

# EUR Research Information Portal

## Gevolgschade, beredderingskosten en het CMR-verdrag

### Publication status and date:

Published: 01/11/2023

### Document Version

Publisher's PDF, also known as Version of record

### Citation for the published version (APA):

Smeele, F. (2023). Gevolgschade, beredderingskosten en het CMR-verdrag. Web publication/site <https://www.sva.nl/blog/weg-wagen-6/gevolgschade-beredderingskosten-en-het-cmr-verdrag-408>

[Link to publication on the EUR Research Information Portal](#)

### Terms and Conditions of Use

Except as permitted by the applicable copyright law, you may not reproduce or make this material available to any third party without the prior written permission from the copyright holder(s). Copyright law allows the following uses of this material without prior permission:

- you may download, save and print a copy of this material for your personal use only;
- you may share the EUR portal link to this material.

In case the material is published with an open access license (e.g. a Creative Commons (CC) license), other uses may be allowed. Please check the terms and conditions of the specific license.

### Take-down policy

If you believe that this material infringes your copyright and/or any other intellectual property rights, you may request its removal by contacting us at the following email address: [openaccess.library@eur.nl](mailto:openaccess.library@eur.nl). Please provide us with all the relevant information, including the reasons why you believe any of your rights have been infringed. In case of a legitimate complaint, we will make the material inaccessible and/or remove it from the website.

## Gevolg schade, beredderingskosten en het CMR-verdrag

---

 [sva.nl/blog/sva-weg-en-wagen-6/gevolg schade-beredderingskosten-en-het-cmr-verdrag-408](https://sva.nl/blog/sva-weg-en-wagen-6/gevolg schade-beredderingskosten-en-het-cmr-verdrag-408)

1 november 2023



Prof. mr. Frank Smeele, Hoogleraar Commercial Law, Erasmus Universiteit 1 november 2023

Wanneer er tijdens het vervoer iets misgaat waardoor feitelijk nadeel (*schade*) ontstaat voor de lading-belanghebbende en de rechter oordeelt dat de vervoerder hiervoor aansprakelijk is, rijst vervolgens de vraag naar de berekening van de *schadevergoeding*. In het algemene verbintenissenrecht geldt daarbij als uitgangspunt dat de benadeelde zoveel mogelijk in de toestand moet worden gebracht waarin hij zou verkeren, indien het schadeveroorzakende feit achterwege was gebleven.[1] Bij niet-nakoming van contractuele verbintenissen (wanprestatie) betekent dit dat de benadeelde over het algemeen recht heeft op schadevergoeding op basis van het *positief contractsbelang*, met andere woorden alsof de overeenkomst op correcte wijze zou zijn nagekomen.

Het vervoerrecht wijkt echter bewust van deze algemene regel af. Hoewel het vervoerrecht op dit punt weinig eenheid vertoont en bijna per vervoersmodaliteit andere regels kent, hebben de diverse regelingen met elkaar gemeen dat de benadeelde niet de werkelijk (subjectief) geleden schade vergoed krijgt, maar een op basis van objectieve maatstaven berekende en naar omvang in beginsel beperkte schadevergoeding.

Een en ander laat zich goed illustreren aan de hand van de schadevergoedingsregeling in de CMR. Daarin staat de vergoeding van “zaakschade”[2] voorop, terwijl bovendien nog bepaalde (on)kosten[3] en “vertragingsschade”[4] voor vergoeding in aanmerking komen. Vergoeding van alle verdere schade (hierna: gevolgschade) is echter uitgesloten.[5] Voor zaakschade geldt dat de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt is tot een bedrag van 8,33 SDR per kilogram brutogewicht[6] van de beschadigde of verloren gegane goederen, terwijl het bedrag van de vervoerskosten (vracht) de bovengrens vormt bij vertragingsschade. Daarentegen worden de kostenposten genoemd in art. 23 (4) CMR volledig vergoed.

De CMR-schadevergoedingsregeling is van dwingend recht[7] en strekt zich uit tot alle vorderingen tot schadevergoeding met betrekking tot ladingschade of vertragingsschade op welke grondslag ook ingesteld.[8] De enige mogelijkheden die de CMR aan ladingbelanghebbenden biedt om contractueel af te wijken van de verdragsregeling is door bij het aangaan van de vervoerovereenkomst en tegen betaling van een opslag op de vracht, een waardeverklaring,[9] resp. een bijzonder belang bij aflevering[10] op te geven en in de vrachtbrief te laten opnemen.[11]

Uit het voorgaande volgt dat het goed mogelijk is dat de ladingbelanghebbende met een deel van de door hem geleden schade blijft zitten omdat hij daarvoor geen verhaal heeft op de vervoerder, zelfs al is deze voor het schadeveroorzakende feit aansprakelijk. Voor zover de geleden schade ook niet door verzekering is gedekt zal de benadeelde deze dus uiteindelijk zelf moeten dragen.

## **Cargafoor-rechtspraak van de Hoge Raad**

---

Hier staat tegenover dat de rechtspraak van de Hoge Raad eveneens leert dat de CMR

*“(niet) voorziet [...] in een uitputtende regeling voor de aansprakelijkheid van de vervoerder. Art. 17 regelt uitsluitend de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies van of schade aan door hem vervoerde zaken, alsmede voor vertraging in de aflevering. Aansprakelijkheid van de vervoerder voor andere dan de vervoerde zaken wordt niet door de CMR doch door het toepasselijke nationale recht beheerst.”[12]*

Aldus kunnen er in het kader van de nakoming van de vervoerovereenkomst schades veroorzaakt worden die buiten de reikwijdte van de CMR-aansprakelijkheidsregeling vallen en die daarmee ook niet onderworpen zijn aan de aansprakelijkheidsbeperking van de CMR.

Het uitgangspunt van de Hoge Raad is juist dat de regeling van de vervoerdersaansprakelijkheid in de CMR is toegespitst op schade aan de vervoerde lading en vertragingsschade en geen regels geeft voor het geval er in de nakoming van de vervoerovereenkomst andersoortige schade ontstaat. Daarmee is echter nog niet gegeven dat de andersoortige schade ook steeds buiten de reikwijdte van de schadevergoedingsregeling van de CMR valt. M.i. kunnen de Cargafoor-gevallen verdeeld worden over ten minste vier groepen al naar gelang het daarop toepasselijke juridische regime. Ik zal dit hierna verder uitwerken.

### **Groep 1: Vergoeding van andersoortige schade op basis van onrechtmatige daad**

---

De eerste groep betreft schadegevallen, waarbij de grondslag voor aansprakelijkheid uitsluitend ge-vormd wordt door onrechtmatige daad. Een voorbeeld hiervan doet zich voor indien een vrachtwagen die in het kader van de nakoming van een wegvervoerovereenkomst in aanrijding komt met het voertuig van een andere weggebruiker.[13] Weliswaar is dan de schade aan het voertuig van de andere weggebruiker ontstaan tijdens het door de vrachtwagen uitgevoerde transport, maar nu de andere weggebruiker geen partij is bij eerdergenoemde vervoerovereenkomst en de door deze laatste geleden schade ook geen enkel verband houdt met de vervoerde lading, valt de schadevergoedingsvordering van de andere weggebruiker jegens de eigenaar of de gebruiker van de vrachtwagen buiten de reikwijdte van de CMR en geheel onder het toepasselijke nationale aansprakelijkheidsrecht.[14]

### **Groep 2: Vergoeding van andersoortige schade tussen partijen bij de vervoerovereenkomst**

---

Een tweede groep betreft schadegevallen, waarop behalve de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad ook een contractuele aansprakelijkheidsregeling toepasselijk zou kunnen zijn. Hiervan is sprake, indien er bij de nakoming van de vervoerovereenkomst schade ontstaat voor één of meer van de betrokken partijen, dus de afzender, de ontvanger en/of de vervoerder, zonder dat het daarbij echter gaat om zaakschade aan de vervoerde lading of voor vergoeding in aanmerking komende onkosten of vertragingsschade. Zo kan het zijn dat de vrachtwagen bij het ophalen of afleveren van de lading, bijv. de laad- of losinrichtingen van de afzender of de ontvanger beschadigt. Omgekeerd kan het ook gebeuren dat de vrachtwagen beschadigd raakt doordat de lading niet goed was verpakt of vastgezet in de vrachtwagen door de afzender.[15]

In deze gevallen bestaat er tussen de betrokken partijen wel een contractuele verhouding[16] in de vorm van een wegvervoerovereenkomst, maar heeft de schade geen betrekking op de onder deze overeenkomst vervoerde lading, maar juist op andere zaken.[17] Beide soorten van schade vallen buiten de reikwijdte van de CMR en de daarin opgenomen schadevergoedingsregeling, maar zouden contractueel geregeld kunnen zijn in de vervoerovereenkomst[18] of bijv. op basis van een regeling die door middel van een terreinbord van toepassing is verklaard op het betreden van een bedrijfsterrein.[19] Los daarvan zou de benadeelde uiteraard de vordering tot schadevergoeding desgewenst kunnen baseren op onrechtmatige daad. In beide varianten is het uitgangspunt van de Hoge Raad in *Cargafoor* juist dat de CMR geen uitputtende regeling biedt van de aansprakelijkheid van de vervoerder en dat voor deze vormen van schade teruggevallen zal moeten worden op het toepasselijke nationale recht.[20]

### **Groep 3: Gevolgschadegevallen**

---

Minder overtuigend is evenwel de toepassing van voornoemd uitgangspunt van de Hoge Raad op het feitencomplex dat aan het *Cargafoor*-arrest ten grondslag lag. In casu was een zending azijnzuur tijdens wegvervoer in een tankwagen verontreinigd geraakt met restanten van een eerdere, andersoortige, lading (schade #1). Nadat de aldus verontreinigde lading werd gelost in een landtank, raakte ook een andere, daarin al aanwezige, hoeveelheid azijnzuur verontreinigd (schade #2). Nu deze laatste hoeveelheid azijnzuur niet was vervoerd onder de vervoerovereenkomst oordeelde de Hoge Raad dat schade #2 buiten de regeling van de vervoersaansprakelijkheid van de CMR viel en beheerst werd door het toepasselijk geachte Nederlandse aansprakelijkheidsrecht. Dit had tot gevolg dat de vervoerder voor schade #2 in beginsel onbeperkt aansprakelijk was en dat ook gevolgschade aan hem toegerekend kon worden.

Een vergelijkbaar geval deed zich in de Belgische rechtspraak voor in *Tiense Suiker*.<sup>[21]</sup> Een lading suiker raakte tijdens internationaal wegvervoer verontreinigd met mestkorrels, ladingrestanten van een eerder transport (schade #1). Na lossing van de verontreinigde lading suiker in de silo van de ladingontvanger raakte ook de zich daarin reeds bevindende suiker verontreinigd (schade #2). Evenals de Hoge Raad in *Cargafoor*, oordeelde het Hof van Cassatie in *Tiense Suiker* dat de aansprakelijkheidsregeling van de CMR niet toepasselijk was op de beschadiging van de niet vervoerde lading in de silo<sup>[22]</sup>, zodat de schadevergoedingsvordering beheerst werd door het aansprakelijkheidsrecht van het toepasselijke recht.

Mijns inziens behoren gevallen als in *Cargafoor* en *Tiense Suiker* evenwel thuis in een derde groep die gekenmerkt wordt doordat de geleden schade voortvloeit uit de daaraan voorafgaande beschadiging van de lading gedurende het transport.[23] Nu er rechtstreeks oorzakelijk verband bestaat tussen beide schades en schade #1 evident onder de CMR-regeling valt, dient schade #2 rechtens als gevolgschade beschouwd worden die ingevolge art. 23 (4) (slot) CMR van vergoeding is uitgesloten.[24]

Haak heeft aangevoerd dat het verschil tussen gevolgschade en schade aan niet-vervoerde zaken er (voor zover hier van belang) in bestaat dat gevolgschade een voorzienbaar en causaal gevolg is van de aflevering van beschadigde goederen.[25] Volgens Haak was in de *Cargafoor*-casus objectief gezien niet te verwachten dat de gezonde hoeveelheid azijnzuur in de landtank beschadigd zou raken door de verontreinigde lading.

Hier kan tegenin gebracht worden dat de CMR de term gevolgschade niet definieert en slechts in art. 23 (4) CMR bepaalt “verdere schadevergoeding is niet verschuldigd”. Niet duidelijk is daarom waaraan de voornoemde maatstaven (“voorzienbaar en causaal gevolg”, “te verwachten”) zijn ontleend. Overigens voldoet de casus van zowel *Cargafoor* als *Tiense Suiker* aan voornoemde maatstaven. Onbetwistbaar is dat de schade aan de niet vervoerde lading veroorzaakt is door de eerdere verontreiniging van de wel vervoerde lading en de daaropvolgende vermenging. Anders dan Haak stelt, is voorts wel degelijk objectief voorzienbaar en “te verwachten” dat verontreiniging van een bulklading azijnzuur, resp. suiker tijdens het transport in een vrachtwagen tot gevolgschade kan leiden wanneer deze zich na lossing in de landtank, resp. de silo vermengt met daarin reeds aanwezige gezonde lading.[26]

M.i. is schade #2 niet anders te beoordelen dan wanneer de verontreinigde lading (al dan niet samen met andere zaken) industrieel verder wordt verwerkt tot eindproducten die – na ontdekking van de verontreiniging – een minderwaarde vertegenwoordigen of zelfs vernietigd moeten worden en waarbij voor de benadeelde vermogensschade ontstaat, bijv. waardevermindering, zinloos gemaakte productiekosten, vernietigingskosten, productieverlies en reputatieschade enz.[27], die een uitvloeisel is van de eerdere (door de CMR

beheerste) contaminatieschade aan de vervoerde lading. Het enkele feit dat in *Cargafoor* en *Tiense Suiker* de schade veroorzaakt door de verontreinigde lading de vorm aannam van zaakschade aan niet-vervoerde lading, maakt het voorgaande niet anders en ontnemt aan die vermogensschade niet het karakter van gevolgschade.

Een treffend voorbeeld hiervan biedt de casus die heeft geleid tot een arrest van de Deense hoogste rechter, de *Højesteret*.<sup>[28]</sup> Een partij wit cement raakte tijdens internationaal wegvervoer verontreinigd met leisteenmeel, ladingresten van een eerder transport, hetgeen na aflevering in Zweden bij de vervaardiging van betonnen gevelementen tot verkleuringen leidde. De Deense hoogste rechter oordeelde dat de gevorderde schade, *gevolgschade* vormde die onder de CMR niet voor vergoeding in aanmerking komt.<sup>[29]</sup> Kennelijk deed daar niet aan af dat bij de vervaardiging van beton uit wit cement, het cement vermengd wordt met andere grondstoffen zoals bijv. zand.

In dezelfde zin oordeelde ook het Bundesgerichtshof (BGH), de hoogste Duitse rechter<sup>[30]</sup>, in een geval waar een tanklading appelsap tijdens het wegtransport verontreinigd was geraakt met kokosvet en de ladingontvanger het ontvangen appelsap onmiddellijk liet verwerken en verpakken tot flessen Apfelschorle zonder de resultaten van de monsterneming bij lossing af te wachten. Geoordeeld werd (naar het algemene Duitse vervoerrecht dat op dit punt gelijk is aan de CMR-schadevergoedingsregeling) dat de door de verontreiniging van de lading appelsap en de onmiddellijke verwerking ervan ontstane schade beschouwd dienden te worden als niet voor vergoeding in aanmerking komende gevolgschade (“Folgeschäden”).

#### **Groep 4: Beredderingskosten**

---

Een vierde groep van schadegevallen tenslotte heeft betrekking op financiële schade in de vorm van onkosten, die ontstaat door het niet-nakomen van een verbintenis onder de vervoerovereenkomst door de vervoerder. Wanneer deze onkosten niet uitdrukkelijk genoemd worden in art.23 (4) CMR, lijken zij buiten de CMR-schadevergoedingsregeling te vallen. In dat geval lijkt immers gekozen te

moeten worden tussen ofwel de regel aan het slot van art. 23 (4) CMR die vergoeding van verdere gevolgschade uitsluit, dan wel de *Cargafoor*-rechtspraak van de Hoge Raad die leert dat sommige schade buiten de reikwijdte van de CMR-regeling vallen en beheerst worden door het toepasselijke nationale aansprakelijkheidsrecht.

M.i. doen zich echter ook gevallen voor waarin de gemaakte onkosten aangemerkt kunnen worden als *beredderingskosten*, d.w.z. kosten gemaakt om een nog grotere schade aan de lading te voorkomen of zelfs een totaal verlies van de zaak af te wenden. In dat geval pleit er veel voor om de beredderingskosten onder de CMR-schadevergoedingsregeling te brengen, hetgeen meebrengt dat deze ook aan de CMR-limieten onderworpen zijn.

Ik zal deze gedachte uitwerken aan de hand van de casus die aan het *Transfennica*-arrest[31] van de Hoge Raad uit 2015 ten grondslag lag. In genoemd arrest trok de Hoge Raad zijn *Cargafoor*-rechtspraak door in een geval waarin sprake was van schending door de vervoerder van een nevenverbintenis onder de vervoerovereenkomst. Hoofdvervoerder Schenker had bij ondervoerder Transfennica gegevens opgevraagd welke Schenker gebruikte om voor uitvoer uit de EU benodigde douanegeleide documenten (zogenaamde TIR-carnets) op te stellen. Meer bepaald ging het om de specifieke containernummers behorend bij bepaalde laadreferentienummers. Later bleek dat Transfennica per abuis twee container-nummers verwisseld had en hierdoor onjuiste gegevens had verstrekt aan Schenker. Bij het passeren van de Fins/Russische grens kwam de fout aan het licht toen de Russische douane vaststelde dat het feitelijke gewicht van de twee containers afweek van het gewicht vermeld op de betreffende TIR-car-nets. Hierop legde de Russische douane beslag op de beide containers en weigerde deze anders dan na gerechtelijke tussenkomst weer vrij te geven. Hierdoor ontstonden er onkosten van circa €72.000 in de vorm van douaneboetes, opslagkosten, kosten voor inklaring en uitklaring van goederen en truck demurrage[32], waarvoor Schenker regres zocht op Transfennica.

Veronderstellende dat de vervoerder onder de vervoerovereenkomst aansprakelijk was voor de administratieve fout[33], herhaalde de Hoge Raad in het *Transfennica*-arrest eerst de *Cargafoor*-leer dat de CMR niet voorziet in een uitputtende regeling van de aansprakelijkheid van de vervoerder, dat art. 17 CMR uitsluitend regelt de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies van of schade aan door hem vervoerde zaken, alsmede voor vertraging in de aflevering; en dat voor andere schade dan deze kan de vervoerder aansprakelijk zijn op grond van het toepasselijke nationale recht. Vervolgens stelde de Hoge Raad vast dat de



(veronderstelde) tekortkoming van Transfennica in haar verplichting om de juiste gegevens te verstrekken – anders dan het Hof eerder had aangenomen[34] – wel degelijk tot aansprakelijkheid van vervoerder onder de vervoerovereenkomst kan leiden. De Hoge Raad vervolgt (r.o. 3.4.3):

*“De aansprakelijkheid wegens die tekortkoming ziet niet op verlies van of schade aan de vervoerde zaken of op vertraging in de aflevering als bedoeld in de CMR. De CMR regelt deze aansprakelijkheid niet en staat niet aan het aannemen daarvan in de weg. Die aansprakelijkheid moet worden beoordeeld naar nationaal recht. Ook de art. 8:1095, 8:1096 en 8:1103 BW hebben op deze aansprakelijkheid geen betrekking.”*

Het voorgaande bracht mee dat in de visie van de Hoge Raad de aansprakelijkheid van vervoerder Transfennica voor voornoemde onkosten niet beheerst werd door de CMR, maar door het toepasselijke nationale recht zonder dat de vervoerder daarbij de bescherming geniet van de uitsluiting van gevolgschade of de beperking van aansprakelijkheid onder de CMR.

Bezwaarlijk aan deze benadering is dat aldus de inhoudelijke reikwijdte van de CMR-regeling wordt ingeperkt en de vervoerder zich blootgesteld ziet aan aansprakelijkheidsvorderingen zonder dat hij een beroep kan doen op de bescherming die de CMR biedt inzake aansprakelijkheid, omvang van de schadevergoeding en beperking van aansprakelijkheid. Dit alles zou nog tot daaraan toe zijn, indien de gestelde aansprakelijkheid of de gevorderde schade werkelijk niet in te passen zou zijn geweest binnen de systematiek van de CMR-schadevergoedingsregeling, maar dat laatste was in de *Transfennica* casus niet het geval. Juist omdat de twee containers onder douane-beslag stonden en zonder de inspanningen van Schenker niet door de Russische autoriteiten zouden zijn vrijgegeven en voor de rechthebbende verloren zouden zijn gegaan, kan zeer wel betoogd worden dat de gevorderde schadeposten het rechtskarakter hebben van beredderingskosten oftewel kosten tot het afwenden en/of beperken van het verlies of de schade. Immers, als deze onkosten niet waren gemaakt, zou er een totaal verlies van de lading gevolgd zijn.

Hier kan tegen worden ingebracht dat de schadevergoedingsregeling van de CMR het begrip beredderingskosten niet kent en ook niet (althans niet uitdrukkelijk) de regel bevat dat beredderingskosten mits in redelijkheid gemaakt en resulterend in een hogere geredde waarde dan het bedrag van deze kosten, op dezelfde voet als zaakschade voor vergoeding in aanmerking komen. Meer in het algemeen kent de CMR geen schadebeperkingsplicht van de benadeelde partij[35] zoals deze naar bijv. Duits[36] en Nederlands[37] recht wel bestaat. Hoewel deze tegenwerpingen op zich juist zijn zie ik voldoende aanknopingspunten in de CMR-schadevergoedingsregeling om een dergelijke regel toch aan te nemen. Ik zal dit hieronder uitwerken.

Wanneer de lading tijdens het vervoer verloren gaat of beschadigd raakt en de vervoerder hiervoor aansprakelijk is, brengen artikel 23 leden 1 en 2 CMR mee dat de rechthebbende in beginsel recht heeft op schadevergoeding op basis van de verzendwaarde, d.w.z. de waarde van de zaak op de plaats en de tijd van inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Deze verzendwaarde is in wezen de geobjectiveerde[38] vervangingswaarde van de zaak, zij het dat het te vergoeden bedrag ingevolge art. 23 (3) CMR niet meer mag bedragen dan 8,33 SDR voor elk kilogram brutogewicht van de verloren of beschadigde zaak of zaken en deze nog vermeerderd wordt met de in art. 23 (4) CMR genoemde kosten.

Indien er bij een geheel of gedeeltelijk verlies van de lading daarna nog onkosten worden gemaakt die niet tot een gunstig(er) uitkomst leiden, kunnen deze niet als beredderingskosten voor vergoeding in aanmerking komen.[39] Maar wat als dankzij een geslaagde beredderingsmaatregel de verloren zaak weer wordt teruggevonden of verkregen? Stel bijv. dat de lading tijdens het transport gestolen was, maar dankzij het uitloven van tiggeld de gestolen lading geheel of deels wordt teruggevonden?[40] In dat geval is moeilijk te aanvaarden dat de ladingbelanghebbende de volledige verzendwaarde zou mogen vorderen van de vervoerder ook al is de door hem uiteindelijk geleden schade beperkt gebleven tot het bedrag van de beredderingskosten. Evenmin is het redelijk dat de vervoerder geen schadevergoeding zou hoeven betalen omdat de ladingbelanghebbende de verloren zaak weer terug heeft en de beredderingskosten de vervoerder niet zouden aangaan.

Een mogelijke oplossingsrichting is het om de beredderingskosten te zien als een vermogensschade die in de plaats treedt van de schade ten gevolge van het verlies van de zaak, in casu de verzendwaarde van de verloren lading en die onder artikel 23 lid 1 en 2 CMR voor vergoeding in aanmerking komt. Betoogd kan worden dat voor wat betreft de teruggevonden lading geen sprake meer is van *zaakverlies*, maar van *zaakschade*. Voor dat geval bepaalt artikel 25 (1) CMR dat de schadevergoeding berekend dient te worden aan de hand van de waardevermindering van de zaak. In de rechtspraak wordt aangenomen dat bij het bepalen van de waardevermindering van een beschadigde zaak acht geslagen kan worden op *reparatiekosten*[41] en *reconditioneringskosten*[42] die gemaakt zijn om de schade te herstellen, alsmede op *beredderingskosten*[43] gemaakt om de schade te beperken of te verminderen. Dergelijke kosten vormen een aanwijzing, een indicatie[44] of geven een ondergrens[45] aan van de waardevermindering die is opgetreden in de verzendwaarde van de lading in beschadigde toestand vergeleken met de verzendwaarde van lading in gezonde toestand. In het licht

van de schadevergoedingsregeling van de CMR dienen reparatiekosten, reconditioneringskosten en beredderingskosten gezien te worden als kosten die in de plaats treden van het verlies of de schade aan de lading die aldus verholpen of vermeden is. Dit verklaart tevens waarom deze kostenposten niet hoger mogen zijn dan het bedrag van de waardevermindering[46] en waarom deze onderworpen zijn aan de CMR limieten.

Minder juist is daarentegen de benadering gekozen door Hof Amsterdam in *Van Heezik/Royal Nederland*[47], waarin het hof oordeelde dat beredderingskosten vergoed dienden te worden, omdat het zou gaan om “overige met betrekking tot het vervoer der goederen gemaakte kosten” in de zin van art. 23 lid 4 CMR. Deze opvatting strookt ten eerste niet met de door Hoge Raad in het Philip Morris/ Van der Graaf-arrest[48] gegeven uitleg dat “de kosten waarop in art. 23 lid 4 CMR wordt bedoeld (‘de douanerechten en de overige met betrekking tot het vervoer gemaakte kosten’), de kosten betreffen die voor de ladingbelanghebbende rechtstreeks aan (de normale uitvoering van) het vervoer als zodanig zijn verbonden.” Daarvan is evenwel bij beredderingskosten geen sprake. Voorts zou de benadering van het hof tot gevolg hebben dat beredderingskosten altijd volledig vergoed zouden moeten worden ook als deze hoger zouden zijn uitgevallen dan de aldus geredde waarde.

## Tot slot

---

Uit het voorgaande volgt dat op het uitgangspunt van de Hoge Raad in het Cargafoor-arrest dat de CMR niet voorziet in een uitputtende regeling voor de aansprakelijkheid van de vervoerder de nuance moet worden aangebracht dat in voorkomende gevallen moet worden nagegaan of – gelet op de aard van de gevorderde schade – de CMR-schadevergoedingsregeling toch toepassing vindt. Daarbij kan het bij gevolgschade zijn dat de CMR-regeling zich tegen schadevergoeding verzet, terwijl beredderingskosten als element van de waardevermindering van de beschadigde zaken kunnen worden “meegenomen” en dan eventueel onderworpen zullen zijn aan de CMR limieten.

## Voetnoten

[1] Vgl. Asser-Sieburgh, *De verbintenissen in het algemeen*, tweede gedeelte, Kluwer, 6-II 2021/31.

[2] Bedoeld wordt enerzijds het geheel of gedeeltelijk verlies van de vervoerde lading. De daaruit voortvloeiende zaakschade wordt ingevolge art. 23 (1) CMR berekend op basis van de afzendwaarde, d.w.z. de waarde van de goederen ten tijde en op de plaats van inontvangstneming door de vervoerder. Deze afzendwaarde wordt op haar beurt vastgesteld aan de hand van de beurskoers, althans de marktwaarde, althans de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit. Anderzijds gaat het om beschadiging van de goederen welke ingevolge art. 25 (1) CMR wordt berekend op basis van de waardevermindering van de goederen, opnieuw uitgaande van de afzendwaarde berekend conform art. 23 (1), (2) en (4) CMR en welke waardevermindering niet hoger kan uitvallen dan het bedrag te betalen bij geheel of gedeeltelijk verlies van de goederen, vgl. art. 25 (2) CMR.

[3] Vgl. art. 23 (4) CMR: “Bovendien worden de vrachtprijs, de douanerechten en de overige met betrekking tot het vervoer der goederen gemaakte kosten, in geval van geheel verlies volledig en in geval van gedeeltelijk verlies naar verhouding, terugbetaald; verdere schadevergoeding is niet verschuldigd.”

[4] Vgl. art. 23 (5) CMR.

[5] Vgl. het slot van art. 23 lid 4 CMR waarin dit uitdrukkelijk is bepaald.

[6] Bedoeld is het gewicht van de goederen inclusief hun verpakking.

[7] Vgl. art. 41 CMR dat bepaalt dat elke afwijking van de verdragsregeling nietig is.

[8] Vgl. art. 28 (1) CMR.

[9] Vgl. art. 23 (6) CMR j° art. 24 CMR.

[10] Vgl. art. 23 (6) CMR j° art. 26 CMR.

[11] In dat geval heeft de ladingbelanghebbende tot aan het opgegeven bedrag recht op vergoeding van zijn volledige (subjectieve) schade. In de praktijk wordt evenwel van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt zodat ik deze hier verder zal laten rusten.

[12] HR 5 april 1994, S&S 1994/72; NJ 1995/114 [*RTT/Cargafoor*], r.o. 3.3. Zie over dit arrest: K.F. Haak, ‘Is de regeling voor de aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge art. 17 CMR uitputtend?’ in: *Liber amicorum Jacques Putzeys : études de droit des transports*, Bruylant, Bruxelles, 1996, p. 193-202; en K.F. Haak, ‘CMR-Ubereinkommen: Vertrag zu Lasten Dritter?’, in: Schachtschneider e.a. (red.), *Transport – Wirtschaft – Recht, Gedächtnisschrift für Johann Georg Helm*, Duncker & Humblot, Berlin, 2001, p. 91-97.

[13] Zie voor een reeks van voorbeelden ontleend aan de rechtspraak: Koller, *Transportrecht*, 9. Auflage 2016, Vor Art. 1 CMR, Randnummers 23 e.v.

[14] In casu zal een Nederlandse rechter het toepasselijke recht bepalen aan de hand van de conflictregels van het Verdrag inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg van 4 mei 1971 (Haags Verkeersongevallenverdrag 1971), *Trb.* 1971, 118 dat prevaleert boven de algemene conflictregels van de Verordening (EG) nr. 864/2007 inzake het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen (hierna: Rome II), vgl. art. 28 Rome II.

[15] Bijvoorbeeld wanneer een hoeveelheid vloeibare hars ontsnapt uit de vaten waarin zij geladen waren en schade aan het vervoermiddel veroorzaakt. Het voorbeeld is geïnspireerd door de casus die ten grondslag lag aan het zeevervoer-arrest van de Hoge Raad van 20 april 1990, ECLI:NL:PHR:1990:AD1096, m.nt. J.C. Schultsz S&S 1990/85; *NJ* 1991/439 m.nt. J.C. Schultsz [*Canadian Express, European Express, Archangelos G, Marianna NL*]. Vgl. ook: art. 8:1117 BW.

[16] Dat kan, maar hoeft niet, bijv. wanneer er sprake is van een ondervoerder. In dat geval kan in de visie van de Hoge Raad (vgl. het arrest *Veldhuizen/Beurskens*) nog wel sprake zijn van opvolgend vervoer in de zin van art. 34 CMR.

[17] Zie bijv. *Shell Chemicals v. P&O*, [1993] 1 Lloyd's Rep. 114. In casu nam de chauffeur per abuis een tankcontainer met een andere lading (nl. afwasmiddel) mee, welke lading op het losadres, een raffinaderij, in een landtank werd gepompt. Hierdoor moest beweerdelijk de raffinaderij gestopt worden, gingen bepaalde chemicaliën verloren en ontstond productieverlies.

[18] De Algemene Vervoerscondities (AVC) 2002 laten de genoemde voorbeelden van schades ongeregeld maar bepalen wel in art. 13 (1) Schadevergoeding wel dat de vervoerder "voor andere schade dan schade ten gevolge van verlies van of schade aan de zaken, zoals gevolgschade, bedrijfsstilstand of immateriële schade, [...] uit hoofde van de vervoerovereenkomst niet aansprakelijk (is)."

[19] Zie hierover meer uitvoerig: S. Niessen, *The legal position of Terminal Operators in Hinterland Networks, Mixed contracts and third parties*, diss. Rotterdam, Zutphen, 2017, p. 77 e.v.

[20] In casu zal een Nederlandse rechter het toepasselijke recht bepalen aan de hand van de conflictregels van de Rome II Verordening 864/2007. Onder art. 14 Rome II staat het partijen vrij om een rechtskeuze te doen. Bij gebreke daarvan geldt in beginsel het recht van de plaats waar de schadeveroorzakende gebeurtenis zich heeft voorgedaan (art. 4 (1) Rome II), tenzij beide partijen hun gewone verblijfplaats hebben in hetzelfde land (art. 4 (2) Rome II) en tenslotte behoudens dat uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de onrechtmatige daad een kennelijk nauwere band heeft met een ander land dan bedoeld in art. 4 (1) of (2) Rome II. Deze kennelijk nauwere verbondenheid kan bestaan in een bestaande contractuele verhouding tussen schadeveroorzaker en benadeelde zoals in casu de vervoerovereenkomst. Zie Asser/Kramer & Verhagen 10-III, 2022, 1010.

Om het recht toepasselijk op de vervoerovereenkomst te bepalen zijn niet de conflictregels uit Rome II, maar die uit de Verordening (EG) nr. 593/2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (hierna: Rome I) toepasselijk. Wederom staat het partijen vrij een rechtskeuze te doen (art. 3 Rome I). Bij gebreke daarvan is toepasselijk het recht van het land waar de vervoerder zijn gewone verblijfplaats heeft mits dit samenvalt met het land waar de plaats van inontvangstneming of aflevering van de goederen is gelegen of waar de verzender zijn gewone verblijfplaats heeft (art. 5 (1) Rome I). Is van dit laatste evenmin sprake van dan is toepasselijk het recht van het land waar de overeengekomen plaats van aflevering gelegen is (art. 5 (1) (slot) Rome I).

[21] Hof van Cassatie (België) 16 januari 2009, *Europees Vervoerrecht* (ETL) 2009, 204 [*Tiense Suiker*].

[22] Hof van Cassatie 16 januari 2009, *ETL* 2009, 204, [*Tiense Suiker*] op p. 208-209.

[23] Vgl. In dit verband ook de overweging van Saville J. in het in voetnoot 18 reeds besproken arrest *Shell Chemicals v. P&O*, [1993] 1 Lloyd's Rep. 114 op p. 116: “[...] By the same token, I do not see why the provision (Art. 17 CMR – FS) should exclude liability for loss of or damage or delay to something other than the goods, *provided of course that this has not resulted from loss of or damage or delay to the goods for in the latter event the Convention does indeed limit or exclude liability.* [...]”. (Met toegevoegde nadruk – FS).

[24] In deze zin ook: K.-H. Thume, ‘Die Rechte des Empfängers bei Vermischungsschäden in Tanks oder Silos als Folge verunreinigt angelieferter Güter, *Versicherungsrecht* (hierna: *VersR*), 2002, 267.

[25] Haak, ‘CMR-Ubereinkomen: Vertrag zu Lasten Dritter?’, in: *Gedächtnisschrift Helm*, 2001, p. 94: “Der Unterschied zwischen Folgeschaden infolge Beschädigung, Verlust oder verspäteter Ablieferung der beförderten Güter und des hier erwähnten Schadens liegt darin, dass ein Folgeschaden eine vorhersehbare und kausale Folge der Ablieferung beschädigter oder verlorener Güter ist. Die Beschädigung der Partie gesunde Essigsäure im Landtank wurde zwar von den beschädigten Gütern verursacht, diese Beschädigung war jedoch in objektiver Hinsicht nicht zu erwarten. In den Worten der zitierten Begründung: es handelt sich hier um eine Kategorie von “Schäden, die an nicht zum Transport bestimmten Sachen eintreten”.

[26] Aldus ook: Thume, *VersR*, 2002, 267 e.v.

[27] In deze zin ook: Hof Den Bosch 10 juni 1991, S&S 1992/44: “4.6 De aansprakelijkheid van Broeders voor de schade, welke het gevolg is van het vervoer van de litigieuze partij kolen in een tankwagen, die tevoren niet goed was schoongebleden tengevolge waarvan de partij kolen is gecontamineerd met resten cement, en de aflevering daarvan aan de steenfabriek met de daaruit voor de steenfabriek voortvloeiende negatieve gevolgen, is naar 's hofs oordeel — als voortvloeiende uit de tussen Heijne en Broeders gesloten vervoerovereenkomst — een wanprestatie, die beheerst wordt door de bepalingen van het CMR-Verdrag.” In zijn latere arrest van 26 oktober 1992, S&S 1993/28 [*Cargafoor/ RTT*] oordeelde Hof Den Bosch evenwel dat de CMR niet van toepassing was op de schade toegebracht aan het azijnzuur in de landtank.

[28] Højesteret Danmark (H.D.) 29. marts 1995 (sag II 116/1994), U.1995.502H – Cementa AB/Codan Forsikring A/S.

[29] Højesteret Danmark (H.D.) 29. marts 1995 (sag II 116/1994), U.1995.502H – Cementa AB/Codan Forsikring A/S.

[30] BGH 5.10.2006, *TranspR* 2006, 454.

[31] HR 18 december 2015, *NJ* 2016, 341; S&S 2016/37 [*Schenker/Transfennica*].

[32] Zie voor de precieze uitsplitsing van de gevorderde bedragen, Rb. Arnhem 26 september 2012, S&S 2013/68; ECLI:NL:RBARN:2012:BX9299 [*Transfennica/Schenker*], nr. 2.8.

[33] Na terugverwijzing, oordeelde Hof Den Bosch bij arrest van 13 maart 2008, S&S 2018/77, ECLI:GHSHE:2018:1090, uiteindelijk dat de schade die is ontstaan doordat de email van Transfennica aan Schenker verwisselde gegevens bevatte, in zo geringe mate toerekenbaar is aan Transfennica dat dit niet tot enige schadevergoedingsplicht aan haar zijde kan leiden. Hierbij liet het Hof zwaar meewegen dat Transfennica niet wist met welk doel de

gegevens werden opgevraagd, alsmede dat Schenker de opgave zelf niet heeft gecontroleerd aan de hand van de uitvoergeleide documenten (TIR-carnets) of de vrachtbrieven, terwijl Schenker ervaring had met de Russische douane en haar werkwijze.

[34] Vgl. Hof Arnhem-Leeuwarden 4 maart 2014, S&S 2014/106; ECLI:NL:GHARL:2014:1704 [*Transfennica/Schenker*].

[35] Zie hierover meer uitgebreid: S. Kradde, *Schadenersatz im Transportrecht – Der ersatzfähige Schaden des Transportrechtes*, diss. Hamburg, LIT, Berlin, 2016, p. 285 e.v.

[36] Vgl. § 252 BGB en § 425 (1) HGB, dat als volgt luidt: “§ 425 Haftung für Güter- und Verspätungsschäden. Schadensteilung. Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Absenders oder des Empfängers oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.”

[37] Vgl. Art. 6:101 (1) BW

[1] Ingevolge art. 23 (2) CMR moet de verzendwaarde naar objectieve maatstaven, te weten de goederenbeurswaarde en bij gebreke daarvan de marktwaarde, althans de gewone waarde, worden vastgesteld.

[38] Aldus: Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf 14.03.2007, *TranspR* 2007, 199.

[39] Vgl. de overwegingen van Rb. Rotterdam 12 juni 1997, S&S 1998/103: “5.1 [...] De redelijke kosten van het voorkomen, beperken en vaststellen van de schade door verlies van de vervoerde goederen kunnen in het kader van art. 23 lid 1 CMR voor vergoeding in aanmerking komen. Dat kan ook gelden voor de kosten die de ladingbelanghebbende in redelijkheid heeft moeten maken om gestolen goederen weer boven water te krijgen, zoals de kosten van een daartoe ingeschakelde expert en tipgeld. Bij succes kan de schade – aanvankelijk een totaal verlies – daardoor worden beperkt tot een bedrag dat ligt onder de afzendwaarde (vermeerderd met bijkomende kosten ingevolge art. 23 lid 4 CMR) van de totale zending, zoals zich ook in dit geval voordoet. Dat de hier betaalde kosten (expert en tipgeld samen f 50.387) niet redelijk zouden zijn is gesteld noch gebleken.”

[40] Vgl. Hof Den Bosch 16 maart 1988, S&S 1989/59, Nr. 4.10: “Voor wat betreft de expertisekosten geldt evenzeer dat De Rooy volstrekt niet heeft waargemaakt dat Volvo Car deze kosten onnodig heeft gemaakt. Integendeel, vaststaat dat die kosten gemaakt zijn niet alleen om de schade vast te stellen, maar ook om de schadevergoeding, die bij totaal verlies zou moeten worden vergoed, te beperken. Ten aanzien van deze kosten geldt evenzeer dat zij volledig voor vergoeding in aanmerking komen.” In deze zin ook: OLG Celle 20.6.2002, *TranspR* 2004, 122; Rb. Rotterdam 18 januari 2006, S&S 2009/4.

[41] Vgl. BGH 15.10.1998, *TranspR* 1999, p. 102 e.v. op p. 106 waarin werd geoordeeld dat schadebeperkende maatregelen (nl. het sorteren, opnieuw verpakken en invriezen van een tijdens transport ontdooide lading kersen), als zijnde noodzakelijke maatregelen tot instandhouding van de zaken, in aanmerking dienden te worden genomen bij de objectieve-abstracte schadeberekening overeenkomstig art. 25 CMR. In deze zin ook: Rb. Rotterdam 10 augustus 2000, S&S 2001/131; Rb. Rotterdam 10 januari 2002, S&S 2003/45.

[42] In de casus van het arrest OLG Hamm 18.12.2008, BeckRS 2009, 6002; werden, nadat bij een ernstig verkeersongeval de lading (een zware-oliepomp) beschadigd raakte, controlekosten werden gemaakt om vast te stellen hoe ernstig de zaakschade was. Deze controlekosten kwamen als zelfstandige post naast de reparatiekosten voor vergoeding in aanmerking onder art. 25 (1) CMR. Zie ook: Rb. Dordrecht 9 juni 1982, S&S 1983/6.

[43] Aldus: OLG Düsseldorf 21.11.2012, *TranspR* 2013, 115, op p. 117.

[44] Aldus: OLG München 5.7.1989, *TranspR* 1990, 16, dat vrij vertaald aldus overwoog: *Het bedrag van de waardevermindering moet worden geschat overeenkomstig § 287 ZPO. Het hof gaat uit van de reparatiekosten als minimumbedrag. De waarde van de beschadigde machine werd verminderd met minimaal het bedrag dat besteed moest worden om de materiële schade te herstellen. Er zijn geen aanwijzingen dat in casu een andere beoordeling nodig zou zijn.*

[45] Vgl. Bundes Gerichtshof (BGH) 13.2. 1980 – IV ZR 39/78, NJW 1980, 2021 in een geval waarin de reparatiekosten aan een beschadigde machine hoger waren dan de door de transportschade veroorzaakte waardevermindering.

[46] Hof Amsterdam 21 mei 1992, S&S 1993/96 [*Van Hezik/Royal Nederland*]. De casus betrof vochtschade aan 540 zakken cacao poeder tijdens wegvervoer van Nederland naar Italië. Aanvankelijk weigerde de Italiaanse ontvanger de gehele zending maar door tussenkomst van de ingeschakelde ladingexpert blijken slechts 30 zakken vochtschade te hebben en weet de expert de ontvanger te bewegen de overige zakken af te nemen.

[47] Hoge Raad 14 juli 2006, ECLI:NL:HR:2006:AW304, NJ 2006/599; S&S 2007/30 [*Philip Morris/Van der Graaf*], nr. 3.2.2.

---