

CMR-VERVOERDER ONBEPERKT AANSPRAKELIJK VOLGENS HET NATIONALE RECHT

De Hoge Raad heeft recent in de zaak Schenker/Transfennica geoordeeld dat de CMR niet voorziet in een uitputtende regeling voor de aansprakelijkheid van de vervoerder. Onbeperkte aansprakelijkheid van de CMR-vervoerder is mogelijk, zelfs wanneer geen sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid. Wanneer is dit het geval? En kan de vervoerder zich tegen deze onbeperkte aansprakelijkheid wapenen?

De Hoge Raad valt in Schenker/Transfennica [18 december 2015, ECLI:NL:HR:2015:3624] terug op de door hem ruim twintig jaar geleden ontwikkelde 'Cargofoor-leer'. Om deze reden zal eerst het Cargofoor-arrest [15 april 1994, S&S 1994/72] worden besproken, waarna Schenker/Transfennica aan bod komt.

CARGOFOOR

De Cargofoor-zaak betreft vervoer van azijnzuur in een tankwagen van Rotterdam naar Tubize (België) door Cargofoor in opdracht van RTT. Het azijnzuur raakt gecontamineerd in de tankwagen. Het gecontamineerde azijnzuur wordt vervolgens gelost in een landtank, waardoor het aldaar aanwezige gezonde azijnzuur eveneens gecontamineerd raakt.

RTT vergoedt de schade aan de ladingeigenaar en verkrijgt daarmee diens regresrechten. Met die rechten vordert RTT van Cargofoor vergoeding van de schade aan de (gezonde) inhoud van de landtanks. RTT baseert deze vordering op onrechtmatige daad.

De vraag is of de schade aan het azijnzuur in de landtank onder het aansprakelijkheidsregime van de CMR valt. Cargofoor meent van wel en stelt dat het hier gevolgschade betreft, waarvoor zij ingevolge art. 23 lid 4 CMR niet aansprakelijk is. Dit artikel bepaalt kort gezegd dat in geval van schade aan de vervoerde goederen, de claimge-

rechtigde enkel recht heeft op vergoeding van de waarde van deze goederen, de vrachtprijs,

Hoge Raad: CMR voorziet niet in uitputtende regeling voor aansprakelijkheid vervoerder



douanerechten en overige met betrekking tot het vervoer gemaakte kosten. *Verdere schadevergoeding is niet verschuldigd*, aldus art. 23 lid 4 CMR.

RTT stelt daartegenover dat de aansprakelijkheid voor schade aan andere goederen dan de vervoerde goederen niet wordt geregeld door de CMR. Die aansprakelijkheid zou worden geregeld door het 'droge' recht, namelijk de aansprakelijkheid uit hoofde van onrechtmatige daad (art. 6:162 BW).

De Hoge Raad geeft RTT gelijk. Volgens de Hoge Raad voorziet de CMR niet in een uitputtende regeling voor de aansprakelijkheid van de vervoerder. Art. 17 CMR regelt uitsluitend de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies van of schade aan door hem vervoerde goederen, en voor vertraging in de aflevering. Aansprakelijkheid van de vervoerder voor andere dan de vervoerde goederen wordt niet door de CMR, maar door het toepasselijke nationale recht beheerst. Cargofoor is dus volgens de regels van het nationale recht op grond van onrechtmatige daad aansprakelijk voor de schade aan het azijnzuur. Het Hof Den Bosch [26 oktober 1992, S&S 1994, 72] had al geoordeeld dat Cargofoor onrechtmatig had gehandeld door gecontamineerd azijnzuur te lossen in een tank met gezond azijnzuur. En nu de CMR niet van toepassing is, is er ook geen vervoerrechtelijke limiet of uitsluiting van aansprakelijkheid van toepassing en daarom is Cargofoor in dit geval *onbeperkt* aansprakelijk.

SCHENKER/TRANSFENNICA: DE CASUS

Anders dan in Cargofoor, draait het in deze zaak om aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade die is ontstaan in de uitoefening van de vervoerovereenkomst, zonder dat goederen beschadigd zijn geraakt. De casus is als volgt.

Nokia geeft Schenker Finland opdracht om tien zendingen elektronica te vervoeren van Roosendaal naar Moskou (Rusland). Schenker Finland besteedt het vervoer van Roosendaal naar Hamina (Finland) uit aan Schenker Nederland ('Schenker'), die dit vervoer volledig uitbesteedt aan Transfennica. Transfennica laat op zijn beurt het transport van Roosendaal naar Antwerpen (België) uitvoe-



ren door Janssens Transport.

Janssens Transport meldt zich met zijn eigen containers bij laadadres DHL in Roosendaal, waar de zendingen Nokia-artikelen klaarstaan. De zendingen hebben unieke laadreferentienummers. Bij het laden geeft DHL op de CMR-vrachtbrieven per zending aan in welke container de zendingen zijn geladen. Op verzoek van Schenker stuurt Transfennica vervolgens aan Schenker per e-mail een overzicht van de laadreferentienummers gekoppeld aan de containers. Schenker Finland stelt op basis van deze informatie de douanedomumenten op voor uitvoer uit de EU (carnet-TIR's).

Na aankomst in Hamina, worden de goederen overgenomen door Schenker Finland's ondervoerders Contento en JSP Cargo voor verder vervoer naar Moskou. Bij de Russische grens worden twee containers tegengehouden, omdat de gewichten van de ladingen niet overeenkomen met de in de carnet-TIR's vermelde gegevens.

Uit onderzoek door Schenker blijkt al snel dat er een fout was geslopen in het overzicht dat Transfennica aan hem had toegezonden, in die zin dat twee containernummers waren

Aansprakelijkheid voor andersoortige schade wordt door het nationale recht beheerst

omgewisseld. Hierdoor kon het gebeuren dat container A werd begeleid door het carnet-

TIR dat behoorde bij container B en container B werd begeleid door het carnet-TIR dat behoorde bij container A. Dáárom weken de gewichten van de twee containers af van de gewichten genoemd in de begeleidende carnet-TIR's.

Dit wordt met de Russische douane gecommuniceerd. De douane laat het niettemin op een rechterlijke uitspraak aankomen, voordat de containers worden vrijgegeven. Het duurt een paar maanden voordat de rechter tot het oordeel komt dat sprake is van een administratieve fout en Contento en JSP Cargo elk een boete oplegt van ongeveer 1.300 euro. Schenker neemt de boetes op grond van art. 11 lid 2 CMR voor zijn rekening. Maar daarmee is de kous niet af. Want al die tijd dat men in afwachting was van de uitspraak van de rechter, zijn de containers door de Russische douane opgeslagen in haar loads. En voor deze opslag brengt de Russische douane kosten in rekening van ruim 72.000 euro!



De vraag die dan voorligt, is of Transfennica voor deze schade volgens nationaal recht onbeperkt aansprakelijk is, dan wel of haar aansprakelijkheid is uitgesloten op grond van art. 23 lid 4 CMR.

RECHTBANK ARNHEM

Volgens de Rechtbank Arnhem [26 september 2012, S&S 2013/68] is Transfennica onbeperkt aansprakelijk voor de schade. Transfennica heeft een fout gemaakt door onjuiste laadinformatie te verschaffen. Door deze fout is de schade ontstaan. Onder verwijzing naar het Cargofoor-arrest oordeelt de rechtbank dat artikel 23 lid 4 CMR uitsluitend ziet op de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies of beschadiging van de vervoerde goederen, of voor vertraging. En daarvan is geen sprake. De rechtbank valt daarom terug op het 'droge' recht en oordeelt dat Transfennica op grond van wanprestatie, art. 6:74 BW, (onbeperkt) aansprakelijk is voor de door Schenker geleden schade.

HOF ARNHEM-LEEUWARDEN

Hoe anders oordeelt het Hof Arnhem-Leeuwarden in hoger beroep [4 maart 2014, S&S 2014/106]. Het

hof stelt voorop dat Transfennica heeft voldaan aan zijn hoofdverplichting om de goederen zonder vertraging in goede staat af te leveren in Hamina. Daarmee is volgens het hof de aan de CMR onderworpen vervoerovereenkomst tussen Schenker en Transfennica geëindigd. De schade – door het hof aangemerkt als 'gevolgschade' – heeft zich later voorgedaan (namelijk bij de Russische grens) en dus komt deze volgens het hof niet voor vergoeding in aanmerking.

Het hof merkt bovendien op dat in deze zaak geen sprake is van een 'Cargofoor-situatie'. Immers, in Cargofoor ging het om een schadevordering van de gesubrogeerde opdrachtgever op grond van onrechtmatige daad voor schade toegebracht aan andere dan de vervoerde goederen. Schenker vordert echter met eigen rechten op een contractuele grondslag vergoeding van schade die in verband staat met de vervoerde

Cargofoor-leer heeft een veel ruimere strekking

goederen. Uitbreiding van de Cargofoor-leer naar dit soort

gevallen acht het hof niet opportuun. Transfennica's aansprakelijkheid is dus op grond van de CMR uitgesloten, aldus het hof.

HOGЕ RААD

In cassatie wordt het hof teruggefloten. Onder verwijzing naar Cargofoor oordeelt de Hoge Raad dat de CMR niet voorziet in een uitputtende regeling voor de aansprakelijkheid van de vervoerder. Art. 17 en 23 CMR hebben enkel betrekking op de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies van of schade aan de vervoerde goederen, of voor vertraging. Voor andere schade kan de vervoerder aansprakelijk zijn op grond van het toepasselijke nationale recht.

De aansprakelijkheid van Transfennica voor schade ontstaan door het geven van onjuiste laadinformatie wordt volgens de Hoge Raad niet geregeld in de CMR. De CMR staat ook niet aan het aannemen van deze aansprakelijkheid in de weg. De aansprakelijkheid van Transfennica moet dus worden beoordeeld naar het nationale recht. Daarbij maakt het volgens de Hoge Raad niet uit dat de schade is ontstaan ná het einde van de vervoerovereenkomst. Bepalend is immers of de schade, ook

als die pas ontstaat of aan het licht komt nádat de vervoerovereenkomst is geëindigd, is veroorzaakt bij de uitvoering van die overeenkomst. Transfennica komt dus geen beroep toe op de limieten van de CMR of de algehele uitsluiting van aansprakelijkheid voor 'gevolgschade' zoals geformuleerd in het laatste gedeelte van art. 23 lid 4 CMR ('verdere schadevergoeding is niet verschuldigd').

COMMENTAAR

Volgens het Hof Arnhem-Leeuwarden heeft de Cargofoor-leer enkel betrekking op buitencontractuele vorderingen van derden voor schade toegebracht aan (goederen van) die derden. Ten onrechte, zo blijkt nu. De Hoge Raad heeft duidelijk gemaakt dat de Cargofoor-leer een veel ruimere strekking heeft. Art. 23 CMR, waarin de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt gelimiteerd, speelt enkel wanneer sprake is van verlies of beschadiging van de vervoerde goederen of vertraging in de aflevering daarvan. Aansprakelijkheid voor andersoortige schade wordt door het nationale recht beheerst. Daarbij maakt het niet uit wie claimgerechtigd is (contractspartij of derde), wat de grondslag van de vordering is (contract of onrechtmatige daad) en welke schade wordt gevorderd (goederenschade of vermogensschade).

Kunnen vervoerders zich wapenen tegen deze op het nationale recht gebaseerde onbeperkte aansprakelijkheid? Ja, want deze aansprakelijkheid is van regelend recht. Vervoerders mogen deze aansprakelijkheid dus contractueel uitsluiten. Dat kan in een met de opdrachtgever gesloten raamovereenkomst, maar ook door verwijzing naar algemene voorwaarden, die dan wel rechtsgeldig van toepassing moeten worden verklaard. Hierin dient duidelijk te worden vastgelegd voor welke schade de vervoerder al dan niet aansprakelijk is, waarbij ook kan worden gedacht aan een 'overall-limiet' die geldt ongeacht schadesoort en schadeoorzaak. Let op: verwijzing naar de AVC 2002 is onvoldoende. Net als de CMR en boek 8 BW, bevatten de AVC geen regeling voor de 'Cargofoor-schade' of voor de 'Transfennica-schade'. ●

Mr. L. (Leendert) van Hee
De auteur is advocaat bij Van Traa
Advocaten N.V. te Rotterdam.