten' naar die afzender sturen waarin hij dit – afkeurenswaardige – gedrag van de afzender aan de kaak stelt. De vervoerder moet zoveel mogelijk bewijzen verzamelen dat zijn chauffeur wél gecontroleerd heeft, maar dat hij de afwijkingen niet op de vrachtbrief mocht vermelden. Over de bewijskracht van de vrachtbrief, zie hierna bij art. 6 lid 2 'De vrachtbrief levert bewijs behoudens tegenbewijs'.

Geen controle in geval van aanmerkelijke vertraging

Die controleverplichting van uiterlijke staat en aantal is er niet als door die controle volgens de (chauffeur van de) vervoerder het vervoer aanmerkelijk zou worden vertraagd. In de praktijk moet dus de chauffeur bepalen dat hij niet gaat controleren, omdat dat 'veel te lang gaat duren'. Het komt mij voor dat dat eigenlijk alleen het geval is als hij een volgeladen, niet met een slot afgesloten, container of (huif)wagen ten vervoer meekrijgt. Het zou dan wel heel tijdrovend worden om een deel van de dozen uit de container of wagen te halen om ook achterin nog te kunnen tellen. Maar als de wagen wordt geladen met 500 dozen in bijzijn van de chauffeur, dan zal de chauffeur het aantal én

¹ Zie voor het verschil tussen 'afzender' en 'aflader' bij art. 1 lid 2 'Wie is de afzender?'.

de uiterlijke staat van die dozen wel degelijk moeten controleren ook al duurt die belading meer dan een uur. Ik vrees dat de chauffeur dan geen kop koffie in de kantine mag gaan drinken, want hij moet steeds controleren.

Sanctie op niet controleren

De sanctie op niet controleren van aantal en uiterlijke staat, staat in art. 6 lid 2: de vrachtbrief levert bewijs, behoudens tegenbewijs.

Over andere mogelijke schade die de ladingbelanghebbende lijdt omdat de vervoerder aantal en uiterlijke staat niet heeft gecontroleerd, zie bij art. 13 lid 5 'Maximum schadebedrag'.

Innerlijk goede staat

De vrachtbrief zegt niets over de innerlijk goede staat van de goederen. De vorderingsgerechtigde ladingbelanghebbende moet altijd bewijzen dat de goederen 'goed' in de vrachtwagen zijn gegaan. Met name speelt dit een rol bij vervoer van (gekoeld) fruit. De ladingbelanghebbende moet bewijzen dat het fruit 'gezond' was, bij koelvervoer dat het was voorgekoeld en dat het fruit 'vervoersgeschikt' was. Dat bewijs kan hij leveren met behulp van fyto-sanitaire rapporten en bij koelvervoer helpt een Ryanrecorder. Het bewijs van die innerlijk goede staat bij inlading van vervoersgevoelige producten kan in de praktijk best lastig zijn.¹

Artikel 6 lid 2 – Bewijskracht van de vrachtbrief

De vrachtbrief levert bewijs behoudens tegenbewijs

De vrachtbrief levert in eerste instantie bewijs omtrent het aantal, maar tegenbewijs omtrent dat aantal, te leveren door de vervoerder, is wel toegestaan. Afhankelijk van de vraag op welk punt de vrachtbrief bewijs levert (zie hierna), is dus tegenbewijs toegelaten maar in de praktijk zal dat tegenbewijs nog niet zo eenvoudig zijn te leveren. Dat er in werkelijkheid een kleiner aantal is geladen, kan misschien bewezen worden door de paklijsten (als die er zijn), maar om die lijsten te pakken te krijgen moet de vervoerder inzage krijgen in – en kopieën maken van – documentatie die zich bij de afzender bevindt. Als de expert er de hand niet op kan leggen, kan art. 843a van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (vordering inzage of afschrift van bescheiden) uitkomst bieden, maar dat moet met de hulp van een advocaat gebeuren. Het achteraf bewijzen dat de dozen bij inlading al gescheurd en nat waren, zal voor de vervoerder evenmin eenvoudig zijn. Kortom, waar aantal en uiterlijke staat een belangrijke rol spelen – en het gaat niet om vol beladen containers/wagens – is het zaak voor de chauffeur om bij

1 Voor een voorbeeld van vervoer van dragon fruit in koelcontainers, maar dan wel over zee, zie Rechtbank Rotterdam 19 december 2012, ECLI:NL:RBR0T:2012:BY8129, S&S 2013, 62.

Artikel 6

de belading aantal én uiterlijke staat van de goederen te controleren en afwijkingen te vermelden op de vrachtbrief. Achteraf tegenbewijs leveren is vaak lastig.

Partijen bij de vervoerovereenkomst

De vrachtbrief levert ook bewijs met betrekking tot de vraag wie de partijen bij de vervoerovereenkomst zijn, maar ook daaromtrent is tegenbewijs toegelaten. Bijvoorbeeld in het vak 'afzender' staat vermeld 'De Vries Bloemenexport'. Nadien blijkt dat 'De Vries Bloemenexport' slechts de aflader was die de zending bloemen van de veiling in Aalsmeer aan de vervoerder meegaf. De werkelijke afzender, en daarmee de vrachtdebiteur (zie art. 7 lid 1 'Vrachtdebiteur') en vorderingsgerechtigde in geval van een ladingschade (zie art. 16 'Afzender is claimgerechtigd'), is echter Bloemenkwekerij Bruinsma B.V. Zie voor het verschil tussen afzender en aflader bij art. 1 lid 2 'Wie is de afzender?'. Wanneer De Vries Bloemenexport wordt aangesproken voor de vracht, zal hij moeten bewijzen dat niet hij maar Bloemenkwekerij Bruinsma B.V. de vervoerovereenkomst met de vervoerder heeft gesloten. Wil De Vries dit gedoe vermijden, moet hij ervoor zorgen dat hij niet in het vak 'afzender' wordt genoemd.

Ander voorbeeld: zou De Vries Bloemenexport B.V. ladingschade vorderen, mag de vervoerder bewijzen dat De Vries Bloemenexport B.V. slechts aflader was en derhalve niet vorderingsgerechtigd. Het vorderingsrecht komt wel toe aan de contractuele wederpartij van de vervoerder, de afzender, en dat is in ons voorbeeld Bloemenkwekerij Bruinsma B.V.; zie art. 16 'Afzender is claimgerechtigd'. En dat Bloemenkwekerij Bruinsma B.V. de contractuele wederpartij en daarmee de afzender van de vervoerder was. Bloemenkwekerij Bruinsma moet er wel voor zorgen dat haar vorderingsrecht met betrekking tot de ladingschade jegens de vervoerder niet verjaart; zie art. 28 lid 1 'Verjaringstermijn van één jaar'.

In uiterlijk goede staat

De vrachtbrief levert bewijs van zowel de uiterlijk goede staat van de goederen zelf als van hun verpakking. Maar let op, als de goederen verpakt zijn en hun uiterlijke goede staat niet zichtbaar is, staan aan die vervoerder geen redelijke middelen ter beschikking om de uiterlijk goede staat van de goederen zelf te controleren (hij hoeft en mag geen dozen opensnijden) en in dat geval levert de vrachtbrief alleen bewijs van de uiterlijk goede staat van de verpakking van die goederen (elektronica in dozen verpakt). Datzelfde geldt bij de gesloten en verzegelde container. Alleen van de uiterlijk goede staat van de container (geen roestgaten) levert de vrachtbrief bewijs; zie art. 6 lid 1 'Uiterlijk goede staat van de container'.

Heeft de [chauffeur van de] vervoerder een aantekening over de niet uiterlijk goede staat ('dozen nat gevlekt') op de vrachtbrief gemaakt, dan bewijst de vrachtbrief in eerste instantie dat die dozen gevlekt waren. Theoretisch is nog tegenbewijs door de vorderingsgerechtigde afzender of geadresseerde toegelaten, maar dat bewijs dat de dozen bij inlading niet nat gevlekt waren zal dan moeilijk te leveren zijn. Let op, over de vraag of de producten in de nat gevlekte dozen al dan niet nat waren, bewijst die uiterlijke staat van de dozen niets. De vorderingsgerechtigde zal alsnog moeten bewijzen dat die producten droog waren toen de vervoerder deze ten vervoer in ontvangst nam en dat zij nat waren bij aflevering; zie art. 6 lid 1 'Innerlijk goede staat'.

Het gewicht

In art. 6 lid 1 wordt niets gezegd over de controle van het gewicht van de goederen, terwijl in art. 6 lid 2 wel staat dat de vrachtbrief bewijs van dat op de vrachtbrief vermelde gewicht levert, behoudens tegenbewijs. De bewijskracht van de vrachtbrief speelt vooral een rol als bij aflevering blijkt dat de geleverde goederen minder wegen dan vermeld op die vrachtbrief. In eerste instantie heeft de vorderingsgerechtigde daarmee het gewichtsverlies bewezen. De vervoerder mag echter nog bewijzen, bijvoorbeeld door een weegbrief bij inlading, dat er minder product is geladen dan op de vrachtbrief vermeld.

Deze mogelijke gewichtstekorten en het bewijs daaromtrent spelen met name bij bulk- en tankvervoer. Vandaar ook dat de Algemene Tankvervoercondities voor het vervoer van bulkgoederen over de weg (ATVC)¹ in art. 5 lid 4 ATVC een andersluidende controleverplichting hebben geformuleerd, namelijk dat de vervoerder op verzoek van de afzender de juistheid van de in de vrachtbrief vermelde hoeveelheid controleert en het resultaat van die controle op de vrachtbrief vermeldt. Waaraan wordt toegevoegd dat die controleverplichting er niet is wanneer daardoor het vervoer aanmerkelijk wordt vertraagd, maar dan dient van dat feit weer een aantekening op de vrachtbrief te worden gemaakt.

Let op, de opmerking in de tweede zin van art. 6 lid 2 over het niet ter beschikking staan van redelijke middelen tot controle slaat alleen terug op de vermeldingen in het eerste lid van art. 6 en niet op het gewicht want dat gewicht wordt niet genoemd in dat eerste lid. Dat betekent dus dat de vermelding van het gewicht op de vrachtbrief gewoon het bewijs levert van het gewicht van de lading die door de vervoerder ten vervoer in ontvangst is genomen. De vervoerder mag wel tegenbewijs omtrent dat gewicht leveren,

1 De tekst van de ATCV kan worden gedownload van www.sva.nl -> Publicaties -> A.V. Bulkvervoer.

Artikel 6

maar dat wordt een vrijwel ondoenlijke zaak als de vervoerder de lading bij belading niet heeft gewogen. Bij bulkvervoer gebeurt dat gewoonlijk door middel van een weegbrug: de lege tankwagen wordt eerst gewogen, dan beladen en vervolgens weer gewogen.

Overbelading

Die vermelding van het gewicht op de vrachtbrief heeft op zich niets te maken met mogelijke overbelading van de vrachtauto. Maar door vermelding van het gewicht kan de chauffeur wel een idee krijgen of zijn vrachtwagen al dan niet te zwaar wordt beladen. Zie omtrent overbelading verder bij art. 4 lid 4 'Overbelading'.

Geen redelijke middelen ter controle ter beschikking

Bij vervoer van gesloten en verzegelde containers staan de vervoerder geen redelijke middelen ter beschikking om aantal, uiterlijke staat van de geladen dozen etc. te controleren. Dat geldt eigenlijk voor alle in dozen verpakte goederen. In dat geval bewijst de vrachtbrief niets omtrent aantal en innerlijke staat van de goederen in die container respectievelijk doos. De vorderingsgerechtigde zal langs andere weg (paklijsten, gezondheidscertificaten etc.) moeten bewijzen dat aantal en innerlijke staat van de goederen in orde waren. Met name bij temperatuur geregeld vervoer kan dit tot bewijsproblemen leiden, tenzij Ryan-recorders zijn gebruikt.

De vraag is of het in redelijkheid van een chauffeur gevergd kan worden om ook het dak van de container (in dit voorbeeld het te vervoeren goed) te controleren op gaten. Ik vrees dat dit zal afhangen van de omstandigheden van het geval.

Kan hij in redelijkheid de bovenkant van de container niet controleren, dan levert de vrachtbrief geen bewijs dat het containerdak in uiterlijk goede staat was. Had hij redelijkerwijs zonder dat het al teveel tijd kostte, wel de bovenkant van de container kunnen controleren, dan levert de vrachtbrief bewijs van de uiterlijk goede staat van het containerdak; tegenbewijs door de vervoerder dat het dak toch lek was op het moment van inontvangstneming, is toegelaten.