
Juridisch up to Date

2021-0170 - Juridisch up to Date 2021-09 d.d. 21-09-2021

Rubriek: Onderneming en bedrijf

Vervoer of expeditie? De stand van zaken anno 2021

Vervoer of expeditie? Deze vraag is al decennia lang tussen partijen een onderwerp van discussie. Niet alleen de juridische, maar ook de financiële gevolgen van het antwoord op die vraag zijn groot. De hoedanigheid van de expediteur is niet altijd even gemakkelijk te onderscheiden van die van de (papieren) vervoerder. In dit artikel worden drie recente uitspraken inzake de kwalificatievraag besproken. Het belang van de kwalificatie van de desbetreffende overeenkomst als een vervoerovereenkomst of een expeditie-overeenkomst, ziet met name op de rechtsgevolgen voor partijen. Voor een uitvoerige bespreking hiervan, verwijs ik naar het artikel van mijn collega Mirjam Louws, 'De dunne scheidslijn tussen expeditie en vervoer', Juridisch up to Date 2018/152.

Rechtbank Rotterdam

De meest recente uitspraak omtrent deze kwestie is die van Rechtbank Rotterdam van 8 september 2021.¹ Het bedrijf Vostermans Ventilation B.V. (hierna: Vost.NL) vervaardigt en verkoopt machines en apparaten voor industriële koeltechniek en klimaatregeling en (andere) elektrotechnische bouwinstallaties. Het bedrijf Vostermans Ventilation (Shanghai) Ltd. Co (hierna: Vost.China) is een aan Vost.NL gelieerde onderneming die zorgt voor wederverkoop van apparatuur en installaties in (onder meer) China. Vost.NL heeft aan Vost. China een partij goederen verkocht voor een prijs van (US) \$ 182.977,97. Vervolgens heeft Vost.NL aan LFS (logistieke dienstverlener) opgedragen de container met de goederen te (doen) vervoeren naar het adres van Vost.China in Shanghai. Vost.NL heeft het risico op schade tijdens transport aan de goederen waarop deze zaak betrekking heeft verzekerd bij Achmea. Partijen zijn onder meer verdeeld over de vraag of de contractuele rechtsverhouding in deze zaak tussen Vost.NL en LFS een vervoerovereenkomst is of een expeditie-overeenkomst. Achmea stelt zich primair op het standpunt dat LFS is opgetreden als vervoerder van Vost.NL. LFS is van mening dat zij is opgetreden als expediteur in de zin van artikel 8:60 e.v. BW, derhalve als partij die gehouden is tot het *doen* vervoeren van goederen (het zogenoemde 'expeditie in enge zin'). De rechtbank stelt voorop dat bij de beoordeling van de vraag of Vost.NL en LFS vervoer dan wel expeditie zijn overeengekomen het aankomt op hetgeen die partijen over en weer redelijkerwijs aan elkaars verklaringen en gedragingen mochten toekennen en op hetgeen zij te dien aanzien redelijkerwijs van elkaar mochten verwachten. Voor zover bij deze beoordeling ook nog de uitleg van de overeenkomst van belang is die Vost.NL en LFS zijn aangegaan, moet die uitleg plaatsvinden aan de hand van de zogeheten *Haviltex*-maatstaf.

Voor haar standpunt dat LFS in dit geval als vervoerder heeft gecontracteerd met Vost.NL heeft Achmea het een en ander aangevoerd, zoals opgesomd onder 4.12. van de uitspraak. Bij de beoordeling van deze aangedragen stellingen door Achmea overweegt de rechtbank onder meer dat: (i) Achmea niet gemotiveerd heeft bestreden dat LFS zelf geen vrachtwagens heeft, en dat voor het eerste deeltraject, dat over de weg ging, LFS dus een ander bedrijf heeft ingeschakeld, dat wél beschikte over een vrachtwagen, welk bedrijf voor de daadwerkelijke belading en het vervoer van de goederen zorgde, (ii) de uitdrukking "*we komen lader*" een gebruikelijke vorm voor LFS is om uit te drukken dat de goederen opgehaald gaan worden bij de opdrachtgever, maar dit niet betekent dat LFS zelf voor dit vervoer heeft gezorgd, gelet ook op het feit dat het vervoer door een door LFS ingeschakelde vervoerder is uitgevoerd, (iii) voor de kwalificatie van de werkzaamheden van LFS in deze zaak ook niet van belang is dat LFS in de standaardtekst onderaan haar correspondentie onder meer verwijst naar algemene voorwaarden die van toepassing zijn op vervoer, nu uit deze standaardtekst eveneens volgt dat de toepasselijkheid van een bepaalde set algemene voorwaarden afhankelijk is van de hoedanigheid waarin LFS is opgetreden, (iv) de omstandigheid dat in een factuur één (*all-in*) bedrag in rekening is gebracht er weliswaar op kan duiden dat vervoer is overeengekomen, omdat de slechts als tussenpersoon bij vervoer fungerende expediteur zijn rekening aan de opdrachtgever normaliter zal splitsen in expediteurscommissie en variabele verschotten (waaronder vracht), maar dat de enkele omstandigheid dat LFS een

lumpsum prijs in rekening heeft gebracht niet voldoende is om tot het oordeel te komen dat LFS als vervoerder is opgetreden.

Bij de beoordeling van de vraag of LFS als expediteur dan wel vervoerder is opgetreden, hecht de rechtbank bovendien waarde aan de e-mailcorrespondentie tussen LFS en Vost.NL. inzake eerdere door haar voor Vost.NL verzorgde zendingen. Anders dan Achmea van mening lijkt te zijn, valt niet in te zien waarom correspondentie tussen partijen inzake eerdere zendingen geen rol zou mogen spelen bij de beantwoording van de vraag in welke hoedanigheid een partij is opgetreden bij een latere zending waarop die correspondentie geen betrekking heeft, waarbij tevens mag worden acht geslagen op afspraken die deze partijen met elkaar hebben gemaakt bij eerdere zendingen en hoe zij bij eerdere zendingen met elkaar zijn omgegaan. De rechtbank overweegt daartoe dat het dan wel zo mag zijn dat alle eerdere zendingen die LFS voor Vost.NL heeft verzorgd feitelijk zijn vervoerd via een andere vervoersmodaliteit dan per spoor, maar dat dit gegeven nog niet hoeft te betekenen dat LFS bij die latere zending in een andere hoedanigheid is opgetreden dan bij die eerdere zendingen. Het is dus heel wel mogelijk dat een expediteur voor een zending van zijn opdrachtgever op een gegeven moment een andere vervoermodaliteit regelt dan de vervoermodaliteit(en) die hij had geregeld voor het vervoer van eerdere zendingen van zijn opdrachtgever. Uit deze e-mailcorrespondentie lijkt een bestendige zakelijke relatie te kunnen worden afgeleid tussen Vost.NL en LFS waarbij de activiteiten van LFS zich beperken tot het regelen/doen vervoeren van goederen, derhalve expeditie-in-enge-zin. Er zijn naar het oordeel van de rechtbank onvoldoende aanwijzingen dat bij de onderhavige zending LFS en Vost.NL opeens zijn afgeweken van deze bestendige zakelijke relatie. LFS heeft dus gecontracteerd met Vost.NL als expediteur, niet als vervoerder, aldus de rechtbank.

Gerechtshof Den Haag²

De volgende uitspraak ziet op de vraag naar de kwalificatie van Marlo Expeditie B.V. (hierna: Marlo) als vervoerder of expediteur in haar relatie tot VCK Logistics Oceanfreight B.V. (hierna: VCK). VCK verzorgt voor onder andere het Zwitserse concern Trina Solar Schweiz AG (hierna: Trina) de logistieke afhandeling, inclusief het (door)vervoer, van per zeeschip in Rotterdam aangevoerde zonnepanelen. Daarbij schakelde zij Marlo in. Marlo verrichtte het vervoer niet zelf, maar schakelde daarvoor vervoerders in. VCK hanteert zelf ook algemene voorwaarden, waaronder de Fenex-condities. In maart 2018 heeft VCK Marlo ingeschakeld voor het transport van vier (van Trina afkomstige) ladingen zonnepanelen vanuit Rotterdam naar Tübingen, Duitsland. Voor drie ladingen heeft Marlo het transport geregeld via haar bekende vervoerders. Voor de vierde lading lukte dat niet. Voor dat transport schakelde zij Zure d.o.o. in. Die zending is vervolgens verduisterd. Door expertisebureau Groenendijk B.V. – ingeschakeld door de verzekeringsmakelaar van Marlo – is geconcludeerd dat het zich laat aanzien dat de gegevens van Zure d.o.o. frauduleus zijn gebruikt. VCK heeft in de tegen Marlo aangespannen (bodem)procedure onder meer gevorderd dat: (i) voor recht wordt verklaard dat Marlo jegens VCK aansprakelijk is voor de schade als gevolg van het verlies van de zending van 900 zonnepanelen en (ii) Marlo wordt veroordeeld tot betaling van die schade. De rechtbank³ heeft zich onbevoegd verklaard om van deze vorderingen van VCK kennis te nemen. Dit vanwege een tussen partijen geldend arbitraal beding (Fenex-arbitrage), waar Marlo zich naar het oordeel van de rechtbank op kan beroepen, ongeacht of de contractuele relatie tussen partijen moet worden aangemerkt als een expeditie- of een wegvervoerovereenkomst. Het is vooral dat laatste oordeel waarmee VCK het oneens is; meer precies het oordeel dat Marlo zich ook op het arbitraal beding in de Fenex-voorwaarden kan beroepen indien zij als vervoerder is opgetreden. Volgens Marlo was sprake van expeditie. Het hof stelt voorop dat het een kwestie van uitleg is, welke uitleg moet plaatsvinden aan de hand van de zogeheten *Haviltex*-maatstaf.

Het hof overweegt dat bij toepassing van die maatstaf onder meer van belang is dat Marlo bij de aanvang van de samenwerking met VCK onder de aandacht heeft gebracht dat zij als expediteur zou optreden. Dat zou Marlo hebben gedaan door toezending van een door VCK in te vullen en voor akkoord te tekenen formulier. In dat formulier – met daarop groot afgedrukt Marlo's bedrijfsnaam, inclusief de aanduiding 'Expeditie B.V.' – bedankt Marlo (nogmaals) voor de 'eerste expeditie order' van VCK, meldt zij dat zij graag 'expeditie opdrachten' van VCK zal verzorgen en het transport zal 'regelen' en spreekt zij het vertrouwen uit in een hechte/langdurige samenwerking. Om een goede basis voor die samenwerking te leggen vraagt zij het formulier in te vullen en te voorzien van een akkoord, waarna zij wederom hartelijk dank zegt voor 'uw expeditie opdracht'. Het hof verwerpt het verweer van VCK dat het formulier in de beleving van [medewerker 1] 'geen ander doel dan onze gegevens voor de facturatie te geven aan Marlo' heeft. Een

dergelijke interpretatie van het getekende, geretourneerde formulier ligt volgens het hof niet voor de hand; reeds niet omdat een akkoordverklaring met zelf ingevulde/verstreckte ingevulde adres-/ bedrijfsgegevens geen redelijk doel dient. Dat Marlo niettemin rekening moest houden met die interpretatie volgt onvoldoende uit wat VCK verder heeft aangevoerd.

Dat er wel een volmacht was, maar één met een beperking, in die zin dat de *solar desk*-medewerkers wel vervoerovereenkomsten mochten sluiten, maar geen expeditie-overeenkomsten, is iets waarmee Marlo, bij de gegeven gang van zaken, evenmin rekening behoefde te houden. Het had op de weg van VCK gelegen om – bijvoorbeeld naar aanleiding van het invulformulier, althans de ontvangen expeditie bevestigingen en/of factuumschrijvingen – duidelijkheid te verstrekken over het bestaan van een dergelijke beperking. Bovendien overweegt het hof dat de betreffende medewerker van VCK niet op 'eigen houtje' heeft gehandeld, maar daarvoor intern toestemming heeft gevraagd. In het kader van het verlenen van die toestemming had VCK kennis kunnen en ook moeten nemen van het formulier waarin Marlo helder had uiteengezet op welke basis zij haar diensten zou verrichten, te weten als expediteur onder toepasselijkheid van de bij VCK bekende Nederlandse expeditie voorwaarden. De verleende toestemming wordt daarom geacht mede daarop betrekking te hebben. Van VCK mocht worden verlangd dat zij zich verdiepte in de vraag waarmee zij haar instemming betuigde.

Tot slot concludeert het hof dat Marlo bij aanvang van de relatie duidelijk kenbaar heeft gemaakt dat zij de opdrachten van VCK als expeditie opdrachten aanvaardde en als zodanig zou uitvoeren, waarmee VCK akkoord is gegaan. Voor die uitvoering – het feitelijke vervoer – heeft Marlo derden ingeschakeld die de zendingen door hun chauffeurs lieten ophalen bij (de opslaghouder van) VCK. Na afloop bracht Marlo '*expeditiekosten*' in rekening voor het '*in uw opdracht laten vervoeren*' van de zendingen, welke rekeningen door VCK zonder kritiek op die duiding/omschrijving werden voldaan. Tegen deze achtergrond leggen ook de overige omstandigheden waar VCK een beroep op doet ter onderbouwing van de door haar gestelde vervoerdershoedanigheid van Marlo onvoldoende gewicht in de schaal. Dat geldt meer in het bijzonder dus ook voor: (i) de omschrijving van Marlo's bedrijfsactiviteiten in het handelsregister, waarvan overigens niet blijkt dat die op enig moment een rol heeft gespeeld, maar dit terzijde; (ii) het door Marlo in rekening brengen van een *lump sum* als *expeditiekosten* (en niet een afzonderlijk bedrag voor haar bemiddeling) en (iii) de omstandigheid dat de bewoordingen die VCK – voor- en/of achteraf – heeft gebezigd in het kader van de opdracht voor het onderhavige (schade)transport, op zichzelf beschouwd, passen bij een opdracht tot vervoer; de opdracht stond nu eenmaal niet op zichzelf.

Gerechtshof Amsterdam

De overeenkomst wordt wél gekwalificeerd als een vervoerovereenkomst in een uitspraak van het Hof Amsterdam.⁴ Five Star Services B.V. (hierna: Five Star), expediteur, heeft in opdracht van Bakkerij [X] B.V. (hierna: [X]) werkzaamheden verricht in verband met een transport van een partij snacks van Bursa, Turkije, naar Amsterdam. De partij bestond uit ongeveer 170.000 ingevroren, niet afgebakken snacks, waaronder baklava, verpakt op 22 pallets. De leverancier van de partij heet Breadhouse en is gevestigd in Bursa. Five Star heeft aangevoerd dat de tussen [X] en Five Star gesloten overeenkomst betreffende de partij snacks niet moet worden gekwalificeerd als vervoerovereenkomst, maar als expeditie-overeenkomst. Het hof stelt wederom voorop dat het antwoord op de vraag of de overeenkomst moet worden gekwalificeerd als een vervoerovereenkomst of als een expeditie-overeenkomst, moet worden gevonden door uitleg van de overeenkomst aan de hand van de Haviltex-maatstaf. Een opdrachtnemer die niet als vervoerder, maar als expediteur wil optreden, moet dat bij het aangaan van de overeenkomst voldoende duidelijk aan zijn wederpartij kenbaar maken. Doet hij dat niet, dan wordt in beginsel aangenomen dat de overeenkomst een vervoerovereenkomst is.

Het hof concludeert dat met geen van de door Five Star aangevoerde omstandigheden zij voldoende duidelijk aan [X] kenbaar heeft gemaakt dat zij optreedt als expediteur. Ook in samenhang bezien zijn die omstandigheden onvoldoende. Hiertoe overweegt het hof onder meer dat: (i) niet de wijze waarop Five Star zich aan het publiek presenteert op haar website, maar vooral hoe Five Star zich daadwerkelijk aan [X] heeft gepresenteerd van belang is, (ii) de omstandigheid dat Five Star geen eigen vervoermiddelen heeft, er op geen enkele manier aan in de weg staat dat zij als vervoerder vervoerovereenkomsten kan sluiten en uitvoeren, (iii) alleen de standaardverwijzing onderaan de mails naar de "Dutch Forwarding Conditions" en naar de "general FENEX conditions" van onvoldoende gewicht is voor het oordeel dat Five

Star bij het aangaan van de overeenkomst voldoende duidelijk aan [X] kenbaar heeft gemaakt dat zij niet als vervoerder, maar als expediteur wilde optreden, (iv) de factuur van 28 oktober 2016 van € 4.500,00 een *all in rate* vermeldt, kennelijk als een tegenprestatie voor vervoer, hetgeen een indicatie is dat sprake is van een vervoerovereenkomst. Ten overvloede wijst het hof erop dat Five Star in de inleidende dagvaarding (onder 2) heeft vermeld: "*Five Star Services B.V. heeft in opdracht van Bakkerij [X] B.V. goederen vervoerd.*" Weliswaar staat het Five Star vrij om in de loop van de procedure van dit standpunt terug te komen, maar niettemin geeft dit steun ten overvloede aan het oordeel dat Five Star zich niet voldoende duidelijk als expediteur heeft gepresenteerd. De overeenkomst wordt dus gekwalificeerd als een vervoerovereenkomst.

Conclusie

Een opdrachtnemer die niet als vervoerder, maar als expediteur wil optreden, moet bij het aangaan van de overeenkomst voldoende duidelijk aan zijn wederpartij kenbaar maken dat hij uitsluitend optreedt als expediteur. De gevleugelde woorden: 'de expediteur moet zeggen wat hij doet en doen wat hij zegt' van Haak zijn nog altijd even actueel. Doet de expediteur dat niet, dan wordt in beginsel aangenomen dat de overeenkomst een vervoerovereenkomst is, met alle gevolgen van dien. Daar waar de vervoerder verplicht is de goederen ter bestemming, zonder vertraging, af te leveren in dezelfde staat als waarin hij hen heeft ontvangen, is de verplichting van de expediteur een heel andere. De expediteur in enge zin heeft 'slechts' de verplichting te zorgen voor het doen vervoeren van de goederen en hij is niet aansprakelijk voor de daden en nalatigheden van de wegvervoerder die met het vervoer is belast. Gelet op de overwegingen in de hiervoor besproken uitspraken, is het aan te raden dat de expediteur op zijn briefpapier, in zijn e-mails en offertes standaard een clausule opneemt, waarin staat dat hij uitsluitend optreedt in hoedanigheid van expediteur onder toepasselijkheid van de FENEX-voorwaarden. Tot slot zij opgemerkt dat hoewel aan voornoemde omstandigheden geen doorslaggevende betekenis wordt toegekend, deze factoren wel afzonderlijk kunnen worden meegewogen in de beoordeling en kwalificatie van de overeenkomst als vervoerovereenkomst of expeditie-overeenkomst.

- Noten :
1. Rb. Rotterdam 8 september 2021, ECLI:NL:RBROT:2021:8710.
 2. Hof Den Haag 15 juni 2021, ECLI:NL:GHDHA:2021:1422.
 3. Rb. Rotterdam 22 januari 2020, ECLI:NL:RBROT:2020:440.
 4. Hof Amsterdam 6 oktober 2020, ECLI:NL:GHAMS:2020:2624.

Auteur(s): Mr. F.D. (Ferah) Taptik Salman, Floumte Rotterdam