



advocaten - avocats
lawyers

BECOMMENTARIEERDE RECHTSPRAAK

VONNISSEN RECHTBANK ROTTERDAM (C/10/621544)

Mr. Ignace KROOS

INHOUDSOPGAVE

1	BECOMMENTARIEERDE UITSPRAKEN	2
2	RELEVANTE WETSARTIKELS.....	2
3	FEITEN EN VORDERINGEN.....	2
4	DE VONNISSEN ONDER DE LOEP	3
4.1	HET TUSSENVONNIS VAN 28 SEPTEMBER 2022	3
4.1.1	RECHTSMACHT EN TOEPASSELIJK RECHT	3
4.1.2	DE AANSPRAKELIJKHEID	3
4.1.3	DE SCHADEVERGOEDING.....	4
4.2	HET EINDVONNIS VAN 18 OKTOBER 2023.....	7
5	CONCLUSIE.....	8

1 BECOMMENTARIEERDE UITSPRAKEN

In de zaak C/10/621544 tussen de schipper van het ms DAYA en Armaris Bevrachtingen BV ('Armaris') deed de Rechtbank van Rotterdam – Team Handel en Haven – volgende uitspraken:

- ✓ Tussenvonnis dd. 28 september 2022, en,
- ✓ Eindvonnis dd. 18 oktober 2023

2 RELEVANTE WETSARTIKELS

- ✓ Toepasselijk recht: artikel 2.1. CMNI; artikel 29.2. en artikel 29.3. CMNI;
- ✓ Aansprakelijkheid: artikel 3.1 en 3.3 CMNI – artikel 6.2 en artikel 6.4. CMNI – artikel 16.1 CMNI - artikel 18.1 en artikel 18.2. CMNI – artikel 19 CMNI;
- ✓ Schade en schadevergoeding: artikel 19 CMNI – artikel 20 CMNI - artikel 21 CMNI – artikel 23 CMNI artikel 25.1. CMNI.

3 FEITEN EN VORDERINGEN

Het Nederlandse binnenschip ms DAYA vervoerde een constructiedeel van Bratislava (Slowakije) naar Papenburg (Duitsland) onder een reisbevrachtingsovereenkomst met bevrachter Armaris. Deze laatste stond in voor de lading en stuwing van het constructiedeel aan boord van het ms DAYA.

Bij haar passage in de sluis te Regensburg (Duitsland), hield de sluismeester het ms DAYA staande omdat deze oordeelde dat de lading kennelijk te hoog geladen was in vgl. met de hoogte van de stuurhut. Hierdoor zou er onvoldoende vrij zicht zijn geweest vanuit de stuurhut, zoals (lokaal) verplicht door artikel 1.07 lid 2 van de Binnenschiffahrtstrassen-Ordnung.

Het ms DAYA kreeg in Regensburg in die omstandigheden het verbod om verder te varen. De bevrachter heeft de lading daardoor in Regensburg moeten overslaan in het ms CON AMORE om de reis voort te zetten en de lading op de eindbestemming af te leveren.

Armaris vorderde van het ms DAYA schadevergoeding o.v.v. o.m. kraan-, haven-, loods-, provisie-, bijkomende vracht- en agentkosten alsook kosten m.b.t. de demontage van het constructiedeel en voor het missen van de afleveringstermijn. Op haar beurt vorderde het ms DAYA van Armaris betaling van haar openstaande vrachtfacturen.

De bevoegde Rechtbank te Rotterdam boog zich in twee vonnissen over het geschil. In haar tussenvonnis van 28 september 2022 oordeelde zij over het toepasselijk recht en over de aansprakelijkheid van respectievelijk de vervoerder en de bevrachter. In haar eindvonnis van 18 oktober 2023 besliste zij verder over het schadeaspect.

4 DE VONNISSEN ONDER DE LOEP

4.1 Het tussenvonnissen van 28 september 2022

4.1.1 RECHTSMACHT EN TOEPASSELIJK RECHT

De rechtsmacht van de Nederlandse rechter stond niet ter discussie. De Rechtbank te Rotterdam was contractueel aangeduid als rechtbank met de exclusieve rechtsmacht en bevoegdheid om kennis te nemen van geschillen tussen het ms DAYA en Armaris.

Verder verklaarden partijen in de reisbevrachtingsovereenkomst het CMNI van toepassing op het grensoverschrijdend fluviaal transport van Bratislava naar Papenburg. Overeenkomstig artikel 2.1 CMNI had het Verdrag hoe dan ook van toepassing geweest. Het Nederlands recht werkt in casu aanvullend ingevolge artikel 29.2 en 29.3 CMNI. Desbetreffend vormde het toepasselijk recht evenmin een voorwerp van debat.

4.1.2 DE AANSPRAKELIJKHEID

De rechtbank te Rotterdam besliste in het haar tussenvonnissen dat het ms DAYA als vervoerder haar resultaatsverbintenis om de goederen in dezelfde staat en hoeveelheid ter destinatie aan de geadresseerde af te leveren en dit binnen de vooropgestelde termijn, niet was nagekomen (artikel 3.1 CMNI). De fluviale reis was immers voortijdig op de Donau te Regensburg geëindigd waar het constructiedeel noodgedwongen op een ander schip werd overgeladen op initiatief van de bevrachter. M.a.w. heeft het ms DAYA de in ontvangst genomen lading niet op de eindbestemming te Papenburg afgeleverd, zoals contractueel voorzien, aldus de Rechtbank te Rotterdam.

Bijkomend stelde de eerste rechter dat het ms DAYA niet geschikt was om de lading in ontvangst te nemen, de beoogde fluviale reis niet had kunnen uitvoeren en het schip evenmin voorzien was van de nodige uitrusting en bemanning conform de geldende regelgeving (artikel 3.3 CMNI).

Op het vaartraject was immers de Binnenschiffahrtstrassen-Ordnung van toepassing die in artikel 1.07 lid 2 een concrete bepaling omtrent het vrij zicht vanuit de stuurhut bevat. Het ms DAYA voldeed, gelet op de maximale hoogte van de stuurhut in combinatie met de hoogte van de lading, niet aan deze lokaal op de Donau toepasselijke regelgeving: er was kennelijk een dode hoek voor de boeg die meer dan toegestaan was. Het feit dat Armaris als bevrachter de lading aan boord van het ms DAYA heeft geladen en gestuwd, doet daar volgens de Rechtbank te Rotterdam geen afbreuk aan. Het ms DAYA was op de hoogte of moest minstens op de hoogte zijn van de geldende overheidsregelgeving en de daarin bepaalde voorwaarden inzake belading en vrij zicht.

Aangezien Armaris haar informatieverplichting (artikel 6.2 CMNI) volgens de rechtbank was nagekomen, had het ms DAYA moeten weten dat het schip schijnbaar niet geschikt was om de bewuste reis aan te nemen en uit te voeren. Onafgezien van de vaststelling dat het ms DAYA theoretisch met haar periscoop wel voldoende zicht naar voren had.

Meer nog, de rechtbank vindt dat Armaris haar verplichting om het constructiedeel deugdelijk te laden en te stuwen wel degelijk was nagekomen (artikel 6.4 CMNI), ondanks het ms DAYA meende van niet. Daarom wees zij het beroep van het ms DAYA op de aansprakelijkheidsontheffing voor ondeugdelijke belading (artikel 18.2 sub b en c CMNI) af. Ook het invoeren van de ontheffing omdat de lading aan dek in een open ruim werd vervoerd (artikel 18.1 CMNI) faalde, mede omdat de concrete schade niet het gevolg was van de vervoerswijze.

Op basis hiervan hield de rechtbank het ms DAYA op grond van artikel 16.1 CMNI exclusief aansprakelijk voor de door Armaris geleden 'schade'.

Na het aansprakelijkheidsdebat, voerden partijen verder discussie over de aard en strekking van de gevorderde schade en de uit te keren schadevergoeding (cfr. titel IV.2.X). Dit discussiepunt is belangrijk en relevant voor onderhavige commentaar. We maken daarom abstractie van de inhoudelijke aansprakelijkheidsdiscussie, maar focussen ons op de analyse van de (eigen) interpretatie van de eerste rechter inzake de artikelen 19 ev. CMNI.

4.1.3 DE SCHADEVERGOEDING

Vooreerst enkele vaststellingen:

- (i) de door Armaris gevorderde schadevergoeding lag lager dan de aansprakelijkheidslimiet van artikel 20.1 CMNII. Er speelde dus geen discussie omtrent een eventuele aansprakelijkheidsbeperking.
- (ii) partijen (en de rechtbank) waren het met elkaar eens dat de schade van Armaris geen verdragingschade vormde. Daarom speelt artikel 21.3 CMNI en de daarin gestelde berekeningswijze in casu evenmin. We komen hier verder nog op terug.

Ondanks iedereen de visie deelde dat er geen enkele sprake was van een verlies of beschadiging van de vervoerde goederen, leende de Rechtbank te Rotterdam toch een zeer merkwaardige interpretatie aan artikel 19 e.v. CMNI.

Het ms DAYA argumenteerde dat de schade van Armaris louter *gevolgschade* was, waar Armaris verdedigde dat de door haar gemaakte kosten als schade samenhangen met het (foutief) handelen van het ms DAYA waarvoor het aansprakelijk was. Volgens Armaris zorgden de gemaakte kosten voor een waardeverlies van de vervoerde lading, met name een verschil in de zgn. '*verwachte waarde*' en de '*aangekomen waarde*', beide bij aflevering. M.a.w. '*waardeverlies*' als een vorm van schade aan de lading dus. Op die manier gebruikte Armaris het ankerpunt voorzien in artikel 19.2 CMNI om haar schadevordering te onderbouwen, ook al is er in casu geen sprake van een daadwerkelijke fysieke beschadiging van het vervoerde constructiedeel.

Eigenaardig genoeg ging de rechtbank enigszins mee in Armaris' stelling nu het de verrekening (compensatie) van diens schade met de openstaande vrachtfacturen van het ms DAYA op grond van

artikel 6:127 BW toestond, zonder zich daarbij (al) uit te spreken over de aard van de schade en of deze überhaupt wel gevorderd kon worden onder het CMNI. Een compensatie is volgens ons nochtans slechts mogelijk tussen vaststaande en wederkerige schulden tussen dezelfde partijen. Door de compensatie toe te kennen, gaf de rechtbank in haar tussenvonnis de facto en de iure aan dat Armaris gerechtigd was op schadevergoeding zoals door haar gevorderd.

Daarbovenop bezorgde de eerste rechter ons een eigenaardige lezing van artikel 19.2 CMNI. Om dit artikel toe te passen moet er nochtans schade zijn 'aan' de goederen. Materiële, fysieke schade dus.

In casu is er echter geen schade aan het vervoerde constructiedeel.

Bijkomend meende de rechtbank dat ingeval van beschadiging van de lading de schade moet berekend worden door de *werkelijke* waarde van de afgeleverde lading te vergelijken met de *te verwachten* waarde die de lading bij aflevering ter destinatie had moeten hebben bij deugdelijk vervoer (randnr. 4.15). Daarbij stemde volgens de rechter de verwachte waarde overeen met de afzendwaarde plus de transportkosten.

Het is toch uitermate vreemd hoe de Nederlandse rechtbank tot deze afwijkende redenering en definiëring is gekomen. Haar visie of lezing van de 'waarde' van de lading staat nergens in het CMNI. Evenmin vindt men er enige onderbouwing voor in de relevante vakliteratuur of rechtspraak.

Des te opmerkelijker is de interpretatie van de rechtbank nu artikel 19.3. CMNI zelf onmiskenbaar de te weerhouden waarde van de goederen bepaalt volgens " *de beursprijs, of bij gebreke daaraan, volgens de marktprijs, of bij gebreke aan beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering*". Nergens bespeurt men een verwijzing naar de 'verwachte waarde' van het *beschadigd* goed wanneer dit niet *beschadigd* (en dus overeenkomstig artikel 3.1. CMNI 'in dezelfde staat') is aangekomen. Artikel 19.3. CMNI stipuleert wel de marktprijs of de beursprijs als (enig) relevant criterium.

De Rotterdamse Rechtbank gaat in casu dus totaal voorbij aan de nochtans heldere schadevergoedingsbepalingen en -principes in het CMNI. De vervoerder is aansprakelijk voor schade '*door verlies of door beschadiging van de goederen*' ... (artikel 16.1. CMNI). '*Beschadiging*' is helder gedefinieerd als '*schade aan de goederen*'. In casu is er geen sprake van 'beschadiging', verlies of vertraging. Door sommige kosten van Armaris schijnbaar te beschouwen als 'schade' aan de lading, omzeilde de eerste rechter het vraagstuk van de 'gevolgschade' onder het CMNI. Meer nog, ze past criteria tot schaderegeling toe die ingaan tegen de concrete bepalingen van artikel 19.3. CMNI.

Ook een *vergelijking* van verschillende waardes om tot een zgn. 'waardeverlies' van de lading te komen, is uit den boze. Het waardeverlies houdt namelijk geen enkel verband met de *fysieke* materiële schade ('beschadiging') van het vervoerde goed.

Een verdrag en haar termen moet steeds te goeder trouw worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen van het Verdrag in hun context en in het licht van voorwerp en doel van het Verdrag (artikel 31.1. Weense Verdragenverdrag - Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht, Wenen, 23-05-1969).

De wijze waarop Armaris de bepaling van artikel 19.2 CMNI invulde, is strijdig met de lezing en ratio legis van dit artikel. "Schade aan de goederen" kan niet uitgebreid worden tot schade "*betreffende / verband houdende met / met betrekking*" tot de goederen. Ook de andere authentieke teksten van het CMNI spreken duidelijk van schade "*aan*" de goederen ("*Beschädigung der Güter*", "*dommage aux marchandises*", "*damage to goods*").

Gevolgschade is daardoor uitgesloten als vergoeding onder het CMNI. Hieromtrent is de rechtsleer het eens. (W. KORIOH, Haftungsausschlusse, - befreiungen und -begrenzungen nach CMNI aus deutschrechtlicher Sicht, in X., FESTSCHRIFT RESI HACKSTEINER. A voyage through the Law of Inland Schipping, Eleven, 131; I. KROOS, "Artikelsgewijze commentaar CMNI", *Wet en duiding*, I. Binnenvaart, 71-72; C. HÜBNER, "La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure", DMF, 2000, 972 ; W. VERHEYEN, "Vergoedbare schade in het transportrecht", in: K. Bernauw e.a. (red.) *Free on Board. Liber Amicorum Marc. A. Huybrechts*, Antwerpen: Intersentia 2011, 739 en 740; M. DE DECKER, *Europees Internationaal Rivierenrecht*, 2098 en 2129).

Onder het CMNI is de vervoeder dus *enkel*/gehouden tot vergoeding van de fysieke en materiële schade (zie ook Olg. Hamburg 21 november 2013, Z.f.v. 2014, nr. 3; Olg Hamburg 5 december 2013, *Transp. R.* 2014, 228; Kh. Antwerpen 21 mei 2015; *onuitg.*). Deze afbakening ligt overigens in lijn met gelijkaardige regelingen in het COTIF-CIM en het CMR Verdrag.

Het CMNI laat niet toe dat de gewone betekenis van de term 'schade' of 'beschadiging' in hun context en in het licht van het voorwerp en van het doel van het verdrag ook (i) schade die *niet* toegebracht is aan de vervoerde lading of (ii) hiermee verband houdende kosten zou impliceren. Dit is uitdrukkelijk niet het geval. Dit principe is overigens geënt op de aansprakelijkheidsregeling in artikel 16 CMNI die voorziet dat de aansprakelijke vervoeder moet instaan voor de vergoeding van schade door verlies of door beschadiging *van* de goederen. Deze heldere afbakening is niet voor vrije interpretatie vatbaar, zoals de Rechtbank te Rotterdam in haar tussenuitspraak wél gedaan heeft.

Daarnaast illustreert artikel 23 CMNI wat met 'schade aan lading' bedoeld wordt. Artikel 23.1. CMNI vermeldt namelijk:

"De aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde levert het vermoede op dat de vervoeder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd".

Er is dus sprake van "schade", zijnde schade *aan* of verlies *van* de goederen, wanneer deze niet worden afgeleverd in dezelfde staat en dezelfde hoeveelheid. Vervolgens gaat men na of het verlies van of schade aan de goederen zichtbaar of niet zichtbaar is (artikel 23.3 en 23.4. CMNI).

Verband houdende kosten (direct of indirect) vormen geen zichtbare of onzichtbare *schade* aan de goederen (NB. De Rechtbank te Rotterdam oordeelde op 5 september 2018 dat de schadebegroting op basis van artikel 19 CMNI geen winstderving omvat (ECLI:NL:RBROT:2018:7350, S&S 2018/130)).

Het feit dat ter destinatie tegensprekelijke vaststellingen aan de lading moeten uitgevoerd worden om tot een schadebepaling te komen, sluit verband houdende kosten, zoals in casu gevorderd door Armaris, per definitie uit van het schadebegrip zoals bedoeld in het CMNI (art. 23.2, 23.3 en 23.4. CMNI). Deze kunnen op geen enkele manier in verband gebracht worden met zichtbare of onzichtbare schade.

Verder spreekt het CMNI in artikel 19.3. CMNI van 'marktwaarde, beurswaarde of gebruikelijke waarde van de goederen op de plaats van aflevering'. Deze termen zijn voldoende duidelijk op zichzelf. Het is moeilijk te vatten hoe de Rechtbank te Rotterdam in haar tussenvonnis concludeerde tot de 'afzendwaarde vermeerderd met de transportkosten' als vergoedingsbepalend criterium. Artikel 19.5. CMNI bepaalt toch duidelijk dat e.e.a. geen afbreuk doet aan het recht van de vervoerder op de vracht voor het overeengekomen transport. Voor zover de 'verwachte waarde' de afzendwaarde zou zijn vermeerderd met de transportkosten, staat dit haaks op het feit dat de transportkosten hoe dan ook aan de vervoerder betaald moeten worden (art. 19.5. CMNI). De schadelijder ontvangt dus (maximaal) de marktwaarde, de beurswaarde of de gebruikelijke goederenwaarde ter destinatie. De 'verwachte waarde' is dus geen relevante term, geen toepasselijk criterium en een onbestaand principe onder het CMNI.

Nochtans borduurde de Rechtbank van Rotterdam in haar eindvonnis dd. 18 oktober 2023 wel verder op de principes van haar tussenvonnis. Ook dit verdient een analyse.

4.2 Het eindvonnis van 18 oktober 2023

De Rechtbank te Rotterdam sloot zich in haar eindvonnis bij Armaris aan dat de gevorderde kostenposten an sich geen gevolgschade zijn omdat ze samenhangen met en direct ten goede komen aan het vervoer en daarbij in oorzakelijk verband staan met het schenden van de kernverplichting van het ms DAYA om de lading ter destinatie aan de geadresseerde af te leveren.

Het blijft daarbij toch opmerkelijk dat de eerste rechter zelf aanhaalde dat Armaris ervan uit mocht gaan dat het constructiedeel binnen de gebruikelijke tijd afgeleverd zou worden – ondanks partijen geen concrete lostermijn waren overeengekomen – en er dus op mocht vertrouwen dat de aflevering geen vertraging zou oplopen vanwege het niet voldoen van de aan het ms DAYA gelende regelgeving (randnr. 2.6.). Nochtans waren partijen en de rechtbank het er eerder al over eens dat er in casu geen sprake was van 'vertragingsschade' (cfr. randnr. 4.20 tussenvonnis). Dit beoordelingspunt lijkt dus tegenstrijdig met elkaar.

Daarnaast volhardde de eerste rechter in diens vergoedingsprincipes omtrent de zgn. 'verwachte waarde' bij aflevering, de 'aangekomen waarde' en de vergelijking tussen beide (randnr. 2.8.). Daarbij vereenzelvigde zij enerzijds de 'verwachte waarde' als de feitelijke waarde van het constructiedeel en anderzijds de 'aangekomen waarde' als de 'verwachte waarde minus de door Armaris gemaakte kosten om de lading alsnog ter destinatie te krijgen'. Volgens de rechtbank drukten deze kosten de *goederenwaarde*, zonder dat van fysieke beschadiging sprake moet zijn. Zij vond daar voor zichzelf een houvast in een eigenzinnige interpretatie van artikel 19.1. CMNI, met name dat de vervoerder bij schade aan de goederen (slechts) aansprakelijk is voor de waardevermindering. In eenzelfde adem verklaarde de rechtbank dat zij de door Armaris gevorderde kosten evenwel niet beschouwt als 'gevolgschade'.

Deze beoordeling is toch moeilijk houdbaar.

Het kan niet voldoende benadrukt worden dat gevolgschade en andere kosten die gemaakt zouden zijn om de lading ter bestemming af te leveren, geen zichtbare of onzichtbare schade aan de goederen vormen (artikel 19 *juncto* artikel 23.3 en 23.4. CMNI). Enkel de fysieke, materiële schade aan de goederen is bepalend. In casu is de lading onbeschadigd afgeleverd.

De verband houdende kosten waren volgens *Armaris een gevolg* van het feit dat het ms DAYA de goederen niet ter bestemming had afgeleverd. Gevolgschade dus. De rechtbank ging hier in mee. Ze koppelde nl. de immateriële aard van de vordering van *Armaris* aan artikel 19 CMNI die qua berekeningswijze nochtans concreet vastgeklikt is aan resp. hetzij een volledig goederenverlies (lid 1), hetzij een gedeeltelijk verlies of beschadiging *aan* de goederen (lid 2).

Eventuele waardevermindering van de vervoerde goederen houdt uitsluitend rekening met de hypothese inzake verlies van of schade *aan* de lading. Dit ligt in lijn met zowel artikel 16.1. CMNI dat bepaalt dat de vervoerder aansprakelijk is voor 'schade door verlies of door beschadiging' aan de goederen en artikel 3.1. CMNI dat de vervoerder de goederen *in dezelfde staat* op bestemming moet afleveren. Ook al zijn er kosten gemaakt om de goederen daar te krijgen. Het ms DAYA heeft de goederen weliswaar niet op de eindbestemming afgeleverd, maar de goederen zijn wel onbeschadigd, volledig en in dezelfde staat afgeleverd, na overslag op een ander binnenschip. De geadresseerde heeft ter bestemming de lading effectief en zonder voorbehoud in ontvangst genomen.

Tenslotte oordeelde de eerste rechter dat het ms DAYA als aansprakelijke vervoerder geen recht zou hebben gehad op de volledige vracht. Nochtans is dit strijdig met de ratio legis van artikel 19.5. CMNI: de vervoerder heeft recht op de vracht zoals voorzien in de vervoersovereenkomst. Zeker in casu nu de goederen ter bestemming zijn afgeleverd. Weliswaar niet door het ms DAYA, maar dit ontnemt haar niet om de volledige vracht op te eisen.

5 CONCLUSIE

Er valt heel wat te zeggen over de visie en interpretatie van de Rechtbank van Rotterdam over de schadebepalings- en schadevergoedingsprincipes uit het CMNI.

Zacht uitgedrukt bevatten beide uitspraken dan heel wat beroepsgronden. Daarom tekende het ms DAYA integraal hoger beroep aan. In de beroepsprocedure zal het aansprakelijkheidsvraagstuk ook opnieuw op tafel komen.

Het arrest van het Gerechtshof in Den Haag in deze zaak zal dan ook een principe-uitspraak zijn waar we als gespecialiseerde juristen met zeer veel belangstelling naar uitkijken.

Ignace KROOS

COPYRIGHT - IGNACE KROOS