

**CMR; contaminatie; expertisekosten  
S&S 2019/114, Rechtbank Gelderland  
(kanton) 11 september 2019**

**VERKEERD TRANSPORT VEEVOEDER**

CMR-vervoer van Duitsland naar Nederland van weipoeder in een tankwagen in opdracht van Denkvit door Transporte die het feitelijk vervoer uitbesteedt aan Hoving. Denkvit, Transporte en Hoving zijn alle GMP+ gecertificeerd (Good Manufacturing Practice). GMP+, een kwaliteitssysteem voor de diervoedersector, stelt onder meer dwingende voorschriften voor transport van diervoeders voor landbouwhuisdieren (voedselproducerende dieren) en voor de reiniging van transportmidelen voorafgaand aan transport.

Bij aflevering weigert Denkvit de lading omdat de tanktrailer niet conform de GMP+ voorschriften was gereinigd. Uiteindelijk verkoopt Denkvit de lading weipoeder met een minderwaarde van 60 procent aan een derde; de schade bedraagt 18.381 euro (vandaar dat deze zaak bij de kantonrechter dient, die immers bevoegd is voor vorderingen tot 25.000 euro). De feitelijke vervoerder Hoving voert aan dat hij niet wist dat de lading bestemd was voor landbouwhuisdieren (zoals varkens en koeien) en daarmee indirect bestemd voor menselijke consumptie. Hoving ging ervan uit dat de weipoeder bestemd was voor petfood (voor honden en katten); dat vereist een minder strenge reiniging van de tanktrailer.

De rechter volgt Hoving niet. Vaststaat dat de voorgaande ladingen van de tanktrailer aluminiumpoeder en producten van dierlijke oorsprong waren. Daarvan mogen geen residuen in diervoer voor landbouwhuisdieren aanwezig zijn. Hoving heeft in de trailer diervoer voor landbouwhuisdieren vervoerd zonder de juiste reiniging van de trailer uit te voeren. Daarmee is de lading dan ook beschadigd geraakt. Dat Hoving pas later had vernomen dat het ging om diervoeder voor landbouwhuisdieren en niet om petfood maakt niet uit. Van de GMP+ gecertificeerde vervoerder Hoving mag verwacht worden dat hij controleert welke lading hij gaat vervoeren en nagaat of er geen besmetting en/of vervuiling kan plaatsvinden door eerder vervoerde ladingen. Derhalve is Hoving aansprakelijk voor deze schade van 18.381 euro.

**MIJN COMMENTAAR**

Met betrekking tot de vraag of de lading daadwerkelijk beschadigd is, gaat de rechter kennelijk vanuit dat de weipoeder gecontamineerd is met residuen van aluminiumpoeder en producten van dierlijke oorsprong zonder dat dat feitelijk is vastgesteld. Met andere woorden, als de GMP+ vervoerder zich niet houdt aan de GMP+ reinigingsvoorschriften,



neemt de rechter aan dat de GMP+ lading beschadigd is zonder dat feitelijk is vastgesteld of er een fysieke verandering in het vervoerde product heeft plaatsgevonden. Praktisch bekeken heb ik wel begrip voor deze benadering. Het kon wel eens heel kostbaar worden om een zeer geringe contaminatie met voorgaande ladingresten vast te stellen. Bijvoorbeeld 1,7 ppm (part pro million) EDC in palmolie (Hoge Raad 27 juni 2003, S&S 2004, 76, *de Beursbengel* november 2004, p. 21). In deze zaak gaat het om bedrijven die alle GMP+ gecertificeerd zijn. Houdt een GMP+ vervoerder zich niet aan de dwingende GMP+ reinigingsvoorschriften, dan is het inderdaad praktisch om aan te nemen dat er contaminatie heeft plaatsgevonden, temeer als het gaat om diervoeder, een niet al te duur product.

**Expeditieusverklaring  
S&S 2019/115, Rechtbank Rotterdam  
4 september 2019**

**VORDERINGSRECHTEN BIJ  
EXPEDITEURSVERKLARING**

In *de Beursbengel* heb ik regelmatig geschreven over de vraag of er sprake is van vervoer of expeditie. Is er vervoer overeengekomen, dan is de vervoerder bijna altijd aansprakelijk in geval van diefstal. Is er expeditie overeengekomen, dan is de expediteur (hij die een vervoerovereenkomst sluit met een vervoerder) nooit aansprakelijk voor diefstal uit de vrachtwagen. Immers, die expediteur heeft niets fout gedaan. De expediteur hoeft zich dan niet eens te beroepen op de toepassing van de FENEXvoorwaarden (over de Expeditievoorwaarden 2018, zie *de Beursbengel* nr. 875, juni 2018, p. 22-25).

Iets geheel anders is de afgifte van de zogenoemde expeditieusverklaring. Een expediteur die op eigen naam een vervoer-

overeenkomst sluit met een vervoerder is de afzender onder de vervoerovereenkomst, dat wil zeggen de contractuele wederpartij van de vervoerder. In geval van ladingschade zijn zowel de afzender als de geadresseerde gelijkelijk vorderingsgerechtigd zonder dat zij schade in eigen vermogen hoeven te hebben geleden. Deze expediteur tevens afzender zou dus de ladingclaim tegen de vervoerder kunnen instellen. Maar daar heeft zo'n expediteur meestal geen zin in en hij zal niet graag veel kosten willen maken om een procedure te voeren. Dan komt art. 8:63 lid 2 BW de expediteur te hulp. Kort gezegd bepaalt dat tweede lid dat de opdrachtgever van de expediteur alle (vorderings)rechten krijgt die de expediteur had jegens de vervoerder wanneer die opdrachtgever aan zijn expediteur duidelijk kenbaar maakt dat hij die vorderingsrechten wil uitoefenen. En, zo gaat dat tweede lid verder, die opdrachtgever kan in rechte tegen de vervoerder optreden wanneer hij in de procedure een door zijn expediteur af te geven verklaring overlegt dat tussen de opdrachtgever en de expediteur een expeditie-overeenkomst werd gesloten. Dat is de expeditieusverklaring. In feite is dit een door de wet gegeven directe actie die de opdrachtgever verkrijgt jegens de vervoerder. De opdrachtgever wordt door wetsduiding geplaatst in de positie van de afzender, hoewel hij oorspronkelijk niet de contractuele wederpartij van de vervoerder was; dat was immers de expediteur. Het is een door de wet geregelde cessie van 'afzendersrechten' door de expediteur aan zijn opdrachtgever. Die aldus vorderingsgerechtigde opdrachtgever hoeft evenmin als de expediteur/afzender schade in eigen vermogen geleden te hebben om toch de ladingclaim tegen de vervoerder te kunnen instellen.

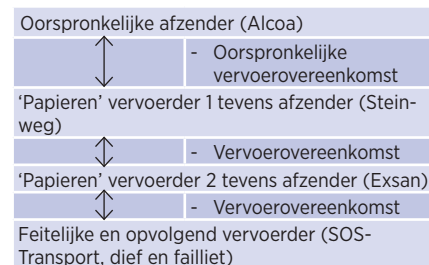
Nu de onderhavige zaak. Diefstal van koperkathoden tijdens het CMR-wegvervoer. De expediteur Metaal Transport geeft de expeditieusverklaring af aan zijn opdrachtgever MKM. Maar nu komt het. Metaal Transport vordert een verklaring voor recht dat de CMR-vervoerder (Simex) jegens hem aansprakelijk is voor de ladingschade en hij vordert veroordeling van de vervoerder tot betaling van de schade van 128.000 euro. De reden dat Metaal Transport toch zelf de ladingschade vordert is dat hij in de parallelprocedure door zijn opdrachtgever als vervoerder wordt aangesproken; Metaal Transport wil daarom voor de ladingclaim regres kunnen nemen op zijn eigen vervoerder Simex. Maar de rechtbank maakt in deze zaak korte metten met die opstelling van Metaal Transport. Als je eenmaal een expeditieusverklaring hebt afgegeven heb je zelf geen vorderingsrechten meer om de ladingclaim tegen je eigen vervoerder in te stellen.

## DOSSIER TRANSPORT

**CMR; opvolgend vervoer**  
**S&S 2019/125, Rechtbank Rotterdam**  
**19 juni 2019**

**WEG MET OPVOLGEND VERVOER!**

Wanneer we het over opvolgend vervoer hebben, moeten we altijd beginnen met een 'plaatje':



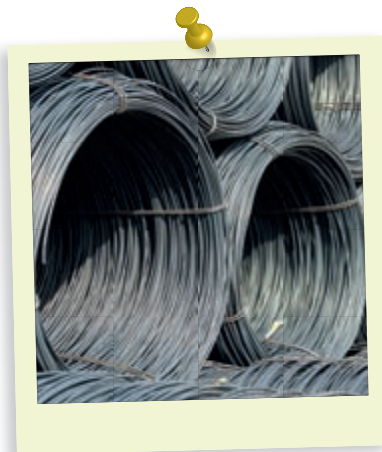
Alcoa geeft opdracht aan Steinweg voor het vervoer van drie zendingen aluminium coilrods van Rotterdam naar België. Steinweg besteedt het vervoer uit aan Exsan en Exsan schakelt SOS-Transport in. SOS blijkt een boevenclub te zijn die de lading steelt/verduistert; de dieven zijn later gepakt en in België strafrechtelijk veroordeeld.

De schade bedraagt 145.605 euro. Steinweg betaalt dit bedrag aan haar vaste opdrachtgever Alcoa. Steinweg vordert in een procedure dit bedrag van Exsan. Exsan verweert zich tegen deze vordering met een beroep op art. 38 CMR.

Art. 38 CMR is een onderdeel van de opvolgend vervoerregeling van de artikelen 34-40 CMR. De grondgedachte van die regeling is dat de oorspronkelijke afzender – bij ladingschade – niet alleen zijn eigen vervoerder kan aanspreken, maar ook de feitelijke vervoerder die als opvolgend vervoerder kan worden aangemerkt (art. 36 CMR).

De Hoge Raad heeft in 'Beurskens/Veldhuizen' (S&S 2016/1; *de Beursbengel* nr. 853, april 2016, p. 31) uitgemaakt dat de laatste (feitelijke) vervoerder in de keten als opvolgend vervoerder kan worden aangemerkt wanneer hij zowel de goederen als de vrachtbrief van de oorspronkelijke afzender in ontvangst neemt (art. 34 CMR). Tevens is in dit arrest bepaald dat de feitelijke opvolgend vervoerder, wanneer hij door de papieren vervoerder wordt aangesproken, wordt 'getroffen' door art. 39 CMR; hij moet het bedrag betalen waartoe die papieren vervoerder is veroordeeld.

Terug naar ons 'plaatje'. Dat zou betekenen dat Alcoa niet alleen Steinweg kan aanspreken maar ook SOS. En wanneer Exsan jegens Steinweg wordt veroordeeld om 145.605 euro te betalen, moet SOS dat bedrag vergoeden aan Exsan. Maar in deze zaak



heeft dat natuurlijk geen zin, want bij SOS is niets te halen.

Hier gaat het als volgt. Alcoa spreekt Steinweg aan, Steinweg betaalt en spreekt haar vervoerder Exsan aan. Exsan denkt slim te zijn en beroept zich op art. 38 CMR. Dat artikel bepaalt dat wanneer één van de vervoerders failliet is (hier opvolgend vervoerder SOS), het door de failliet verschuldigde deel wordt verdeeld tussen alle andere vervoerders in verhouding tot hun beloning. Exsan gaat ervan uit dat Steinweg en Exsan dezelfde vrachtprijs hebben bedongen en komt tot een verdeling van 50/50. Exsan wil alleen maar de helft van 145.605 euro, te weten 72.802,50 euro, vergoeden aan Steinweg.

Na een historische beschouwing over de betekenis van de opvolgend vervoerregeling komt de rechtbank tot de conclusie dat deze regeling een versterking van de verhaalsmogelijkheden van de ladingbelanghebbende en de verhaalzoekende vervoerder is. Die verhaalzoekende vervoerder is de vervoerder die de schade aan de ladingbelanghebbende heeft vergoed (in casu Steinweg) nu Exsan geen opvolgend vervoerder is maar slechts een papieren vervoerder. Art. 38 CMR is er niet op gericht om in dit geval bescherming te bieden aan Exsan. Derhalve wijst de rechtbank de vordering van Steinweg jegens Exsan in zijn geheel toe aan Steinweg. Deze ladingschade wordt dus niet verdeeld tussen Steinweg en Exsan. Art. 38 CMR leidt alleen tot verdeling van de schade als er meer opvolgend vervoerders zijn zoals bij estafettevervoer. Alle vervoerders rijden dan een deel van het traject.

Dit vonnis heb ik uitgebreid besproken in 'Nogmaals opvolgend vervoer' in *W&W* nr. 88, oktober 2019. Mijn slotconclusie van die bijdrage wil ik u niet onthouden, want het is allemaal veel te ingewikkeld:

*'Die hele opvolgend vervoerregeling van de artikelen 34-40 CMR hadden de opstellers van de CMR nooit moeten overnemen van het spoorvervoer. Die opvolgend vervoerregeling hoort niet thuis in de CMR!'*

**Bewaarneming, eigen schuld**  
**S&S 2019/128, Rechtbank Rotterdam**  
**3 juli 2019**

**LEVERING VAN VERKEERDE PARTIJ VITAMINES**

In deze zaak komt ook weer de betekenis van het zijn van een GMP+ gecertificeerd bedrijf (zie S&S 2019/114) aan bod. Deze keer gaat het om bewaarneming van een partij vitamines bestemd voor diervoerders. Bewaarnemer Helm Hudig (hierna: Helm) levert abusievelijk een verkeerde partij vitamines uit aan bewaargever Provimi. Tegen de tijd dat de fout door Helm wordt ontdekt zijn de vitamines al door Provimi in haar producten verwerkt. Na interventie van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) worden deze producten geblokkeerd, teruggeroepen en uiteindelijk vernietigd. Schade 800.000 euro.

Nu Helm de fout heeft gemaakt is Helm in beginsel aansprakelijk, tenzij zijn beroep op eigen schuld van Provimi dan wel het tekortschieten van Provimi in de verplichting de schade te beperken slaagt.

Volgens Helm is sprake van eigen schuld omdat Provimi de ingangcontrole gebrekkig heeft uitgevoerd.

De rechtbank begint met de vaststelling dat zowel Helm als Provimi GMP+ gecertificeerde bedrijven zijn die zich moeten houden aan de GMP+ richtlijnen. Op basis van die richtlijnen diende ook Provimi een ingangcontrole uit te voeren die onder meer bestond uit het controleren van de labels en etiketten op de verpakking. In casu was sprake van een palletlading van 40 verkeerde zakken met daarbovenop 10 goede zakken; die palletlading was omwikkeld met een dikke plastic folie. Door niet te checken of in de onderste 40 zakken ook vitamine A1000 zat, zoals op het ontvangstdocument aangegeven, heeft Provimi zijn *intake procedure* niet nageleefd en dus evenmin de GMP+ richtlijnen. Zou het label/etiket door de wikkelfolie niet te lezen zijn geweest, dan had Provimi het wikkelfolie gedeeltelijk moeten verwijderen. Uiteindelijk oordeelt de rechtbank dat Helm twee fouten heeft gemaakt tegenover Provimi één. De rechtbank verdeelt de schade aldus dat Helm twee derde gedeelte daarvan moet vergoeden.

Wat betreft de schending van de schadebeperkingsplicht van Provimi oordeelt de rechtbank aan de hand van het feitencomplex dat deze schending niet is komen vast te staan.

Ook uit deze uitspraak blijkt wel dat bij vervoer of bewaarneming van diervoeders de GMP+ voorschriften strikt moeten worden nageleefd. Eén foutje leidt al tot aansprakelijkheid of eigen schuld.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (november en december 2019), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

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