

DOSSIER TRANSPORT

Cognossement; aflevering; ontvangst-expediteur
S&S 2018/37, Rechtbank Rotterdam
15 november 2017 'Callisto; Musca'

AFLEVEREN ZONDER COGNOSSEMENT

Deze uitspraak bewijst maar weer eens dat een cognossement een papier van waarde is en dat een vervoerder de lading niet mag afleveren zonder dat eerst het cognossement aan hem wordt gepresenteerd.

Het gaat om het cognossemensvervoer van houten vloerdelen van China naar Rotterdam. Casa China is de vervoerder. Tracco treedt zowel op als 'delivery agent' van Casa China en tegelijkertijd als ontvangstexpediteur van de koper Anxin. Zonder presentatie van het cognossement levert Tracco een deel van de lading uit aan de koper Anxin, die de koopprijs niet heeft betaald. De Chinese verkoper, die de koopprijs nog niet heeft ontvangen, maar wel de cognossemthouder is gebleven, spreekt in China vervoerder Casa China aan tot schadevergoeding, omdat Casa China de lading zonder presentatie van het cognossement aan de koper heeft afgeleverd. Casa China wordt in China veroordeeld tot betaling van die schadevergoeding en vervolgens spreekt Casa China zowel zijn 'delivery agent' Tracco als de koper Anxin aan tot betaling van die schadevergoeding. Tracco roept Anxin op in vrijwaring.

Tracco, die normaal optreedt als ontvangst-expediteur van ladingbelanghebbenden, maar hier ook optreedt als de agent van de vervoerder, heeft op de contractuele relatie met de vervoerder toch de Fenex-condities van toepassing verklaard (eigenlijk moeten op de relatie vervoerder en diens agent de cargadoorscondities van toepassing worden verklaard).

De rechtbank oordeelt dat Tracco jegens

zijn vervoerder wanprestatie heeft gepleegd door als 'delivery agent' de lading toch af te leveren zonder dat het cognossement werd gepresenteerd. Als 'delivery agent' moet je weten dat als de lading wordt afgegeven zonder presentatie van het cognossement, de vervoerder jegens de cognossemthouder aansprakelijk zal zijn. Tracco wordt dan ook veroordeeld om de schade aan Casa China te vergoeden. Maar nu de Fenex-condities op hun relatie van toepassing zijn, kan Tracco zich jegens Casa China beroepen op de Fenex-limiet van 10.000 SDR.

In werkelijkheid heeft de koper Anxin het echte voordeel genoten doordat zij lading heeft ontvangen, waarvoor zij niet de koopprijs heeft betaald. Dat betekent, zo oordeelt de rechtbank, dat koper Anxin ongerechtvaardigd is verrijkt voor het door hem ontvangen deel van de lading. Anxin moet de 'verrijking' ter hoogte van 53.000 euro aan Casa China betalen.

In de vrijwaringsprocedure stelt Tracco dat Anxin door het ontvangen van de lading zonder te hebben betaald, ook jegens Tracco ongerechtvaardigd verrijkt is. Immers, Anxin heeft wel lading ontvangen waarvoor hij niet heeft betaald terwijl Tracco daarentegen is 'verarmd', omdat hij wel 10.000 SDR aan vervoerder Casa China heeft moeten betalen, zonder dat Tracco daarvoor 'gratis' lading heeft ontvangen. De rechtbank is het ermee eens dat Anxin ten opzichte van Tracco ongerechtvaardigd is verrijkt. De rechtbank veroordeelt Anxin om de 10.000 SDR die Tracco aan Casa China heeft moeten betalen, te vergoeden aan Tracco.

Uit dit hele verhaal blijkt nog weer eens dat een cognossement een papier van waarde is en dat een cognossement grip op de lading geeft. Een vervoerder mag nooit de lading afleveren zonder presentatie van het cognossement. Als hij dat toch doet, moet hij in

ieder geval een garantie (*Letter of Indemnity*) ontvangen van de ladingbelanghebbende aan wie hij de lading meegeeft. Want als de vervoerder door de cognossemthouder wordt aangesproken en een schadevergoeding moet betalen, kan hij direct onder de afgegeven garantie 'trekken' en hoeft hij niet een kostbare procedure te starten tegen de koper, die de lading heeft ontvangen zonder ervoor te betalen. Trouwens, een vervoerder die de lading aflevert zonder presentatie van het cognossement, heeft gewoonlijk geen verzekeringsdekking (P&I-verzekering) voor de daaruit voortvloeiende aansprakelijkheid van de vervoerder.

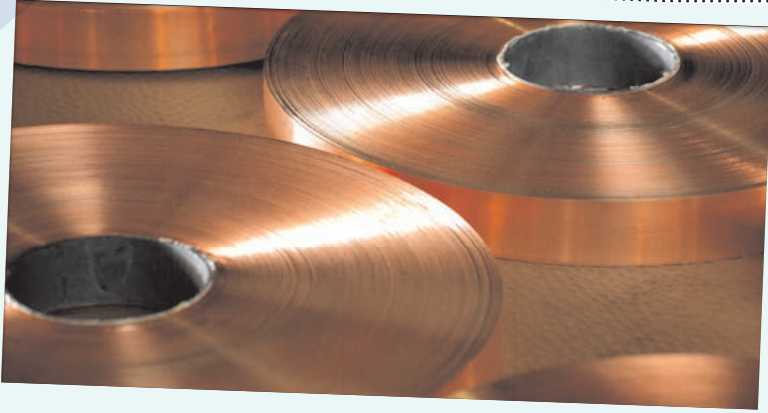
Multimodaal vervoer; toepasselijk recht
S&S 2018/40, Rechtbank Rotterdam
13 december 2017

SCHADE OP HET WEGTRAJECT

De Nederlandse verkoper verkoopt koperfolie op rol aan de Mexicaanse koper in Monterrey (Mexico). De koperfolie wordt vervoerd in vier containers: in augustus 2015 twee containers en in oktober 2015 wederom twee containers. Voor dit vervoer wordt tussen de Nederlandse verkoper en de Nederlandse vervoerder (in feite een expeditiebedrijf) een multimodale vervoerovereenkomst gesloten en er worden *FIATA multimodal transport Bills of Lading* afgegeven. Het vervoer vindt plaats van Zutphen over de weg naar Antwerpen, vandaar over zee naar Altamira (Mexico) en vervolgens over de weg naar Monterrey. Zowel de twee containers van augustus 2015 als de twee containers van oktober 2015, worden tijdens het wegvervoer in Mexico gestolen. De totale ladingschade bedraagt bijna 550.000 euro. Het totale gewicht van de vier rollen koperfolie bedraagt maar liefst 81.525 kilo. Nederlands recht is van toepassing op de multimodale vervoerovereenkomst.

De multimodale vervoerovereenkomst is geregeld in de artikelen 8:40-52 BW (Boek 8 BW heeft het nog steeds over gecombineerd vervoer en een gecombineerd vervoerder). Bij een overeenkomst van multimodaal vervoer gelden voor ieder deel van het vervoer de voor dat deel toepasselijke rechtsregelen (art. 8:41 BW). Vervolgens is de aansprakelijkheid van de multimodaal vervoerder, wanneer onbekend is waar de schade zich heeft voorgedaan, dwingendrechtelijke geregeld in de artikelen 8:42 en 8:43 BW. Volgens artikel 8:42 BW is de vervoerder in principe voor ladingschade aansprakelijk, tenzij hij bewijst dat hij op geen van de delen van het vervoer waar de schade is ontstaan daarvoor aansprakelijk is. In de praktijk komt dat erop neer dat de vervoerder alleen dan niet aansprakelijk is als de schade is ontstaan door een eigen ge-





**Garantie ex art. 7.21 Waterwet
S&S 2018/51, Rechtbank Den Haag
(kantonrechter)
11 oktober 2017 'Nelly V'**

DEKKING VAN KOSTEN ARBEIDSLOON EN SCHEEPVAARTBEGELEIDING

De bij SON verzekerde 'Nelly V' loopt vast op de Gelderse IJssel. SON betaalt 8.264 euro aan de hulpverlener, die assistentie heeft verleend om de 'Nelly V' los te trekken en om met het kraanschip 'Hebbes' een door het vastlopen van de 'Nelly V' ontstane ondiepte weg te halen.

Op 25 juni 2014 geeft SON aan de Staat een afroepgarantie met als opschrift 'Garantie ex art. 7.21 Waterwet'. Dat art. 7.21 Waterwet geeft aan de Staat de bevoegdheid een afroepgarantie te laten stellen door de eigenaar van het schip ter zake van de 'kosten wegens schade, toegebracht aan Waterstaatwerken'.

In de onderhavige zaak roept de Staat de garantie in voor een bedrag van 15.969 euro bestaande uit kosten aan arbeidsloon en scheepvaartbegeleiding. SON, althans diens advocaat, denkt slim te zijn en vordert dit bedrag in een procedure bij de kantonrechter terug van de Staat. SON stelt dat zij de schade ex art. 7.21 Waterwet (het moet dan gaan om 'kosten wegens schade, toegebracht aan Waterstaatwerken') zelf heeft hersteld en zij vordert die 15.969 euro als onverschuldigd betaald terug van de Staat. Immers, die 'Garantie ex art. 7.21 Waterwet' ziet niet op de door de Staat gevorderde kosten van arbeidsloon en scheepvaartbegeleiding.

De kantonrechter gaat hierin niet mee en oordeelt dat het hier de bedoeling van partijen was dat deze 'Garantie ex art. 7.21 Waterwet' juist de kosten van arbeidsloon en scheepvaartbegeleiding zou dekken. Die kosten kan de Staat op de aansprakelijke scheepseigenaar, de verzekerde, verhalen. De vordering van SON tot terugbetaling van die 15.969 euro wordt afgewezen.

Overigens blijkt uit deze uitspraak weer eens de kracht van de door de wet geregelde afroepgaranties die bij scheepvaartongevallen aan de Staat moeten worden afgegeven. Zodra de Staat betaling onder de garantie vordert, moet er betaald worden, ook al is de betreffende scheepseigenaar wellicht niet aansprakelijk voor de door het scheepvaartongeval ontstane schade. Dan moet de persoon die meent dat hij ten onrechte heeft betaald, dat geld maar in een procedure van de Staat terugvorderen.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (april en mei 2018), Kluwer B.V., Postbus 23, (7400 GA) Deventer.

Prof. mr. M. (Maarten) H. Claringbould
De auteur is werkzaam bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.

brek van de goederen of door schuld van de ladingbelanghebbende; dat zijn exonertes die voor alle types van vervoer gelden. Als de vervoerder aansprakelijk is en onbekend is waar de schade zich heeft voorgedaan, wordt die limiet van het traject toegepast, die tot de hoogste schadevergoeding leidt (artikel 8:43 BW).

Voor de verjaringstermijnen: als onbekend is waar de schade zich heeft voorgedaan, geldt de langste termijn die toepasselijk is op een van de trajecten (artikel 8:1722 BW). Ook dit is dwingend recht.

Artikel 8:46 BW bepaalt met zoveel woorden dat voor het deel van het vervoer dat over zee of binnenwater zal plaatsvinden, het CT-document (*Combined Transport document*) als cognossement wordt aangemerkt. Voor het deel van het vervoer dat over de weg zal plaatsvinden, wordt het CT-document als vrachtbrief aangemerkt.

De rechtbank begint eerst met te kijken naar de vraag wie vorderingsgerechtigd is. Nu in casu de schade zich heeft voorgedaan op het wegtraject moet volgens artikel 8:46 BW de *FIATA B/L* worden aangemerkt als een vrachtbrief voor het wegvervoer. In dat geval zijn volgens artikel 8:1103 BW zowel de afzender als de geadresseerde vorderingsgerechtigd. In casu claimt de verkoper, tevens afzender, onder de multimodale vervoerovereenkomst. Deze verkoper is dus vorderingsgerechtigd.

Voor de aansprakelijkheid moet de rechter het Nederlandse wegvervoerrecht toepassen, nu immers de rollen koperfolie tijdens het wegvervoer zijn gestolen (artikel 8:41 BW). Overigens, als de koperfolie op het wegtraject Zutphen/Antwerpen was gestolen, zou het aansprakelijkheidsregime van het CMR-verdrag moeten worden toegepast (zie daartoe uitgebreid mijn bespreking van het Godafoss-arrest, S&S 2012/95, *de Beursbengel* nr. 819, november 2012).

Terug naar de aansprakelijkheid van de wegvervoerder. Bij diefstal lukt het de vervoerder eigenlijk nooit om zich op vervoerdersvermacht te beroepen. Zo ook hier; de

vervoerder is aansprakelijk voor de aanzienlijke ladingschade. Maar nu komt het: omdat het Nederlandse wegvervoerrecht van toepassing is, mag de multimodaal vervoerder zich wel op de Nederlandse wegvervoerlimiet van 3,40 euro beroepen. Nu het gestolen koperfolie in totaal 81.525 kilo woog, wordt de multimodale vervoerder veroordeeld tot betaling van 81.525 kilo x 3,40 euro = 277.185 euro.

Dit vonnis laat nog weer eens mooi zien dat bij een multimodale vervoerovereenkomst waarop Nederlands recht van toepassing is, de aansprakelijkheid voor ieder der trajecten wordt geregeld door het Nederlandse vervoerrecht dat op dat deel van het vervoer van toepassing is waar de schade zich heeft voorgedaan, ook al bevindt dat traject zich aan de andere kant van de wereld.

Is het onbekend waar de schade zich heeft voorgedaan, dan geldt de dwingendrechtelijke regeling van de artikelen 8:42 en 8:43 BW: In principe is de multimodale vervoerder aansprakelijk en geldt de hoogste limiet van alle trajecten en de langste verjaringstermijn van die trajecten.

Dat laatste vertaald naar de onderhavige zaak (Zutphen – Antwerpen – Altamira - Monterrey), aannemend dat onbekend is waar de schade zich heeft voorgedaan:

- Zutphen – Antwerpen: CMR-aansprakelijkheid; limiet 81.525 x 10 euro (SDR 8,33) = 815.250 euro;
- Antwerpen – Altamira: HVR-aansprakelijkheid; 2 SDR (2,40 euro) per kilo of 666,67 SDR per stuk, welk van beide bedragen tot de hoogste schadevergoeding leidt. In casu de kilolimiet: 81.525 kilo x 2,40 euro = 195.660 euro (er waren slechts vier rollen koperfolie).
- Altamira – Monterrey: Nationaal wegvervoer-aansprakelijkheid; 81.525 kilo x 3,40 euro = 277.185 euro.

Het is uit bovenstaande berekening duidelijk dat, als onbekend is waar de schade zich heeft voorgedaan, de CMR-limiet leidt tot de hoogste schadevergoeding, namelijk vergoeding van de volledige schade van 550.000 euro!