

# Berekening van de CMR-limiet bij geconsolideerde zendingen

Tom Holsbrink

***In negen van de tien gevallen is het berekenen van de CMR-limiet een koud kunstje. In geval van geconsolideerd vervoer is het correct berekenen van de limiet minder vanzelfsprekend. Daar zijn doorgaans verschillende ladingbelanghebbenden bij hetzelfde transport betrokken. Er zijn hierdoor een paar valkuilen bij het uitrekenen van de limiet. In deze bijdrage worden enkele handvatten gegeven om de limiet op de juiste wijze te berekenen.***

## De vervoerovereenkomst is leidend

Logistieke dienstverleners sluiten dikwijls overeenkomsten met verschillende ladingbelanghebbenden, waarna zij vervolgens de zendingen consolideren en het vervoer over de weg geheel uitbesteden aan één ondervoerder. Bij schade aan de gehele lading is dan de vraag wat de goede methode is om de CMR-limiet te berekenen.

De plaats van de vervoerder in de vervoersketen is allesbepalend voor de manier waarop de limiet bij een geconsolideerde zending moet worden berekend. De positie van de hoofdvervoerder – degene die met de ladingbelanghebbenden heeft gecontracteerd – verschilt wezenlijk van die van de ondervoerder. Uit literatuur en jurisprudentie volgt namelijk dat de CMR-limiet moet worden

berekend per vervoerovereenkomst.<sup>1</sup> In de praktijk betekent dit het volgende.

Voor de hoofdvervoerder geldt dat hij de schade met iedere ladingbelanghebbende afzonderlijk afwikkelt. De limiet wordt daardoor in feite per deelzending berekend. Bij de ondervoerder is het een ander verhaal. Aan het door hem verrichtte transport ligt slechts één overeenkomst ten grondslag. Bij de berekening van de limiet wordt dus uitgegaan van het totale gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, als ware het één zending. Dat het feitelijk om een gegroepeerd vervoer gaat, is voor zijn positie niet relevant.

## Is er plaats voor individualisering van lading?

In het verlengde hiervan speelt dikwijls de vraag of de limiet bij één vervoerovereenkomst berekend mag worden per collo. Ook bij geconsolideerde zendingen komt deze vraag op, bijvoorbeeld wanneer de limiet slechts bij een deel van de lading een rol speelt. Daarbij kan gedacht worden aan het geval van een trailer die zowel geladen is met witgoed als met computeronderdelen. Ook kan het voorkomen dat de lading in verschillende gradaties is beschadigd. Een voorbeeld. Een trailer is zowel geladen met kostbare luidsprekers als met een frame om de luidsprekers aan op te hangen. De luidsprekers en het frame worden onder één vervoerovereenkomst vervoerd. De speakers zijn

<sup>1</sup> Zie in dit kader onder meer: prof. mr. K.F. Haak, *De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR (diss.)*, 's-Gravenhage: Stichting Vervoeradres 1984, p. 245, Rb. Zeeland-West-Brabant 13 december 2017, ECLI:NL:RBZWB:2017:8813, S&S 2018/78.

gezamenlijk € 100.000,-- waard en wegen in totaal 1000 kg. Het frame weegt maar liefst 5000 kg en vertegenwoordigt een marktwaarde van € 50.000,-. Door een ongeval raken de luidsprekers totaal verwoest. Het frame loopt slechts krassen en deuken op. Herstellkosten: € 5.000,--. In dit geval zal de vervoerder zijn aansprakelijkheid het liefst per item willen beperken: voor de luidsprekers zou hij dan de limiet betalen, terwijl hij voor het frame enkel de herstellkosten zou hoeven vergoeden.

Voor individualisering van lading is echter geen plaats, zo oordeelde het Hof Den Haag in 2003.<sup>2</sup> Deze opvatting wordt gedeeld in de literatuur.<sup>3</sup> Men maakt dus geen onderscheid in die zin dat bij het ene deel van de lading men niet aan de limiet toekomt en bij het andere deel wel.<sup>4</sup> De limiet wordt berekend over de gehele beschadigde zending. De ladingbelanghebbende heeft recht op een zo hoog mogelijke limiet.<sup>5</sup>

## Slot

Bij het berekenen van de limiet in geval van geconsolideerd vervoer is het goed om twee zaken in het bijzonder te onthouden. Ten eerste vindt afwikkeling plaats per vervoerovereenkomst. Daarnaast wordt de limiet bij één vervoerovereenkomst berekend over de gehele beschadigde zending. De individuele colli zijn niet maatgevend. Zo wordt ook het berekenen van de limiet bij geconsolideerd vervoer een fluitje van een cent.

Zaken helder maken.



**Tom Holsbrink**

Advocaat | Associate

[holsbrink@vantraa.nl](mailto:holsbrink@vantraa.nl)

## Van Traa Advocaten N.V.

Minervahuis II  
3011 JP Rotterdam  
Meent 94

Tel. +31 10 413 7000

[www.vantraa.nl](http://www.vantraa.nl)

[info@vantraa.nl](mailto:info@vantraa.nl)

<sup>2</sup> Hof Den Haag 1 juli 2003, ECLI:NL:GHSGR:2003:AV6028, S&S 2006/18, r.o. 5.5.

<sup>3</sup> M.A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, Abingdon: Routledge 2014, par. 97b, Thume, *Kommentar zur CMR*, 3. Auflage, 2013, Art. 23, par. 23, Ponet, *De overeenkomst van internationaal wegvervoer / CMR*, Deventer: Kluwer 2003, p. 339.

<sup>4</sup> Zie in dit verband ook M.H. Claringbould, *Toelichting op de AVC 2002*, 's-Gravenhage: Stichting Vervoeradres, 2015, p. 167.

<sup>5</sup> Idem.