Met andere woorden de verjaring was *in casu* niet ingetreden op het ogenblik dat de dagvaarding werd betekend op 21 september 2000.

OM DEZE REDENEN;

HET HOF,

Recht doende op tegenspraak binnen de perken van het hoger beroep.

Gelet op artikel 24 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik van talen in gerechtszaken.

Verklaart het hoger beroep toelaatbaar en gegrond, hervormt het bestreden vonnis, zegt voor recht dat de vordering niet verjaard is, derhalve toelaatbaar en verzendt de zaak, overeenkomstig het verzoek van partijen, naar de **bijzondere rol** voor verdere instaatstelling.

De beslissing omtrent de kosten wordt aangehouden.

GERECHTSHOF 'S-GRAVENHAGE

21 april 2009
Zaaknummer 105.011.771/01

Raadsheren: mrs. J.M. van der Klooster, J.E.H.M. Pinckaers, C.A. Brouwer

Advocaten: mrs. P.W.H.M. Dijkmans, P.J.M. von Schmidt auf Altenstadt

VDL / Neo Kemp c.s.

Summary BOW THRUSTER ENGINE / LIMITATION OF LIABILITY

The power of the bow thruster engine is not taken into account to calculate the amount of the limitation of liability

Sommaire PROPULSEUR D'ETRAVE / LIMITATION DE RESPONSABILITE

La puissance du moteur de propulseur d'étrave n'est pas prise en compte pour établir le montant de la limitation de responsabilité.

Sumario PROPULSOR DE CADENA / LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

La potencia del motor del propulsor de cadena no se tiene en cuenta para establecer el montante de la limitación de responsabilidad.

Überblick BUGSTRAHLER / HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG

Die Kraft des Antriebsmotors für den Bugstrahler wird bei der Ermittlung des Betrages der Haftungsbeschränkung nicht mit einbezogen.

Korte inhoud BOEGSCHROEFMOTOR / BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Het vermogen van de boegschroefmotor telt niet mee bij de berekening van het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid.

Het geding

1.1. Bij verzoekschrift, ingekomen ter griffie van het hof op 23 augustus 2007, heeft VDL tijdig hoger beroep ingesteld tegen de beschikking van de Rechtbank Rotterdam van 27 juli 2007 gegeven tussen partijen. In het verzoekschrift heeft VDL twee grieven tegen deze beschikking aangevoerd.

1.2. Op 20 september 2007 is een verweerschrift van Neo Kemp c.s. ter griffie van het hof ingekomen.

1.3. De zaak is op 3 juni 2008 mondeling behandeld. Tijdens die monde-

linge behandeling heeft mr. Dijkmans het woord gevoerd namens VDL, mede aan de hand van aan het hof overgelegde pleitnotities, en heeft mr. G. Elenbaas, advocaat te Rotterdam, het woord gevoerd namens Neo Kemp c.s.

Beoordeling van het hoger beroep

2.1. Het gaat in deze zaak om de vraag of het vermogen van de motor die de boegschroef van het ms. Lissa Hopper van Neo Kemp c.s. aandrijft, meetelt voor de berekening van het bedrag waartoe Neo Kemp c.s. haar aansprakelijkheid ingevolge Titel 12 van Boek 8 BW kan beperken.

2.2. De Lissa Hopper – vroeger genaamd: de Waalwijk – is op 19 april 2001 te Waalwijk in aanvaring gekomen met twee schepen van VDL. VDL heeft Neo Kemp c.s. voor de daardoor ontstane schade aansprakelijk gesteld en Neo Kemp c.s. heeft deze aansprakelijkheid erkend; de op 203.462,32 begrote cascoschade aan de jachten is door haar aan VDL vergoed.

2.3. Toen VDL tevens aanspraak maakte op vergoeding van bedrijfsschade, heeft Neo Kemp c.s. de Rechtbank Rotterdam verzocht om het bedrag waartoe Neo Kemp c.s. haar aansprakelijkheid op grond van Titel 12 van Boek 8 BW kan beperken, vast te stellen op het equivalent in euro's van SDR 264.048,60.

2.4. VDL heeft tegen dat verzoek verweer gevoerd en daartoe onder meer gesteld dat het door Neo Kemp c.s. berekende bedrag te laag is omdat Neo Kemp c.s. voor de berekening van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen van de Lissa Hopper ten onrechte niet het vermogen van de motor/motoren van de boegschroef/boegschroeven heeft meegeteld.

2.5. De rechtbank heeft bij beschikking van 8 juni 2006 het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid voorlopig vastgesteld op SDR 347.567, te vermeerderen met rente en kosten, waarbij zij voorshands is uitgegaan van de aanwezigheid van twee Carterpillar dieselmotoren van ieder 400 pk en één boegschroef van 320 pk die mede kan dienen voor de voortbeweging van het schip. Tegelijk heeft de rechtbank partijen in de gelegenheid gesteld nadere gegevens te verschaffen ten aanzien van het laadvermogen en het vermogen van de hoofdmotoren en de boegschroef of boegschroeven.

2.6. Deze beschikking van 8 juni 2006 is bij de thans bestreden beschikking van 27 juli 2007 onder andere in die zin gecorrigeerd dat de rechtbank – na vastgesteld te hebben dat de Lissa Hopper beschikt over één boegschroefmotor, geleverd door De Gerlien-Van Tiem – het 327 pk tellende vermogen van deze motor niet langer heeft meegeteld voor de berekening van het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid. Daarbij heeft zij het volgende overwogen:

(i) Het debat tussen partijen gaat er om of de bewuste boegschroef kan worden beschouwd als een voortbewegingswerktuig in de zin van artikel 1 lid 1 onder a sub 2e van het KB van 29 november 1996 (Stb. 587) ter uitvoering van artikel 8:1065 BW.

(ii) Voormeld besluit vervangt het besluit van 19 februari 1990 (Stb. 96) ter uitvoering van artikel 951f K en is blijkens de nota van toelichting inhoudelijk nagenoeg identiek aan het oorspronkelijke besluit. De nota van toelichting van het oorspronkelijke besluit vermeldt dat de berekening van het in artikel 1 lid 1 onder a. genoemde personenfonds zo letterlijk mogelijk artikel 6 van het Verdrag van Straatsburg van 4 november 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (hierna: CLNI-verdrag) volgt. Artikel 6 van het CLNI-verdrag gebruikt in de Franse tekst de term "machines de propulsion", in de Duitse tekst de term "Antriebsmaschinen" en in de Nederlandse tekst "voortbewegingswerktuigen". De tekst is in elk van deze talen authentiek (artikel 22).

(iii) De termen "propulsion" en "voortbeweging" zien naar normaal spraakgebruik op een aandrijving in voorwaartse richting en duiden op mechanische middelen die bestemd zijn om een binnenschip in voorwaartse richting te verplaatsen, dus op de hoofdmotor(en) van het schip.

(iv) Niet blijkt dat met deze termen ook wordt gedoeld op mechanische middelen die alleen zijn bedoeld om met het schip te kunnen manoeuvreren, zoals een boegschroef, of waarmee andere verplaatsingen van het schip mogelijk zijn, zoals een lier voor het inhalen of laten vieren van een ankerketting. In dit verband wordt nog opgemerkt dat volgens de expert van Neo Kemp c.s. de boegschroefinstallatie bij de Scheepvaartinspectie wordt aangemerkt als "actief koproer".

(v) Wat de boegschroef van de Lissa Hopper betreft, wordt ervan uitgegaan dat deze niet bestemd of geschikt is om het schip – samen met de twee hoofdmotoren – bij het normale varen in voorwaartse richting voort te bewegen, doch alleen (effectief) kon worden gebruikt bij het manoeuvreren met lage snelheden.

(vi) Voor de uitleg van het CLNI-verdrag is niet richtinggevend de interpretatie die de Hoge Raad in het arrest HR 24 september 1976, NJ 1978,279 heeft gegeven aan het begrip "voortbewegingswerktuigen" als bedoeld in artikel 309 lid 4 K (vgl. nu artikel 8:1 lid 3 BW). Die interpretatie hield verband met de vraag wat moet worden gerekend tot de bestanddelen van een schip.

De rechtbank heeft vervolgens het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid vastgesteld op SDR 266.136,56, te vermeerderen met rente en kosten, iets hoger dus dan berekend in het oorspronkelijke verzoek, hetgeen werd veroorzaakt door het feit dat het vermogen van de hoofdmotoren (2 x 404 pk, samen 808 pk, ofwel 602,5256 kW) iets groter bleek dan in dat verzoek vermeld.

3.1. De eerste grief van VDL is gericht tegen het oordeel van de rechtbank dat niet blijkt dat met de termen "propulsion" en "voortbeweging" ook wordt gedoeld op mechanische middelen die alleen zijn bedoeld om met het schip te kunnen manoeuvreren, zoals een boegschroef. Volgens VDL is die

overweging niet juist, waarvoor zij allereerst een beroep doet op de tekst van het CLNI-verdrag. Zij betoogt dat de termen "propulsion" en "voortbeweging" evenals de term in de authentieke Duitse tekst van het CLNI-verdrag, te weten "Antrieb", naar normaal spraakgebruik niet slechts duiden op een aandrijving in voorwaartse richting, maar zien op het in beweging brengen in willekeurig welke richting. VDL wijst daarbij ook nog op de Franse vertaling van boegschroef, te weten "propulseur d'étrave" en op de Nederlandse vertaling van "Antrieb", te weten " aandrijving (ongeacht de richting waarin)". Volgens "Van Dale" betekent "voortbewegen": "zich verplaatsen in een bepaalde richting", hetgeen niet beperkt is tot het voortbewegen in slechts voorwaartse richting. Dat met deze termen alleen de hoofdmotoren zijn bedoeld, is naar de mening van VDL niet voor de hand liggend omdat in dat geval in de tekst van het verdrag en het daarop gebaseerde Koninklijk Besluit van 29 november 1996 wel het begrip "hoofdmotoren" zou zijn gebezigd. Uit het feit dat is gekozen voor een breder begrip kan worden opgemaakt dat de beperkte opvatting van de rechtbank niet strookt met de bedoeling van de verdragspartijen, aldus nog steeds VDL.

3.2. Onder verwijzing naar het boek van R. Cleton, De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar (tweede druk, blz. 116), betoogt VDL voorts dat het motorvermogen - in combinatie met de waterverplaatsing - in het verdrag is gekozen als objectieve maatstaf om de waarde van het schip te bepalen, welke waarde weer de maatstaf is voor de hoogte van de beperking. Vanuit dat gezichtspunt is er geen reden om de boegschroefmotor buiten beschouwing te laten, aangezien deze motor een belangrijke bijdrage levert aan de waarde van het schip, aldus VDL, die verder meent wel degelijk een argument te kunnen ontlenen aan het arrest van de Hoge Raad van 24 september 1976, S&S 1977, 1, waarin de Hoge Raad heeft overwogen dat van een voortbewegingswerktuig sprake is "indien het schip (...) zich door het in werking stellen daarvan in het water zou kunnen voortbewegen.". Deze formulering lijkt betrekking te hebben op alle motoren van het schip die de mogelijkheid bieden het schip in beweging te zetten waarbij zich die beweging niet beperkt tot (louter) een voorwaartse beweging; anders had de Hoge Raad dit volgens VDL expliciet overwogen.

3.3. De grief faalt, omdat het aangevochten oordeel juist is en de tegenwerping ongegrond. Naar aanleiding van die tegenwerping wordt ter aanvulling op de motivering van de rechtbank het volgende overwogen.

3.4. Het CLNI-verdrag, dat is opgesteld in de Nederlandse, Franse en Duitse taal, geeft geen definitie voor de daarin in artikel 6 gebezigde termen "mechanische voortbewegingswerktuigen", "machines de propulsion" en "Antriebsmaschinen". Een definitie is evenmin te vinden in het KB van 29 november 1996 (Stb. 587) ter uitvoering van artikel 1065 van Boek 8 BW dat in artikel 1 eveneens spreekt over "mechanische voortbewegingswerktuigen". Ook het aan dat KB voorafgegane KB van 19 februari 1990 (Stb. 96) bezigt deze aanduiding, wat niet verbaast, omdat de nota van toelichting op

laatstbedoeld besluit vermeldt dat artikel 6 van het CLNI-verdrag zo letterlijk mogelijk is gevolgd.

3.5. Verder terug in de tijd was er in Nederland het KB van 7 februari 1952, Stb. 64, ter uitvoering van artikel 944, eerste lid, K, en in het wijzigingsbesluit van 15 mei 1970, Stb. 230, op dát KB wordt het motorvermogen geïntroduceerd als maatstaf voor de berekening van het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid, te weten voor snelle motorboten. De nota van toelichting merkt hierover op dat deze boten, door de zeer krachtige motoren, een aanzienlijke snelheid kunnen ontwikkelen, waardoor zij groter gevaar voor derden opleveren. Het begrip motorvermogen is in het wijzigingsbesluit gedefinieerd als het maximale vermogen uitgedrukt in paardenkrachten, dat door de voortstuwingsmachine zonder overbelasting gedurende onbeperkte tijdsduur kan worden geleverd, zoals dit vermogen door de fabrikant is vastgesteld.

3.6. Met betrekking tot het CLNI-verdrag is geen verslag of documentatie van de voorbereidende werkzaamheden ("travaux préparatoires") beschikbaar, maar niet uitgesloten is dat ook bij de totstandkoming van dit verdrag het gevaarzettingsaspect een rol heeft gespeeld voor het in aanmerking nemen van het motorvermogen bij de berekening van de limieten. R. Cleton t.a.p. vermeldt dat dit systeem is overgenomen uit het CLN en over de regeling in dat verdrag schrijft W. Korioth in Die Neuregelung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschiffahrt - unter besonderer Berücksichtigung des gerichtlichen Verteilungsverfahrens, Duisburg 1984, pag. 166: "Die Motorisierung eines Schiffes bewirkt nicht nur einen höheren Wert, sondern auch ein weitgehend von der Motorenstärke abhängiges Gefahrenrisiko.". Indien het inderdaad de bedoeling is geweest ook dit gevaarsrisico tot uitdrukking te brengen, bestaat geen aanleiding om het vermogen van de onderhavige boegschroefmotor mee te tellen bij het bepalen van de limieten. Juist deze boegschroefmotor zorgt immers voor een betere manoeuvreerbaarheid van het schip, waardoor het ongevalrisico afneemt.

3.7. Mocht met het laten meetellen van het motorvermogen uitsluitend beoogd zijn aan te knopen bij het waardeverhogende aspect van de motoren, dan betekent dit niet dat de onderhavige boegschroefmotor is aan te merken als een voortbewegingswerktuig in de zin van het CLNI-verdrag. In de eerste plaats pleit hiertegen het spraakgebruik, waarin onder de termen "machines de propulsion" (voortstuwingswerktuigen), "Antriebsmaschinen" (letterlijk: aandrijfmachines) en "voortbewegingswerktuigen" alleen die machines worden verstaan die de aandrijfkracht leveren voor de normale vaart van het schip overeenkomstig de bestemming ervan. Dat doen boegschroefinstallaties als die van de Lissa Hopper niet. Die dienen onder normale omstandigheden om te manoeuvreren. Zie in dit verband ook: T. von Waldstein en H. Holland, Binnenschiffahrtsrecht, vijfde druk, blz. 100: "Zu den Antriebsmaschinen zählen auch kleinere Schottelantriebe, nicht dagegen Bugstrahlruder, da diese

nicht dem Antrieb, sondern allein der Steuerung der Schiffe dienen.". Ook in de verzekeringspraktijk wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds de voortstuwingsinstallatie van een schip en anderzijds de boegschroefinstallatie daarvan. Zo is in de Richtlijnen van de motordagwaarde-commissie van het Nederlands Instituut van Register Experts opgenomen dat de boegschroefinstallatie niet tot de voortstuwingsinstallatie behoort omdat de boegschroefinstallatie is ontworpen ten behoeve van de besturing van het vaartuig De door de Scheepsmetingsdienst, Inspectie Verkeer en Waterstaat, Toezichteenheid Zeevaart, opgestelde meetbrief van de Lissa Hopper (prod. 3 bij het verweerschrift in hoger beroep) rekent de boegschroef van de Lissa Hopper evenmin tot de voortstuwingsinstallatie. In de meetbrief zijn immers onder "20. Aard, identificatiemerken en vermogen van het voortstuwingswerktuig" alleen de twee hoofdmotoren van het schip vermeld en niet de motor die de boegschroef aandrijft.

3.8 Daarnaast dient te worden bedacht dat krachtige boegschroefmotoren als die van de Lissa Hopper ten tijde van de totstandkoming van het CLNI-verdrag nog geen alledaags verschijnsel waren, waardoor destijds niet zal zijn stilgestaan bij de vraag of deze al dan niet behoorden te worden meegeteld. Over de totstandkoming van het CLNI-verdrag is wel bekend dat daarbij het Verdrag van Londen van 1976 model heeft gestaan. Dat verdrag kent een sommenstelsel, dat uitgaat van een beperking die berekend wordt volgens een bepaald bedrag per ton over de inhoud van het schip. De waarde van het schip geldt daarbij niet meer als maatstaf voor berekening van de beperkte aansprakelijkheid. Dit systeem is de grondslag geworden voor het moderne internationale limiteringstelsel en heeft het abandonstelsel en het stelsel van beperking tot de reële waarde op het tijdstip van de gebeurtenis verdrongen. Het ten dele vasthouden aan de waarde van het schip – in de vorm van het vermogen van de aan slijtage onderhevige motoren – vormt daarop een uitzondering. Uitgaande van die uitzonderingsgedachte ligt een extensieve uitleg van het begrip voortbewegingswerktuigen en het opschroeven van de waarde met het vermogen van de boegschroefmotor niet voor de hand, te minder nu het limiteringstelsel van het CLNI-verdrag een compromis vormde met de Fransen die, naar de historie vermeldt, geen al te hoge limieten wensten.

3.9. Dat – vanuit een waardeperspectief – de keuze voor in dit geval alleen de hoofdmotoren iets willekeurigs heeft, is niet in strijd met het compromiskarakter van het verdrag. Anders dan voorheen zijn veel binnenschepen vandaag de dag trouwens niet meer uitsluitend "lichters met een motor", maar hoogsttechnische constructies waarin de voortstuwingsmotoren niet meer de voornaamste waardefactoren behoeven te zijn. Het belangrijkste, zeker in internationaal verband, blijft dat schaden verzekerd zijn en dat de risicodragers weten waar ze aan toe zijn. Ook om die reden dient de – ook elders – gangbare opvatting dat boegschroeven als de onderhavige niet behoren tot het geïnstalleerde motorvermogen als opgegeven door de fabrikant en tot de

voortbewegingswerktuigen in de zin van het CLNI-verdrag leidend te zijn (vgl. art. 31 van het Weens verdragenverdrag).

3.10. Aan het door VDL aangehaalde arrest van de Hoge Raad van 24 september 1976, S&S 1977, 1, kan VDL voor de onderhavige zaak te harer gunste geen argument ontlenen aangezien in de zaak die tot dat arrest heeft geleid een geheel andere vraag voorlag en overigens niet blijkt dat de betreffende scheeps- en hulpmotor de motor van een boegschroef betroffen.

4.1. Met haar tweede grief klaagt VDL over de overweging van de rechtbank dat de boegschroefinstallatie van de Lissa Hopper niet bestemd of geschikt is om het schip – samen met de twee hoofdmotoren – bij het normale varen in voorwaartse richting voort te bewegen, doch dat deze alleen (effectief) kan worden gebruikt bij het manoeuvreren met lage snelheden. VDL betoogt dat de boegschroef 360 graden kan worden gedraaid zodat deze ook voor de voortstuwing kan worden gebruikt. Ter onderbouwing daarvan verwijst zij naar een e-mail van RCP B.V., volgens VDL de werf die het schip heeft gebouwd, waarin wordt bevestigd dat de aanwezige boegschroef weliswaar voornamelijk zal worden gebruikt voor het manoeuvreren, maar tegelijk ook voor de voortstuwing. VDL stelt bereid en in staat te zijn hiervan bewijs bij te brengen.

4.2. Ook deze grief faalt. In de overgelegde e-mail van RCP B.V. (beroepschrift, prod. 10) verklaart deze dat de uitlaat van de boegschroef 360° kan draaien en daarmee de stuwrichting kan regelen zodat de boegschroef in principe alle kanten op kan worden gebruikt, maar dat deze voornamelijk zal worden gebruikt voor het manoeuvreren "ivm de efficiency". Weliswaar kan uit de e-mail worden afgeleid dat met de boegschroef het schip in principe ook in voorwaartse richting kan worden voortbewogen, maar tegelijkertijd blijkt uit het bericht dat de boegschroef daarvoor niet bestemd is omdat een dergelijk gebruik niet efficiënt is. Hieruit volgt dat de onderhavige boegschroef niet bedoeld is om het schip een substantiële afstand te laten afleggen, maar om te manoeuvreren. Daarop wijst ook de door VDL overgelegde informatiepagina over de boegschroeven van De Gerlien – Van Tiem B.V. (beroepschrift, prod. 3). Daarin wordt over de boegschroeven gezegd dat zij eenvoudig te bedienen zijn en met grote snelheid van stuurboord naar bakboord sturen (curs. hof). Verder is er de niet weersproken mededeling van de schipper Zwiggelaar dat de betreffende boegschroef absoluut nooit voor voortstuwing wordt gebruikt. Als het om een extra-voortbewegingswerktuig zou gaan, blijft ook onverklaarbaar waarom deze niet in de meetbrief is opgenomen en evenmin in het door VDL geraadpleegde archief van de Vereniging De Binnenvaart, waarin alleen melding wordt gemaakt van 2x Caterpillar 406 pk. De betreffende stelling is dan ook onvoldoende onderbouwd, waardoor aan bewijs niet wordt toegekomen. Het bewijsaanbod is bovendien te weinig gespecificeerd.

4.3. Het voorgaande leidt tot de conclusie dat onderhavige boegschroef geen voortbewegingswerktuig is in de zin van het CLNI-verdrag en dus ook

niet in de zin van het KB van 29 november 1996 en dat het vermogen van de motor die deze boegschroef aandrijft daarom niet meetelt voor de berekening van de hoogte van het bedrag van de beperkte aansprakelijkheid.

5. De slotsom is dat de grieven falen, zodat de beschikking moet worden bekrachtigd met veroordeling van VDL in de kosten van de procedure in hoger beroep.

BESLISSING

HET HOF:

– bekrachtigt de bestreden beschikking;

– veroordeelt VDL in de kosten van de procedure in hoger beroep, tot op heden aan de zijde van Neo Kemp c.s. bepaald op € 300,– aan verschotten en op € 2.842,– aan salaris voor de advocaat.

Deze beschikking is gegeven door mrs. J.M. van der Klooster, J.E.H.M. Pinckaers en. C.A. Brouwer en is uitgesproken ter openbare terechtzitting van 21 april 2009 in aanwezigheid van de griffier.

HOF VAN CASSATIE VAN BELGIË

10 juni 2010
N° C.09.0524.N

Voorzitter: dhr. R. Boes
Raadsheren: dhr. E. Dirix, mevr. B. Deconinck
Advocaat-generaal: dhr. A. Van Ingelgem
Advocaten: mr. M. Mahieu, mr. F. 'T Kint

Chatruco / Jura Belgium

Summary ART. 32, 2 CMR

It is not required that the written claim provided under Art. 32,2.CMR to which a carriage of goods has given rise, calculates the amount of the claim. It is sufficient that the data mentioned in the claim and in the documents attached thereto allow the carrier to judge on the nature and extent of the damage so that he can respond appropriately to the claim.

Sommaire ART. 32, 2 CMR

Il n'est pas requis que la réclamation écrite prévue à l'art. 32, 2 CMR soit chiffrée; il suffit que les données reprises dans la réclamation et ses annexes permettent au transporteur de se former une opinion sur la nature et l'ampleur du dommage afin qu'il puisse réagir de façon appropriée.

Sumario ART. 32, 2 CMR

No se requiere que la reclamación escrita prevista en el art. 32,2 CMR sea cuantificada; basta con que los datos tomados en la reclamación y sus anexos permitan al transportista formarse una opinión sobre la naturaleza y la amplitud del daño con el fin de que pueda reaccionar de manera apropiada.

Überblick ART. 32, ABS. 2 CMR

Es ist nicht erforderlich, dass die in Artikel 32 Absatz 2 CMR vorgesehene schriftliche Reklamation beziffert sein muss; es reicht aus, dass die in der Reklamation und ihren Anlagen enthaltenen Angaben es dem Frachtführer gestatten, dass er sich eine Meinung über Natur und Umfang des Schadens bilden kann, um in angemessener Weise zu reagieren.

Korte inhoud ART. 32, 2 CMR

Het is niet vereist dat de schriftelijke vordering waartoe een vervoer aanleiding geeft het bedrag van de schade becijfert; het volstaat dat de in de vordering en de bijlagen opgenomen gegevens aan de vervoerder toelaten om zich een oordeel te vormen over de aard en de omvang van de schade derwijze dat hij gepast op de vordering kan reageren.