

Volume 3 | Jaargang 1
20/07/2023

Nieuwsbrief S&C Services

Vervoer over de weg en schade aan de vervoerde goederen



*Elke vermindering/
wijziging in kwaliteit
/eigenschappen van
de lading die zich
voordoet tussen het
ogenblik van
inontvangstneming
en de aflevering kan
als schade worden
gedefinieerd.*

Het vervoer over de weg kent vele risico's. Niet enkel deze inherent aan het drukke verkeer de dag van vandaag maar ook de vervoerde goederen worden blootgesteld aan risico's. Denken we aan laden/lossen, de ontstuwning van de lading als gevolg van een hevig remmanoeuvre, verpakkingsproblematieken etc etc...

In huidige nieuwsbrief wordt even stilgestaan bij het begrip "schade" en hoe schade effectief geregeld kan worden al dan niet via een verzekering CMR-aansprakelijkheid. Hoewel dit geen verplichte verzekering is in België is het toch raadzaam om als vervoerder een verzekeringspolis af te sluiten die de aansprakelijkheid ingeval van schade aan de vervoerde lading genoegzaam waarborgt.

Afbakening

Artikel 17, lid 1 CMR-Verdrag bepaalt kort geschetst dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade, verlies en vertraging in de aflevering van de goederen tussen het ogenblik van de inontvangstneming en de aflevering van de goederen. Of hieronder ook het laden en lossen moet worden verstaan, kan ik verwijzen naar nieuwsbrief nr. *2 laden en lossen in het wegvervoer conform de Algemene Vervoersvoorwaarden. Botsing met het CMR-Verdrag en de CMR-aansprakelijkheidsverzekering*)¹.

¹ <https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7082634087609315330/>

In huidige nieuwsbrief wordt enkel de notie “schade” behandeld. En dan meer specifiek de schade aan de vervoerde goederen. Andere schade, zoals onder meer deze die op het einde van art. 23 lid 4 CMR-Verdrag wordt omschreven als de zogenaamde gevolgschade, wordt niet vermeld.

Om een correcte definitie van het begrip schade weer te geven verwijs ik naar een definitie die wijlen Jacques Putzeys hieromtrent heeft geschreven:

“L'avarie est une détérioration de l'intégrité de la marchandise; c'est tout dommage qui arrive (...) aux marchandises depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement. Elle résulte d'une comparaison entre la qualité prise en charge et la qualité livrée, compte tenu éventuellement du vice propre de cette marchandise et des réserves à la prise en charge”²

Met andere woorden, elke wijziging/vermindering in kwaliteit/eigenschappen van de lading die zich voordoet tussen het ogenblik van inontvangstneming en de aflevering **kan**³ als schade worden gedefinieerd⁴.

Wat te doen bij schade?

Wanneer je als vervoerder wordt geconfronteerd met schade tijdens het vervoer over de weg, is het vooral van belang – in functie van uw eventuele verzekeringswaarborgen – de volgende overwegingen in acht te nemen:

- Wees er in eerste instantie van bewust dat het “slechts” om schade aan goederen gaat, zodat de veiligheid van chauffeurs en andere personen op de eerste plaats moet komen! Goederen kunnen vervangen worden, mensen niet!
- Zorg ervoor dat op de CMR-vrachtbrief of ander vervoerdocument een “omstandig” voorbehoud wordt genoteerd dat op voldoende en duidelijke wijze omschrijft wat de schade inhoudt⁵. Let er ook op dat het voorbehoud dat de bestemming op de CMR-Vrachtbrief noteert overeenkomt met de werkelijke schade⁶.

² J. PUTZEYS, *Le contract de transport routier de marchandises*, Brussel, Bruylant, 1981, p. 230.

³ Alles is uiteraard afhankelijk van het type goederen en de kwaliteit die hiermee gepaard gaat.

⁴ Interessante bijdragen: J. HAENTJENS, *de draagwijdte van de notie beschadiging in het vervoerrecht*, noot onder Gent 1 juni 2015, *T.B.H.* 2016/6 p. 570 – 572; F. MELIS, *Ceci n'est pas du dommage. In het spoor van René Magritte op zoek naar de invulling van het schadebegrip in het CMR-landschap*, noot onder Rb. Amsterdam 18 december 2019, *I.H.T.* 2021/2, p. 180 – 220.

⁵ Ik verwijs hiervoor naar art. 30 CMR-Verdrag dat bepaalt dat voorbehouden de algemene aard van de beschadiging dienen aan te geven.

⁶ Immers, art. 30 lid 2 CMR-Verdrag schrijft voor dat “Wanneer de staat van de goederen door de geadresseerde ten overstaan van de vervoerder is vastgesteld, is geen tegenbewijs tegen het resultaat van deze vaststelling toegelaten”.

Schadevergoeding is gelijk aan de waarde van de goederen bij totaal verlies minus hun restwaarde. Dit verschil vormt de waardevermindering in de zin van artikel 25 CMR-Verdrag.

- Contacteer onmiddellijk je verzekeringsmakelaar; die kan dan desgevallend aangifte doen aan de CMR-Verzekeraars en – voor zover nodig en uiteraard steeds een meerwaarde :) - een expert aanstellen om de schade te onderzoeken dan wel schadebeperkende maatregelen te treffen.
- Verzamel alle nuttige info en documenten die een snelle en efficiënte afhandeling van de schade bij de verzekeraars mogelijk kunnen maken. **Documenten die je zeker en vast overmaakt zijn: CMR-Vrachtbrief of ander vervoerdocument, transportopdracht, verklaring van de chauffeur of andere verantwoordelijke, handelsfactuur, foto's die de schade aan de goederen aantonen.**

Begroting van de schade

Ingeval van schade stelt zich meteen de vraag naar de schadevergoeding. Hoewel schade in principe kan hersteld worden “in natura” is het in het vervoerrecht gebruikelijk om een “vergoeding bij equivalent” of “uitdrukbaar in geld” te hanteren⁷.

Bij de waardering van deze vergoeding bij equivalent zijn de artikelen 23 en volgende van het CMR-Verdrag van belang. Deze artikelen gaan in de eerste plaats over geheel of gedeeltelijk verlies maar artikel 25.1 van het CMR-Verdrag schrijft voor:

“In geval van beschadiging vergoedt de vervoerder het bedrag van de waardevermindering, berekend naar de volgens artikel 23, eerste, tweede en vierde lid vastgestelde waarde der goederen”

De schadevergoeding⁸ wordt berekend naar de waarde van de goederen op de plaats en het tijdstip van de inontvangstneming⁹. In concreto:

- is de handelsfactuur (zijnde de factuur tussen koper en verkoper van de vervoerde goederen) het meest aangewezen document om de waarde van de goederen te berekenen.
- dient de waarde van de goederen, indien deze afwijkt van de handelsfactuur, te worden bewezen door de vorderingsgerechtigde¹⁰.
- kan bij gebrek aan de handelsfactuur de beurskoers of gangbare

⁷Zie J. LOYENS, *Handboek Transportrecht*, Antwerpen, Intersentia, 2011, p. 226.

⁸Schadevergoeding is gelijk aan de waarde van de goederen bij totaal verlies minus hun restwaarde. Dit verschil vormt de waardevermindering in de zin van artikel 25 CMR-Verdrag. Zie Mrs. Drs. M.L. HENDRIKSE en Prof. mr. Ph.H.J.G VAN HUIZEN, *CMR: Internationaal vervoer van goederen over de weg. Een praktische en rechtsvergelijkende benadering*, Zutphen, uitgeverij Paris, 2005, p. 174.

⁹Art. 23 lid 1 CMR-Verdrag.

¹⁰Hierbij moet je in concreto dus ook rekening houden met de INCO-term die desgevallend op de factuur wordt vermeld om na te gaan wie vorderingsgerechtigd is.

marktprijs of de gebruikelijke waarde van de goederen worden gehanteerd¹¹.

Eenmaal de waardevermindering cq schade aan de vervoerde goederen is bepaald, dient te worden bekeken of de door de vervoerder te betalen schadevergoeding gelimiteerd kan worden op basis van het gewicht. Volgens art. 23 lid 3 CMR-Verdrag kan de schadevergoeding niet meer bedragen dan 8,33 rekeneenheden voor elk ontbrekend kilogram brutogewicht (aldus 8,33 Speciale Trekkingsrechten of Special Drawing Rights¹²). De koers van de SDR kan gevolgd worden via de website van het IMF¹³ SDRs per Currency unit and Currency units per SDR -- last five days (imf.org).

Gezien de koers van de SDR dagelijks wijzigt¹⁴, kan je je afvragen welke koers moet je dan nemen voor de berekening van de schadevergoeding?

Het CMR-Verdrag regelt dit niet. Enkel art. 27 lid 2 CMR-Verdrag meldt dat de omrekening dient te gebeuren volgens de koers van de dag en de plaats van betaling van de schadevergoeding. Dit betreft echter de omrekening van verschillende munteenheden en slaat niet onmiddellijk op de SDR.

Volgens PUTZEYS is de dag van het schadegeval het meest aangewezen omdat alsdan het recht op vergoeding van de schade ontstaat en aldus ook het recht op beperking van de schade in hoofde van de vervoerder¹⁵.

Tip: bij een groot verschil tussen de werkelijke waarde van de goederen en de berekening op basis van gewicht, overweeg zeker en vast een goederen- of cargoverzekering!! Voor meer info of concrete voorbeelden contacteer ons of je verzekeringsmakelaar!

Tot slot : afhandeling van schade en CMR-Verzekeringsvoorwaarden

De meeste in België gangbare CMR-Verzekeringsvoorwaarden hanteren een 1-op-1 regeling tussen het CMR-Verdrag en de polisvoorwaarden.

Dit lees je meestal in de “verzekerde aansprakelijkheid”. De vergoeding die je als vervoerder moet betalen aan de vorderingsgerechtigde partij en wat de verzekeraar uiteindelijk zal uitbetalen onder de

¹¹Art. 23 lid 2 CMR-Verdrag.

¹²SDR

¹³International Monetary Fund

¹⁴Met die nuance dat de wijzigingen niet dermate fundamenteel zijn. Meestal schommelt de koers van de SDR tussen € 9,00 en € 11,00 per kilogram.

¹⁵J. PUTZEYS, o.c., p. 304-305: “D'autres prennent en considération le jour du sinistre, ce qui paraît plus exact. Il s'agit en effet non pas d'un règlement d'une indemnité, mais de la fixation d'un droit (droit à la limitation dans le chef du transporteur); or c'est au moment du sinistre que les droits et obligations des parties naissent et par conséquent sont limités”.

polisvoorwaarden zal gelijk lopen behoudens een aftrekbare vrijstelling die eventueel werd overeengekomen.

Indien je als vervoerder regelmatig nationaal vervoer doet (cabotage¹⁶-opdrachten eigenlijk), wees er dan van bewust dat het CMR-Verdrag in beginsel niet van toepassing is en elk land zijn eigen regels hanteert wat hoofdzakelijk zijn belang heeft voor de al dan niet beperking van aansprakelijkheid. Controleer dus zeker of de verzekeringsvoorwaarden cabotagevervoer dekken.

Wees er tenslotte ook van bewust dat de CMR-Verzekeringsvoorwaarden de contractuele aansprakelijkheid als vervoerder dekken en in de overweging van de schade steeds de aansprakelijkheid zal worden beoordeeld conform het CMR-Verdrag!!

Ook nieuwsgierig? Volg vanaf nu mijn LinkedIn-bedrijfspagina <https://www.linkedin.com/company/scservicesbe/>

Met bijzondere groeten

Bart Van Acker

Contacteer ons vrijblijvend:

Tel: +32 50 27 04 86

Mobile: +32 476 69 49 33

E-mail: bart@scservices.be

Web: www.scservices.be



¹⁶Nationaal vervoer uitgevoerd door een niet-ingezetene van het desbetreffende land.
Copyright S&C Services © 2023