



CMR; schadeberekening
S&S 2016/124, Rechtbank
Noord-Nederland
3 februari 2016

EEN OUDERWETSE CMR-ZAAK

Een lading in twee kisten verpakte ladders moet naar Griekenland worden vervoerd. De ladders komen beschadigd aan in Griekenland. Ter bevrijding van zijn aansprakelijkheid beroept de vervoerder zich op de exceptie van art. 17 lid 4 sub b CMR (gebrekkige verpakking van de ladders). De rechter komt tot de conclusie dat dat beroep faalt nu volgens het expertiserapport de verpakking in kisten voldoende geschikt was voor het voorgenomen vervoer naar Griekenland. De rechtbank past vervolgens de CMR-limiet van 8,33 SDR per kilo toe op het beschadigde deel van de goederen en komt dan uit op de limiet van 44.149 SDR. Volgens art. 23 lid 7 CMR wordt de koers van de SDR omgerekend op de datum van het vonnis. Die omrekening van de SDR-koers gaat via www.inf.org, SDR Rates More, currency units per SDR (1 SDR = 1,274710 euro op 7 maart 2017). De CMR-rente van 5 procent per jaar wordt toegekend vanaf de dag waarop de ladingbelanghebbende de vervoerder aansprakelijk heeft gesteld (art. 27 lid 1 CMR). De rechtbank heeft zich niet uitgelaten over de vraag of in geval van de CMR-rente er, net zoals bij de wettelijke rente van art. 6:119 BW, sprake is van rente op rente. Ik ben van mening dat dat wel zo zou moeten zijn.

Tot mijn teleurstelling heeft de rechtbank niet de expertisecosten en buitengerechtelijke kosten toegewezen. Volgens de rechtbank laat het gesloten stelsel van de CMR dat niet toe (art. 23 lid 4 CMR waar staat dat verdere schadevergoeding niet is verschuldigd). Hoe vaak heb ik in *de Beursbengel* al niet gezegd dat deze benadering onjuist is? Art. 23 lid 4 CMR laatste zinsdeel gaat over het uitsluiten van aansprakelijkheid van de CMR-vervoerder voor gevolgschade. Buitengerechtelijke kosten zijn sowieso niet een vorm van gevolgschade

en komen dus zonder meer voor vergoeding in aanmerking. Hetzelfde geldt voor expertisecosten die in feite moeten worden beschouwd als een waardevermindering van de beschadigde goederen. De waarde van de goederen die zij bij aankomst na beschadiging in werkelijkheid hebben, wordt beïnvloed door de kosten die de ladingbelanghebbende moet maken om haar vast te stellen en te realiseren: bereddingskosten, kosten van expertise, verkoopcommissie, enzovoorts. (zie Memorie van Toelichting (14049) bij art. 8:388 BW; Parl. Gesch. Boek 8 BW, p. 403).

Zeevervoer; schadeberekening
S&S 2016/129, Hof Den Haag
29 december 2015 'Bunga Kesumba'

22 JAAR PROCEDEREN OVER PALMOLIE

In deze zaak is meer dan 22 jaar geprocederd over de vraag of de vervoerder onder cognossement aansprakelijk is voor de schade aan een partij palmolie en ook over de vraag hoe de schade berekend moet worden. De palmolie wordt (in 1993) vervoerd met de 'Bunga Kesumba' van Maleisië naar Rotterdam en komt daar met een verhoogd ffa-gehalte (free fatty acids) en met een verhoogde red-waarde (red betreft de kleur) in Rotterdam aan. Ladingbelanghebbenden spreken de vervoerder aan tot vergoeding van de kosten van de herraffinage van de palmolie. Aan de hand van vele expertiserapporten komt het hof uiteindelijk tot de conclusie dat de red-waarde en het ffa-gehalte van de betreffende palmolie tijdens de reis zijn toegenomen en dat derhalve de vervoerder in principe aansprakelijk is voor de schade wegens die toename van de betreffende waardes. Vervolgens geeft het hof een korte les hoe de schade in dit geval moet worden berekend. In principe gaat het om de schadeberekening van art. 8:388 BW. De ladingschade wordt bepaald door het verschil tussen de 'verwachte' waarde en de

aangekomen waarde van de palmolie. In casu wordt de verminderde marktwaarde gesteld op de kosten verbonden aan het terugbrengen door herraffinage van de palmolie in de verwachte staat van aankomst. Het hof voegt daar nog aan toe dat daarbij wel rekening moet worden gehouden met de onduidelijkheid of en in hoeverre de herraffinage (al dan niet) heeft geleid tot een hogere marktwaarde dan die volgens de verwachte aankomstwaarde. Uiteindelijk stelt het hof de schade vast op 500.000 gulden (226.890,11 euro). Daarover is wel wettelijke rente vanaf 1 februari 1993 verschuldigd en die bedraagt tot de datum van het arrest op 29 december 2015 maar liefst 545.388,77 euro! Kortom, een aantrekkelijke belegging voor de ladingbelanghebbenden...

CMR-vervoer; schade bij lossen
S&S 2016/136, Rechtbank Rotterdam
30 maart 2016

LEKKAGE KOOLZUURGAS

Een lading koolzuurgas wordt in een tankcontainer vervoerd van Rozenburg naar Ludwigshafen (Duitsland). Bij het lossen opent de chauffeur op het terrein van de geadresseerde een bodemafluiters van de tankcontainer terwijl de afblaaskraan niet dicht stond, waarna de lading koolzuurgas uit de tankcontainer vloeit. De ladingbelanghebbende vordert van de CMR-vervoerder vergoeding van de kosten van het schoonmaken van het terrein (ruim 24.000 euro).

Met verwijzing naar het recente Schenker/Transfennica-arrest (Hoge Raad 18 december 2015, *S&S 2016/37*; door mij uitvoerig besproken in *de Beursbengel* nummer 856, juli-aug. 2016, p. 31) merkt de rechtbank op dat de CMR niet in een uitputtende regeling voor aansprakelijkheid van de vervoerder voorziet. Art. 17 CMR regelt uitsluitend de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies van of schade aan door hem vervoerde goederen, alsmede voor vertraging in de aflevering. Voor andere schade dan deze kan de vervoerder aansprakelijk zijn op grond van het toepasselijke nationale recht. De rechtbank verwijst ook nog naar het evenzeer bekende Cargofoor-arrest uit 1994 (*S&S 1994/72*) waar de Hoge Raad in een soortgelijke situatie als de onderhavige zaak tot het oordeel kwam dat met betrekking tot schade aan andere dan de vervoerde zaken het nationale recht toepasselijk kan zijn. Vervolgens moet de rechtbank nagaan of de betreffende vervoerder aansprakelijk is op grond van art. 6:170 BW, te weten een fout gemaakt door zijn chauffeur. Nu was afgesproken dat de chauffeur alleen zou rijden en niet zou laden of lossen, heeft in deze zaak de chauffeur niet onrechtmatig gehandeld door tijdens het lossen die bodemafluiters van



DOSSIER TRANSPORT

de tankcontainer te openen. In deze zaak zou de oorspronkelijke afzender ervoor zorgen dat er iemand op het terrein van de geadresseerde aanwezig was die de betreffende tankcontainer op de juiste wijze kon gaan lossen.

CMR; vorderingsgerechtigdheid; schadeberekening
S&S 2017/8, Rechtbank Rotterdam
15 juni 2016

GESTOLEN LADING

Vervoer van vijf zendingen kleding en schoeisel van Nederland naar Rome. Afzender Aduanas geeft de opdracht tot vervoer aan B&F, die het vervoer uitbesteedt aan Cemat, die wederom verschillende ondervoerders inschakelt. In het distributiecentrum in Rome worden de zendingen verduisterd. De hoofdvervoerder B&F vordert van zijn ondervoerder Cemat schadevergoeding voor de gestolen lading ter hoogte van ruim 780.000 euro. De CMR is van toepassing op dit vervoer. Met betrekking tot de vorderingsgerechtigdheid zegt de rechtbank het volgende: ingevolge de CMR zijn de afzender, als contractspartij van de vervoerder, en de geadresseerde na toetreding tot de vervoerovereenkomst tussen afzender en vervoerder, gelijkelijk gerechtigd tot het instellen van een vordering jegens de vervoerder. De vervoerder kan niet aan de formeel gelegitimeerde tegenwerpen het ontbreken van een niet aan de vervoerovereenkomst ontleend belang. Vaststaat dat Aduanas de oorspronkelijke afzender (contractuele wederpartij van de vervoerder) van het onderhavige transport was. Dit betekent dat Aduanas als partij bij de vervoerovereenkomst met B&F in ieder geval jegens B&F vorderingsgerechtigd is. B&F is hoofdvervoerder en heeft Cemat als (papier) ondervoerder ingeschakeld. Als ondervoerder is Cemat tegenover haar afzender B&F aansprakelijk voor het resultaat. B&F heeft voldoende aannemelijk gemaakt dat zij door Aduanas aansprakelijk is gesteld voor de onderhavige schade. Nu B&F een verplichting heeft tot betaling van de schadevergoeding aan de oorspronkelijke afzender Aduanas, is zij als afzender jegens haar ondervoerder Cemat vorderingsgerechtigd. Daarbij is mede van belang dat elk bedrag dat B&F van Cemat zal ontvangen ten gunste zal komen van Aduanas, zodat B&F per saldo niet beter zal worden van enige betaling van Cemat. De rechtbank ziet dan ook geen aanleiding om afstand te doen van het abstracte stelsel. B&F kan gewoon de schadevergoeding bij Cemat vorderen, ook al heeft zij formeel nog niet die schadevergoeding aan Aduanas betaald.

Cemat probeert de rechtbank nog wel op andere gedachten te brengen door te stellen dat de ladingvordering van Aduanas op B&F is

verjaard. De rechtbank stelt echter feitelijk vast dat er geen sprake is van verjaring nu Aduanas B&F op tijd aansprakelijk heeft gesteld.

ABSTRACTE LEER SCHADEVERGOEDING

Toch is dit een interessant punt. Ik ben van mening dat de abstracte leer betreffende de schadevergoeding strikt moet worden toegepast. Natuurlijk geldt de algemene regel van art. 3:303 BW: 'Zonder voldoende belang komt niemand een rechtsvordering toe'. Maar ik ben van mening dat het belang van B&F als hoofdvervoerder erin gelegen kan zijn dat de oorspronkelijke afzender Aduanas haar ladingvordering alsnog verrekenet met de vrachtvordering die B&F op Aduanas heeft.

In casu had B&F een vrachtvordering op Aduanas van maar liefst 765.682,16 euro. Aduanas zou haar ladingvordering (669.672,87 euro, zie hierna) kunnen verrekenen met de vrachtvordering van B&F, zodat Aduanas nog slechts (765.682,16 – 669.672,87 euro =) 96.009,29 euro aan openstaande vracht aan B&F verschuldigd zou zijn. Dit betekent dat B&F er zelfs groot belang bij heeft de ladingvordering bij haar ondervoerder Cemat te innen. Dat belang was voor B&F in de onderhavige zaak nog groter omdat Aduanas, die van fraude werd beschuldigd, nooit die openstaande vracht van 765.682,16 euro aan B&F zou betalen. Met andere woorden, de schadevergoeding die B&F van Cemat ontvangt zal B&F verrekenen met haar vrachtvordering op Aduanas, zodat B&F niet helemaal voor niks voor Aduanas goederen heeft vervoerd.

Nogmaals, het uitgangspunt moet zijn de abstracte leer met betrekking tot de schadevergoeding. De afzender en de geadresseerde zijn gelijkelijk vorderingsgerechtigd om de ladingschade bij de vervoerder te claimen, zonder dat de betreffende vorderingsgerechtigde hoeft aan te tonen dat hij schade in eigen vermogen heeft geleden. Zie hierover uitgebreid mijn *Toelichting op de AVC 2002* bij art. 16 AVC 'Vorderingsrecht', p. 189-192, alsmede mijn kritiek op het arrest van het Hof

Den Bosch, S&S 2015/68, in *de Beursbengel*, nr. 847, sept. 2015, p. 31. De rechter moet zich naar mijn mening niet verdiepen in de vraag of de betreffende vorderingsgerechtigde afzender of geadresseerde wel een belang heeft bij het instellen van een ladingclaim tegen zijn vervoerder. In de praktijk van het vervoer is dat belang er eigenlijk altijd wel, ook bij een keten van verschillende vervoerders. Trouwens, volgens de jurisprudentie over art. 3:303 BW is er al heel gauw sprake van een voldoende belang.

OMVANG VAN DE SCHADE

Om de omvang van de schade te bepalen, moet gekeken worden naar de waarde van de kleding en het schoeisel in Rotterdam, de plaats van inontvangstneming van de goederen door de wegvervoerder. Nu kleding en schoeisel oorspronkelijk afkomstig waren uit China, wordt voor die waardebeoordeling uitgegaan van de waarde als vermeld op de facturen die de Nederlandse verkoper aan zijn koper in Italië heeft gestuurd. B&F vordert een bedrag van ruim 784.000 euro. De rechtbank gaat niet exact na of dat wel de waarde van de goederen in Rotterdam was, maar past in deze zaak heel praktisch de CMR-limiet toe. In casu kwam die uit op 64.310 kg x 8,33 SDR = 535.702,30 SDR x 1,25 euro = 669.672,87 euro. Nu B&F nog vracht was verschuldigd ter hoogte van 339.086 euro aan Cemat, wordt dit bedrag van het bovengenoemde schadebedrag afgetrokken, zodat een bedrag van 330.541,87 euro resteert, welk bedrag aan B&F wordt toegewezen. Zoals hierboven al gezegd, zal B&F dit bedrag niet hebben betaald aan Aduanas, maar hebben verrekend met de nog openstaande vracht die Aduanas aan B&F verschuldigd was.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (november/december/januari 2016/2017), Kluwer B.V., Postbus 23, (7400 GA) Deventer.

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

