

## DOSSIER JURISPRUDENTIE TRANSPORT

**S&S 2023, 24 (DAYA), binnenvaart**  
**Rechtbank Rotterdam, 28 september 2022**  
**Nr. ECLI:NL:RBROT:2022:9530**

### Vervoersgeschiktheid schip en verhaalbaarheid overladingskosten onder CMNI

De achtergrond van het geschil is het vervoer van een constructieonderdeel van Bratislava, Slowakije naar Papenburg, Duitsland over de binnenwateren aan boord van het m.s. 'Daya'. Tijdens de reis stelt de Duitse waterpolitie vast dat er door de hoogte van de lading onvoldoende vrij zicht is vanuit de stuurhut van het schip. De 'Daya' mag zijn reis daarna niet voortzetten. Armaris, die het vervoer geboekt heeft, laat de lading overladen aan boord van het m.s. 'Con Amore', die de lading naar de eindbestemming brengt. Daya-eigenaar Verstraeten, die de reis niet kon afmaken, vordert betaling van het pro rata deel van de voor het vervoer afgesproken vracht van Armaris. Ook vordert hij betaling van vrachtfacturen voor andere in opdracht van Armaris gemaakte reizen. Armaris erkent de verschuldigdheid van de vrachtfacturen, maar beroept zich op verrekening met de kosten die het schip heeft moeten maken om de lading op de eindbestemming te krijgen toen de 'Daya' zijn reis niet kon afmaken. Ook vordert Armaris vergoeding van zijn schade en kosten voor zover deze hoger zijn dan de facturen van Verstraeten (dus in aanvulling op de verrekening).

### Beslissing Rechtbank Rotterdam

Op de tussen Verstraeten en Armaris gesloten vervoerovereenkomst is het *CMNI-verdrag* van toepassing. De laad- en loshaven zijn immers gelegen in twee verschillende staten die beide partij zijn bij het verdrag. In aanvulling op het CMNI is het Nederlands recht als nauwst met de overeenkomst verbonden recht van toepassing.

De Rechtbank Rotterdam stelt om te beginnen vast dat Verstraeten niet aan zijn 'kernverplichting' als vervoerder heeft voldaan. Hij heeft de lading niet binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering vervoerd en afgeleverd in dezelfde staat als waarin hij deze heeft ontvangen. Verstraeten was er volgens de rechtbank voor verantwoordelijk (op grond van artikel 3(3) CMNI en de vervoerovereenkomst) dat de 'Daya' vervoersgeschikt was en dus dat het voldeed aan de eisen die van overheidswege aan het vervoer voor deze lading werden gesteld. Daarbij overweegt de rechtbank dat Armaris alle nodige informatie betreffende de te vervoeren lading aan Verstraeten had verstrekt. Dat partijen niet wisten dat de regelgeving was aangescherpt en het

gebrekkige zicht niet meer met hulpmiddelen mocht worden ondervangen komt dan voor rekening van scheepseigenaar Verstraeten. Ook merkt de rechtbank expliciet op dat dit geen fout was in het kader van de belading en stuwage, welke verplichting op Armaris als afzender rustte (artikel 6(4) CMNI). Dat het constructiedeel bij een andere wijze van belading wel in overeenstemming met de regelgeving door de 'Daya' kon worden vervoerd is niet gebleken.

Verstraeten is dus aansprakelijk voor de schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering (artikel 16 CMNI). Daarmee staat echter nog niet vast dat de door Armaris gevorderde kosten gemaakt om de goederen op eindbestemming te krijgen onder het CMNI voor vergoeding in aanmerking komen.

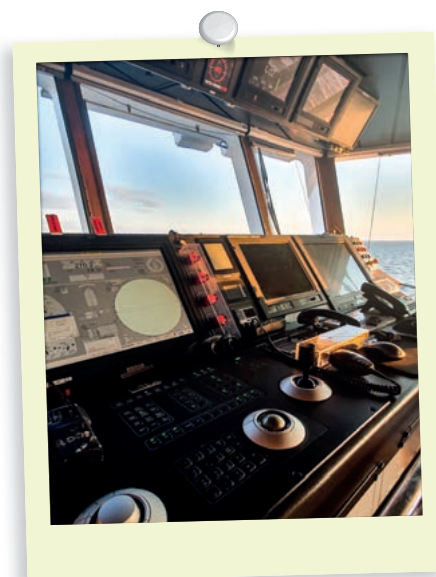
Verstraeten is van mening dat er geen sprake is van schade in de zin van artikel 16 jo 19 CMNI. De lading is volgens hem niet verloren of beschadigd, terwijl evenmin is overeengekomen om de lading uiterlijk op een bepaalde datum te lossen te Papenburg. Verstraeten kwalificeert de door Armaris gevorderde schade als gevolgschade, waarvoor aansprakelijkheid zou zijn uitgesloten. Armaris meent echter dat de door hem gemaakte kosten op dezelfde manier moeten worden behandeld als ladingschade, omdat zij drukken op de waarde van de lading. Zonder deze kosten zouden de goederen immers niet op de eindbestemming zijn aangekomen. Armaris lijkt te betogen dat er aldus een verschil zit tussen de 'verwachte waarde' bij aflevering ter bestemming en de 'aangekomen waarde' (artikel 19 CMNI), en in zoverre als schade aan de lading moet worden opgevat althans daaraan gelijk kan worden gesteld, ook al is van fysieke beschadiging geen sprake.

De rechter geeft nog geen eindoordeel, maar geeft partijen de gelegenheid zich uit te laten over het schadebegrip.

### Commentaar

De rechtbank bakent de verplichtingen van de vervoerder en afzender af. Het zorgen voor een vervoersgeschikt ('rivierwaardig') schip merkt zij aan als een kernverplichting. Dit is vergelijkbaar met het zeevervoer, waar een 'redelijke' zeewaardigheidszorgverplichting geldt voor de vervoerder.

Naar Nederlands recht worden verschillende soorten kosten gemaakt om de lading op de eindbestemming te krijgen in de wet aange-



merkt als een waardevermindering van de lading (artikel 8:904 BW). Averij-grossebijdragen, hulpverlening en door de vervoerder gemaakte kosten moeten volgens de wet op dezelfde manier behandeld worden als ladingsschade. De onderhavige situatie is daar niet identiek aan, nu de kosten in dit geval door de ladingbelanghebbende zijn gemaakt. Bovendien is het nationale recht niet zonder meer doorslaggevend, nu het gaat om uitleg van een schadebegrip van een verdrag. Op grond van het Weens Verdragenverdrag (artikel 31) moeten verdragsbegrippen autonoom geïnterpreteerd worden, dat wil zeggen dat aan verdragsbegrippen de gewone betekenis moet worden gegeven in hun context en in het licht van het voorwerp en doel van het verdrag. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de heersende opvatting in de rechtspraak en literatuur van de verdragslanden.

Uit het door de IVR gepubliceerde overzicht van CMNI-jurisprudentie uit de verschillende landen (te raadplegen via: <https://www.ivr-eu.com/expertises/juridisch>) blijkt geen duidelijke uitleg van het schadebegrip in de lidstaten. Wel hebben het OLG Düsseldorf in 2014 (18 U 27/12) en het OLG Köln in 2018 (22 U 3/18 BSch) geoordeeld dat betalingsverplichtingen uit averij-grosse schades zijn aan goederen in de zin van artikel 19 lid 2 CMNI.

De beslissing laat duidelijk zien dat het schadebegrip onder het CMNI niet eenduidig is.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (Aflevering 3; 2023), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer en rechtpraak.nl.

**Dr. J.A. (Jolien) Kruit**  
 De auteur is partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.