

HOGESCHOOL GENT
DEPARTEMENT BEDRIJFSKUNDE MERCATOR

Henleykaai 84
9000 Gent



Academiejaar 2001-2002
Opleiding: BEDRIJFSBEHEER OPTIE RECHTSPRAKTIJK

Het C.M.R. – Verdrag

de aansprakelijkheid van de vervoerder

Van Acker Bart
Advocatenkantoor Verbeke

Stageleidster: Marie-Louise Bisschop
Stagementors: Lino Verbeke
Filip Melis

HOGESCHOOL GENT
DEPARTEMENT BEDRIJFSKUNDE MERCATOR

Henleykaai 84
9000 Gent



Academiejaar 2001-2002
Opleiding: BEDRIJFSBEHEER OPTIE RECHTSPRAKTIJK

Het C.M.R. – Verdrag

de aansprakelijkheid van de vervoerder

Van Acker Bart
Advocatenkantoor Verbeke

Stageleidster: Marie-Louise Bisschop
Stagementors: Lino Verbeke
Filip Melis

Woord vooraf

Het samenstellen van een juridisch werk op het einde van de opleiding "Bedrijfsbeheer, optie Rechtspraktijk" was een boeiende ervaring omdat je uit een brede waaier aan informatie en rechtsbronnen over een bepaald onderwerp dat je wilt behandelen toch een compact en duidelijk eindwerk op papier probeert neer te schrijven. Op die manier kan je met veel voldoening je studies beëindigen.

Hierbij was de steun van een aantal mensen onmisbaar, bijgevolg is een woord van dank hier dan ook op zijn plaats.

In de eerste plaats zou ik mijn stagementors Mr. Lino Verbeke en Mr. Filip Melis willen bedanken voor de professionele hulp die ze mij gedurende drie maanden geboden hebben. Vervolgens dank ik ook Mevr. Marie-Louise Bisschop die mij met praktische tips op het goede spoor heeft gehouden.

Verder dank ik de Heer Rik Steen en Juffr. Isabel Steen voor het doornemen van mijn thesis en het geven van bijkomende informatie.

Tenslotte richt ik een dankwoord aan mijn ouders die mij de mogelijkheid hebben gegeven deze studies te voltooien.

Zedelgem, mei 2002

Bart VAN ACKER

Inhoudsopgave

1	Transport en transportrecht	2
1.1	Enkele courante begrippen.....	2
1.2	Definitie van het begrip transport.....	6
2	Het C.M.R. – Verdrag	9
2.1	Ontstaansgeschiedenis	9
2.2	Toepasselijkheid.....	11
2.2.1	Ontleding van de voorwaarden.....	11
2.2.1.1	Voorwaarde 1: ‘Bestaan van een overeenkomst’	11
2.2.1.2	Voorwaarde 2: ‘Een overeenkomst van vervoer’	12
2.2.1.3	Voorwaarde 3: ‘Vervoer over de weg’.....	12
2.2.1.4	Voorwaarde 4: ‘Internationaal karakter’	12
3	De aansprakelijkheid van de vervoerder	14
3.1	Principe van het vermoeden van aansprakelijkheid	14
3.2	Belang van het onderscheid	14
3.3	Aansprakelijkheid: begin en einde.....	15
3.3.1	Het begin van de aansprakelijkheid.....	15
3.3.2	Het einde van de aansprakelijkheid.....	15
3.4	Ontheffingsgronden	16
3.4.1	De algemene ontheffingsgronden.....	16
3.4.1.1	Schuld op opdracht van de rechthebbende	16
3.4.1.2	Het eigen gebrek van de goederen	17
3.4.1.3	Omstandigheden die de vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.....	17
3.4.1.3.1	Diefstal	18
3.4.1.3.2	Brand	18
3.4.1.3.3	Verkeersongevallen	19
3.4.2	De bijzondere ontheffingsgronden.....	20
3.4.2.1	Het open voertuig	20
3.4.2.2	Ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking	21
3.4.2.3	Behandeling, lading, stuwning of lossing.....	22

3.4.2.4	Eigen aard van bepaalde goederen.....	23
3.4.2.5	Onvolledigheid/gebrekigheid van merken of nummers der colli.....	24
3.4.2.6	Vervoer van levende dieren.....	25
3.4.3	Bewijs	25
4	Verjaring.....	27
4.1	Algemeen	27
4.2	Aanvang van de verjaringstermijn	28
4.2.1	Gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging	28
4.2.2	Volledig verlies	28
4.2.3	Andere gevallen.....	28
4.3	Schorsing en stuiting van de verjaring.....	29
4.3.1	Schorsing	29
4.3.2	Stuiting	31
5	Cases.....	32
5.1	Case 1: Cassatie 19 mei 2000	32
5.2	Case 2: Kh. Brugge 24 december 1991	33
6	Besluit	36
7	Bronnen.....	37

Lijst van gebruikte afkortingen

B.T.(L.)	Bulletin des Transports (et de la Logistique)
C.M.R.	Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route
E.V.R.	Europees Vervoerrecht
E.T.L.	European Transport Law
J.P.A.	Jurisprudence du Port d'Anvers (Rechtspraak van de Haven van Antwerpen)
R.W.	Rechtskundig Weekblad
S & S	Schip en Schade
T.B.H.	Tijdschrift voor Belgisch Handelsrecht

Inleiding

Tijdens de zomer van 2001 heb ik anderhalve maand gewerkt voor de commissio-
nair - expediteur EAGLE NV te Zeebrugge (voor een definitie zie 1.1) alwaar ik
praktijkervaring kon opdoen en inzicht kreeg in de problemen die zich in de trans-
portwereld kunnen voordoen: deadlines voor de levering van goederen, verkeerde
douane – aangifte van goederen met alle gevolgen van dien, schade aan de goede-
ren, enz.

Voor wat de juridische aspecten van het transport, en in het bijzonder de juridische
gevolgen van een bepaald handelen of niet handelen, heb ik tijdens mijn stage op
het advocatenkantoor VERBEKE te Brugge veel geleerd temeer daar het kantoor
zich in het bijzonder in deze rechtstak heeft gespecialiseerd. Door het lezen en
analyseren van verscheidene vonnissen en arresten met betrekking tot allerlei juri-
dische problemen omtrent het vervoer van goederen, zowel over de weg, over zee,
langs het spoor of de lucht begon dit me uitermate te interesseren. Ieder schadege-
val heeft zo zijn eigen verhaal en achtergrond en dat maakt het net zo boeiend.

Omdat het transportrecht dan ook zo ruim is, zou ik me in dit werk willen toeleggen
op het transport over de weg dat zijn juridische grondslag vindt in het C.M.R. - Ver-
drag¹, en meer bepaald op de verantwoordelijkheid van de C.M.R. – vervoerder,
hetgeen werd neergeschreven in art. 17-18 C.M.R. – Verdrag.

Dit werk zal dan ook onderverdeeld worden in vijf delen.

1. Korte inleiding over transport en transportrecht in het algemeen met uitleg
van een aantal courante begrippen.
2. De ontstaansgeschiedenis, het algemene kader en bepalingen van het
C.M.R. – Verdrag.
3. De aansprakelijkheid van de vervoerder (art. 17 C.M.R.).
4. De verjaring van de vordering met betrekking tot transport.
5. Twee cases om het C.M.R. – Verdrag in de praktijk aan te tonen.

¹ Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route.

Transport en transportrecht

1.1 Enkele courante begrippen

Afzender:

Dit is de persoon:

1. bij wie de goederen vertrekken en die in eigen naam opdracht geeft aan de vervoerder om die naar een bepaalde plaats te vervoeren

OF

2. die als afzender op de C.M.R. – Vrachtbrief vermeld staat, maar toch niet de opdracht tot vervoer heeft gegeven (vak 1 van de C.M.R. – Vrachtbrief²).

Geadresseerde:

Dit is de persoon aan wie de goederen moeten worden afgeleverd, ook wel de bestemming genoemd. Het Hof van Cassatie³ heeft in een arrest bepaald dat de geadresseerde van een C.M.R. – vervoerovereenkomst diegene is die in deze hoedanigheid op de C.M.R. – vrachtbrieven staat vermeld en niet de koper voor wie de goederen uiteindelijk bestemd zijn.

Vervoerder of commissionair - vervoerder:

“Wie een vervoeropdracht aanvaardt zonder kenbaar te maken dat hij niet zal optreden als vervoerder, wordt gehouden voor vervoerder in de zin van het C.M.R. - Verdrag⁴. Het is de persoon die ten opzichte van de afzender als hoofdverplichting op zich neemt de goederen van de plaats van inontvangstname over te

² Zie bijlage 4.

³ Cass. 18 juni 1990, *T.B.H.* 1991, 180-182: de onderliggende koop/verkoopovereenkomst dient duidelijk onderscheiden te worden van de vervoerovereenkomst. Als de koper de geadresseerde was, terwijl hij niet in die hoedanigheid op de vrachtbrief vermeld stond, miskent dit de bewijskracht van de C.M.R.- Vrachtbrief.

⁴ Brussel 26 april 1983, *E.V.R.* 1983, 511.

brenge naar de plaats van bestemming, waar hij de goederen zonder vertraging⁵ aflevert in de staat waarin hij deze heeft ontvangen⁶. Volgens het Hof van Cassatie⁷ is een vervoerder *hij die aanvaardt koopwaar van de ene naar een andere plaats te vervoeren, zelfs wanneer hij een andere vervoerder geheel of gedeeltelijk met materieel vervoer belast.*

De commissionair – vervoerder⁸ gaat dezelfde verplichtingen aan als de eigenlijke vervoerder⁹, het verschil is dat de commissionair – vervoerder zich verbindt tot het vervoer van de goederen, toch laat een ander het transport uitvoeren¹⁰.

Commissionair – expediteur:

Elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, de verbintenis aangaat goederen te doen vervoeren in eigen naam maar voor rekening van zijn committent (= opdrachtgever), en één of meer met het vervoer samenhangende verrichtingen, zoals het in ontvangst nemen, het bezorgen aan derden vervoerders, het opslaan, de verzekering en het in- en uitklaren, uit te voeren of te doen vervoeren¹¹. De commissionair – expediteur sluit het vervoercontract af met de vervoerder, maar **doet zelf geen vervoer, noch neemt hij vervoerdersbeslissingen!**

⁵ Zie ook 3.1 Art. 17 C.M.R.

⁶ K.F. HAAK, *de aansprakelijkheid van de wegvervoerder ingevolge de C.M.R.*, 's Gravenhage, Stichting Vervoeradres, 1984, 56.

⁷ Cass. 5 november 1936, *J.P.A.* 1936, 70.

⁸ Art. 1, 1° Wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer, B.S. 27 september 1967, opgenomen onder art. 13 Wet 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg, B.S. 30 juni 1999 (Bijlage 3). Voor een definitie zie ook NOELS D., *de tussenpersonen in het transportrecht*, Gent, Mys & Breesch, 1996, 1.

⁹ Cass., 8 februari 1990, *Pas.* 1990, 673 ; *R.W.* 1990-91, 361-362, *J.P.A.* 1992, 25-35.

¹⁰ K.F. HAAK, *o.c.*, 69.

Opmerking: Onderscheid vervoerder en commissionair – expéditeur

In tal van gevallen sluit de opdrachtgever tot vervoer een contract af met een medecontractant die het vervoer niet zelf verricht maar het uitbestedt aan een derde¹². De rechtbanken moeten dan zeer dikwijls de vraag beantwoorden of deze medecontractant van de opdrachtgever zich verbond als 'vervoerder' of als 'commissionair – vervoerder' (door het Belgische Hof van Cassatie¹³ met een vervoerder gelijkgesteld) dan wel als 'commissionair – expéditeur'.

Belang van het onderscheid:

De vervoerder heeft een **resultaatsverbintenis** betreffende het transport, hij garandeert een resultaat en is dus aansprakelijk voor het verlies en/of de beschadiging van de goederen die hem zijn toevertrouwd alsook voor de laattijdige levering. Dit volgt uit de definitie van art. 17 C.M.R. zelf¹⁴.

De commissionair – expéditeur daarentegen heeft een **middelenverbintenis**¹⁵ met betrekking tot de keuze van de vervoerder; hij zal met andere woorden alle middelen aanwenden om een bepaald resultaat, namelijk het vervoer te bereiken. In geval van schade moet de verzender bewijzen dat de commissionair – expéditeur een fout heeft begaan bij de aanstelling van de vervoerder (Vb. de commissionair – expéditeur had moeten weten dat de vervoerder over geen aangepaste vervoermiddelen beschikte).

Het onderscheid tussen een resultaats – en middelenverbintenis situeert zich dan ook op het vlak van de bewijslast. Toch blijkt het in de huidige rechtspraak zeer moeilijk om als commissionair – expéditeur te bewijzen dat men niet als vervoerder optreedt. Zo heeft de Rechtbank van Koophandel in Brugge, 2^o Kamer op 16 februari 1993¹⁶ enkele punten als doorslaggevend beschouwd om te bepalen in welke hoedanigheid de partijen optraden; onder meer: heeft de commissionair – expe-

¹² Cf. supra 1.2 Definitie, schema 2 waar een deel van het traject aan een verschillende ondervervoerders werd gegeven.

¹³ Cass., 8 februari 1990, *Pas.* 1990, 673 ; *R.W.* 1990-91, 361-362, *J.P.A.* 1992, 25-35.

¹⁴ *Infra* 3.1 Art. 17 C.M.R.

¹⁵ Art. 25 Algemene Voorwaarden der expéditeurs van België (Bijlage 5).

¹⁶ Zie bijlage 8.

diteur de andere partij op de hoogte gebracht dat het vervoer niet zelf zal uitgevoerd worden?, Wat is de aard van de ontvangen opdracht?, welke terminologie werd er in de briefwisseling gebruikt?,...

Wie op het tijdstip van de contractsluiting aan zijn opdrachtgever niet mededeelt dat hij niet als vervoerder maar als commissionair – expediteur optreedt, is een vervoerder¹⁷. Omgekeerd heeft het Hof van Beroep te Brussel¹⁸ uitgesproken dat de commissionair – expediteur, die al van in het begin zich in deze hoedanigheid aan zijn gesprekspartners voorstelde, zonder enige twijfel te laten met betrekking tot de juiste toedracht van zijn activiteiten, niet met een vervoerder kan worden gelijkgesteld.

Vervoerovereenkomst:

Dit is een overeenkomst¹⁹ waardoor de vervoerder zich in hoofdzaak verbindt goederen van de ene plaats naar de andere te brengen binnen een bepaald tijdstip en waarvoor hij een vergoeding ontvangt²⁰.

C.M.R. - vrachtbrief²¹:

Dit is het document van het vervoer, hierop staat onder andere wie als afzender, als bestemming en als vervoerder aanzien wordt. Bij elk vervoer onder het C.M.R. – Verdrag dient een vrachtbrief aan de vervoerder meegegeven te worden. Diegene

¹⁷ Dit principe werd ook bevestigd in Brussel 11 oktober 1989, *J.P.A.* 1991, 50; Antwerpen 15 december 1982, *J.P.A.* 1983-1984, 57; Antwerpen 9 oktober 1985, *J.P.A.* 1988, 105; Kh. Antwerpen 3 juni 1997, *J.P.A.* 1998, 271; Antwerpen 22 februari 1999, *A.R.* 1995/940. Ook de buitenlandse rechtspraak is in die zin gevestigd, zie Appel Aix-en-Provence 14 april 1977, *B.T.*, 1977, 575; Arrondrb. Rotterdam, 21 maart 1980, *S & S*, n°29; Arrondrb. Roermond, 29 september 1983, *S & S*, 1984, n°93 en Appel Douai, 25 november 1982, *B.T.*, 1982, 594.

¹⁸ Brussel 15 december 1994, *T.B.H.* 1995, 257-260.

¹⁹ Belang van de overeenkomst in de C.M.R. zie 2.1.1. Voorwaarde 1: 'het bestaan van een overeenkomst'.

²⁰ J. PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Brussel, Bruylant, 1981, 19.

²¹ Artt. 4, 5 en 6 C.M.R.

die de vrachtbrief in handen heeft en waar zijn handtekening opstaat heeft de goederen onder zijn bewaring tot hij de vrachtbrief doorgeeft²².

Het C.M.R. – Verdrag geeft geen enkele vormvereiste voor de vrachtbrief. De I.R.U.²³ heeft echter een model van vrachtbrief uitgewerkt (bijlage 4). In België wordt dit model verplicht gesteld door het Ministerieel Besluit van 26 november 1992, en dit ook voor de meeste nationale transporten.

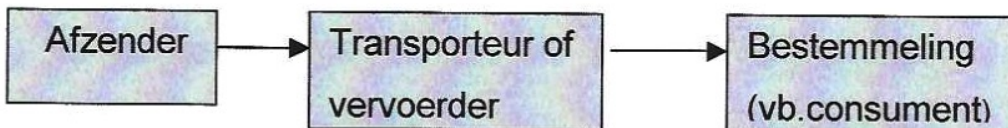
1.2 Definitie van het begrip transport

Volgens 'Van Dale' betekent transport: "*Het vervoeren, overbrengen, vervoer*".

Transport kan je beschouwen als een economisch proces met als doel het overbrengen van goederen van de ene plaats naar de andere, waarbij de ene partij de afzender en de andere partij de geadresseerde of bestemming is.

In het eenvoudigste geval contacteert de **afzender** een transportfirma, de **vervoerder**, die dan de gewenste producten naar de **bestemming** of **geadresseerde** brengt:

Schema 1:



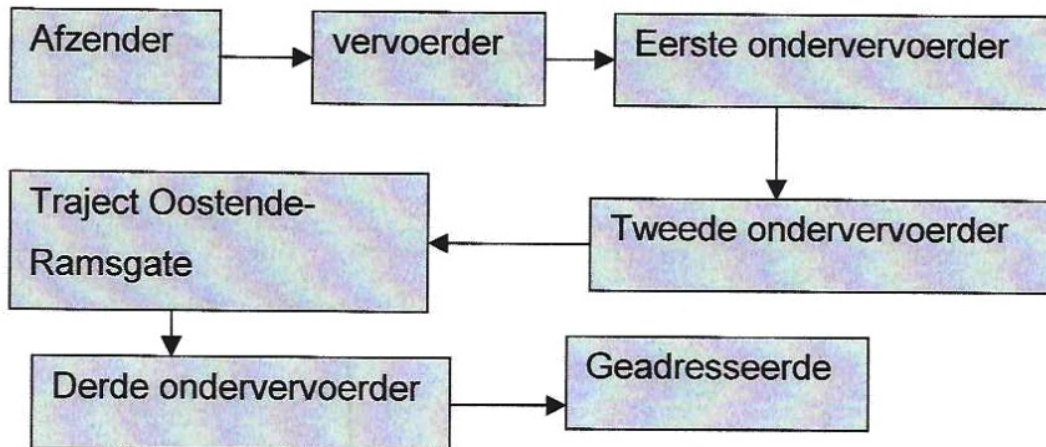
Toch loopt het in de internationale handel veel complexer. Vb. De **afzender** (een Belgische firma) verkoopt een hoeveelheid glas aan de **geadresseerde** (Engelse firma), de afzender geeft opdracht aan een transportfirma (**vervoerder**) om het glas te vervoeren van de Belgische firma in Sambreville tot aan de Engelse firma in Birmingham. De vervoerder geeft dit vervoer in onderaanneming aan een andere vervoerder (**eerste ondervoerder**), die op zijn beurt het vervoer van Sambreville

²² Een voorbeeld van een C.M.R – vrachtbrief en de uitleg hoe hij ingevuld moet worden in bijlage 4.

²³ De I.R.U. (international Road Transport Union) is de internationale vereniging van de nationale beroepsverenigingen van zowel goederenvervoerders, personenvervoerders als vervoerders voor eigen rekening. De zetel van de vereniging is gevestigd in Genève.

naar Oostende toevertrouwd aan nog een andere vervoerder (**tweede ondervervoerder**), Vervolgens worden de goederen verscheept in Oostende naar Ramsgate; het traject in Engeland werd door eerste ondervervoerder toevertrouwd aan een **derde ondervervoerder** die het glas aan de Engelse firma levert²⁴.

Schema 2:



Opmerking: onderscheid ondervervoerder en opvolgend vervoerder:

Zoals hoger uiteengezet kunnen er met betrekking tot hetzelfde transport verschillende vervoerders tussen komen. Wat hun onderlinge juridische verhouding is en welke verantwoordelijkheden deze partijen op zich nemen (voor het ganse dan wel het beperkte traject) moet telkens van geval tot geval worden uitgemaakt.

In de rechtspraak en rechtsleer heeft het juridisch statuut van de onderaannemer al heel wat inkt doen vloeien doch tot op de dag van vandaag is er evenwel nog steeds geen rechtszekerheid daaromtrent.

Grosso modo kan men stellen dat op basis van art. 3 C.M.R. en art. 34 e.v. C.M.R. er een onderscheid kan gemaakt worden tussen twee soorten van onderaannemers in het vervoer, nl. de ondervervoerder en de opvolgend vervoerder.

De hoofdvervoerder kan beslissen een deel of gans het traject uit te besteden aan een ondervervoerder.

²⁴ Kh. Oostende 20 november 1990, onuitg.

Wanneer dit het ganse traject betreft (en men aldus te maken heeft met integrale substitutie; of anders gezegd, de ondervoerder vervangt de hoofdvervoerder in alle rechten) waarbij de vervoerder onder vigeur van de C.M.R. – vrachtbrief het integrale transport van bij de initiële afzender tot bij de uiteindelijke bestemming uitvoert, wordt deze vervoerder geacht te zijn toetreden tot de initiële vervoerovereenkomst en neemt deze de integrale verantwoordelijkheid voor dit transport op zich²⁵.

Anders liggen de kaarten wanneer de ondervoerder slechts met een beperkt traject wordt belast.

Of de vervoerder dan nog toetreedt tot de integrale overeenkomst (met de daaruit volgende juridische gevolgen) zal in concreto moeten worden onderzocht.

Zo bepaalt art. 34 C.M.R. dat, wanneer de vervoerder én de lading én de vrachtbrief (dekkende het ganse transport) overneemt, de vervoerder in dat geval toetreedt tot de integrale vervoerovereenkomst en vervolgens een aansprakelijkheid op zich neemt (dewelke dan verder is uitgewerkt in de artt. 35 t.e.m. 39 C.M.R.).

Zo dit niet het geval is, dan heeft de ondervoerder geen kennis van de initiële vervoerovereenkomst en kan hij ook niet toetreden tot deze overeenkomst. Zijn aansprakelijkheid zal geregeerd worden overeenkomstig de bepalingen toepasselijk op dit traject (afhankelijk van de geografische grenzen van dit traject zal dit nationaal recht zijn dan wel het C.M.R. – Verdrag).

Hoe dan ook, het laatste woord is hierover nog niet gezegd hetgeen eens te meer het complex karakter van het vervoerrecht onderstreept.

²⁵ Zie dienaangaande Gent 21 december 1995, *R.W.*, 1996-1997, 360.

2 Het C.M.R. – Verdrag²⁶

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Het binnenlandse wegvervoer begon zich tussen de twee wereldoorlogen te ontwikkelen. Het internationale wegvervoer kwam pas na de Tweede Wereldoorlog op gang²⁷. Het was tevens de periode waarin men bruggen, tunnels, autosnelwegen,... ging aanleggen. Daardoor leken de afstanden in Europa kleiner te worden en makkelijker te overbruggen. Naast de ‘boom’ in het personenvervoer nam natuurlijk ook het vervoer van goederen zienderogen toe en was er nood aan het ontwikkelen van een internationaal geldende aansprakelijkheidsregeling voor de vervoerder. Afzenders en bestemmingen dienden immers te weten waar men aan toe was wanneer zij met een (al dan niet nationale) vervoerder contracteerden

De impuls naar een eenvormig transportbeleid kwam van het Internationaal Instituut voor de éénvormigheid van Privaatrecht (UNIDROIT) in Rome, die in 1948 samen met de “International Road Transport Union (IRU)” en de “International Chamber of Commerce (ICC)” instemde om een comité van experts op te richten om een voorontwerp te maken over deze materie²⁸. Dit werk werd later overgenomen door de “United Nations Economic Commission for Europe”. Uiteindelijk werd de Conventie ondertekend²⁹ in Genève op een speciale bijeenkomst van de Inland Transport Committee op 19 mei 1956. Het C.M.R. – Verdrag of “*Convention on the contract for the international carriage of goods by road*”, respectievelijk “*Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route*” werd door het neerleggen van de ratificatieakten van vijf landen (Oostenrijk, Frankrijk, Italië, Neder-

²⁶ Preambule van het C.M.R. – Verdrag (bijlage 1).

²⁷ K.F. HAAK, o.c., 8.

²⁸ A. MESSENT en D.A. GLASS, *C.M.R.: contracts for the international carriage of goods by road*, Londen, Lloyds, 1993, 1.

²⁹ Oorspronkelijk ondertekenden negen landen het verdrag: West-Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk, Luxemburg, Nederland, Polen, Zweden, Zwitserland en Joegoslavië.

land, Joegoslavië)³⁰ van kracht op 2 juli 1961. In België is het C.M.R. – Verdrag van toepassing sinds 17 december 1962, nadat het Verdrag opgenomen werd in de wet van 4 september 1962³¹. Een wijzigingsprotocol van 5 juli 1978 werd goedgekeurd door de wet van 25 april 1983³². Tenslotte maakte de wet van 3 mei 1999³³ de C.M.R. – overeenkomst ook van toepassing op het nationaal vervoer, met uitzondering van verhuizingen, begrafenis- en postvervoer³⁴, die onderworpen blijven aan de wet van 25 augustus 1891³⁵.

De C.M.R. – overeenkomst maakt deel uit van een reeks verdragen tot regeling van de verschillende nationale vervoerwijzen, zoals de C.I.M.³⁶ voor wat betreft het internationaal goederenvervoer per spoor, Het Verdrag van Brussel voor het maritiem vervoer en het Verdrag van Warschau voor het luchtvervoer.

Het C.M.R. – Verdrag werd tot op heden bekrachtigd door de volgende landen:

België, Bosnië – Herzegovina, Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Groot – Brittannië (en Noord – Ierland), Hongarije, Ierland, Italië, Joegoslavië, Kazachstan, Kroatië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Marokko, Moldavië, Nederland, Noorwegen, Oezbekistan, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Rusland, Slovenië, Spanje, Tsjechië, Tunesië, Turkije, Wit – Rusland, Zweden en Zwitserland.

³⁰ F. PONET, *De overeenkomst international wegvervoer C.M.R.*, Antwerpen, Kluwer, 1986, V.

³¹ B.S. 8 november 1962 (bijlage 1)

³² B.S. 20 oktober 1983 (bijlage 2)

³³ B.S. 30 juni 1999 (bijlage 3)

³⁴ Zie ook 2.2.1.1 Voorwaarde 1: "Bestaan van een overeenkomst".

³⁵ Dit noemt men de nationale vervoerwet, ingevoegd in het Wetboek van Koophandel, Boek I, Titel VIIIbis.

³⁶ Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, oorspronkelijk ontstaan onder de Berner Conventie van 1890, hervormd in 1952, ingevoerd in 1956.

2.2 Toepasselijkheid

Artikel 1, lid 1 C.M.R. bepaalt: *“Dit verdrag is van toepassing op iedere overeenkomst ten bezwarende titel voor het vervoer van goederen over de weg door middel van voertuigen, wanneer de plaats van inontvangstneming der goederen en de plaats bestemd voor de aflevering, zoals deze zijn aangegeven in de overeenkomst, gelegen zijn in twee verschillende landen, waarvan ten minste één een bij het Verdrag partij zijnde land is, ongeacht de woonplaats en de nationaliteit van partijen”.*

2.2.1 Ontleding van de voorwaarden

2.2.1.1 Voorwaarde 1: ‘Bestaan van een overeenkomst’

Het bestaan van een overeenkomst is een essentiële voorwaarde voor de toepasselijkheid van het C.M.R. – Verdrag³⁷. Dit betekent dat het C.M.R. – Verdrag niet van toepassing is op internationaal vervoer op zich maar op vervoer onder overeenkomst.

Evenwel uitgesloten van de C.M.R. – overeenkomst zijn:

- het vervoer van lijken (bloemen en kransen);
- het postvervoer;
- het verhuisvervoer tenzij aan bepaalde voorwaarden voldaan is (het demonteren van de meubelen, inpakken en uitpakken, enz.).

Voorbeeld

Zelfs wanneer voor vervoer van Maastricht naar Amsterdam geen C.M.R. – Vrachtbrief werd opgemaakt, terwijl een dergelijke vrachtbrief uitsluitend bestaat voor het voorafgaande gedeelte van het transport van Lanaken (BE) naar Maastricht (NL), is op dit volledige transport het C.M.R. – Verdrag toepasselijk. Uit de tussen de partijen gevoerde briefwisseling immers blijkt dat

³⁷ F. PONET, o.c., 7.

zij contracteerden voor een vervoer van Lanaken naar Amsterdam³⁸. De **overeenkomst** werd afgesloten voor het ganse internationale traject, dus is het C.M.R. –Verdrag van toepassing.

2.2.1.2 Voorwaarde 2: ‘Een overeenkomst van vervoer’

De vervoerovereenkomst is een **consensueel** contract, hetgeen wil zeggen dat de overeenkomst bestaat vanaf het ogenblik dat er overeenkomst is over voorwerp (goederen) en prijs (de vrachtprijs). Wanneer een transporteur vervoer van goederen heeft verricht en de goederenbelanghebbende hem daarvoor een prijs heeft voorgesteld is er tussen deze partijen een vervoercontract afgesloten³⁹.

2.2.1.3 Voorwaarde 3: ‘Vervoer over de weg’

Het C.M.R. – Verdrag is van toepassing op vervoer over de weg, met uitsluiting van elk ander vervoer (spoor, lucht en zee) met uitzondering van het geval bedoeld onder art. 2 C.M.R.⁴⁰.

2.2.1.4 Voorwaarde 4: ‘Internationaal karakter’

Indien de overeenkomst van vervoer zich over twee verschillende landen bevindt en als ten minste één van de partijen, aangegeven in de overeenkomst, zich bevindt in een land dat aangesloten is bij het C.M.R.– Verdrag, dan is dit Verdrag van toepassing.

Een binnenlands traject kan eveneens onder de toepassing van het C.M.R. vallen, wanneer het deel uitmaakt van een internationaal transport⁴¹. De wet van 3 mei 1999 (B.S. 30 juni 1999)⁴² heeft de C.M.R. – overeenkomst trouwens toepasselijk gemaakt op de Nationale vervoerwet van 25 augustus 1891⁴³.

³⁸ Kh. Tongeren 17 januari 1977, onuitg.

³⁹ Arrondrb. Amsterdam 7 november 1979, S & S 1980, 79.

⁴⁰ Art. 2 C.M.R. bepaalt dat wanneer een gedeelte van het traject zich over zee bevindt en de goederen niet uitgeladen worden tijdens dat traject, het gehele vervoer onder het C.M.R. – Verdrag ressorteert.

⁴¹ Voor wat het nationaal transport betreft dat blijkt deel uit te maken van een internationaal transport zie supra aangaande de problematiek van opvolgend vervoerder en de ondervoerder.

⁴² Zie Bijlage 3

Voorbeeld

Wanneer er een internationaal wegtransport is vanuit België en er doet zich een ongeval voor in België, waardoor de goederen het land nog niet verlaten hebben, is het C.M.R. – Verdrag toch van toepassing.

Zoals hierboven reeds aangestipt is dit probleem niet meer aan de orde in België omdat de wet van 3 mei 1999 het C.M.R. – Verdrag toch toepasselijk gemaakt is op de Nationale vervoerwet.

⁴³ De Nationale vervoerwet bestaat dus door de wet van 3 mei 1999 niet meer.

3 De aansprakelijkheid van de vervoerder

Als het C.M.R. – Verdrag één bedoeling had, was het zeker de aansprakelijkheid te uniformiseren en toepasselijk te maken in de rechtsstelsels van de deelnemende landen. Bijgevolg is deze aansprakelijkheid van de vervoerder dan ook het belangrijkste deel van het C.M.R. - Verdrag.

3.1 Principe van het vermoeden van aansprakelijkheid

Zoals hoger uiteengezet rust er op de vervoerder (of commissionair – vervoerder) een **resultaatsverbintenis** (art. 17 lid 1 C.M.R.).

Hij is dus aansprakelijk voor het verlies en/of beschadiging van de goederen alsook de laattijdige levering want er wordt automatisch **vermoed** dat hij een fout heeft begaan zodat het aan de vervoerder is om het tegendeel te bewijzen.

Bijgevolg zitten zowel de afzender als de bestemming in een comfortabele positie aangezien zij alleen de (realiteit en de omvang van de) schade moeten bewijzen.

Het C.M.R. – Verdrag helpt de vervoerder bij zijn bewijslast door te voorzien in een reeks – door de vervoerder – in te roepen ontheffingsgronden (art. 17 lid 2 en lid 4 C.M.R.). Er wordt namelijk een onderscheid gemaakt tussen **algemene** (lid 2) en **bijzondere** ontheffingsgronden (lid 4).

3.2 Belang van het onderscheid

Het onderscheid tussen beide soorten ontheffingsgronden situeert zich op het vlak van de **bewijslast** zoals die omschreven wordt in art. 18 C.M.R. (de samenhang tussen art. 17 – zijnde de zogenaamde materiële elementen – en art. 18 – zijnde de bewijsrechtelijke elementen – mag zeker niet uit het oog verloren worden).

Doet de vervoerder een beroep op één (of meerdere) van de bijzondere ontheffingsgronden, dan volstaat het dat hij “aantoont” dat, gelet op de omstandigheden van het geval, het verlies of de beschadiging het gevolg **heeft kunnen zijn** van één of meer van de in art. 17, vierde lid genoemde bijzondere gevaren.

Zodra hij dat aantoont, wordt vermoed dat dit bijzonder gevaar het verlies of de beschadiging heeft veroorzaakt.

De vervoerder moet alleen bewijzen dat zo'n bijzonder gevaar (de opsomming en de bespreking van deze gevallen gebeurt later aan de hand van voorbeelden uit de rechtspraak) zich heeft voorgedaan en hoeft dus **niet het oorzakelijk verband** tussen dat gevaar en het verlies of de beschadiging te bewijzen.

Hierin schuilt het grote verschil met de bewijslast van de algemene ontheffingsgronden. Hier is de bewijslast veel **zwaarder** aangezien niet alleen het bestaan van een bepaald gevaar moet bewezen worden maar ook het **oorzakelijk verband** tussen dat gevaar en het verlies of de beschadiging van de goederen. Met andere woorden hij dient te bewijzen dat het verlies of de beschadiging door dat gevaar (en door dat gevaar alleen) is veroorzaakt.

In de praktijk lijkt dit vaak een onoverkomelijke hindernis, des te meer daar de rechtbanken bijzonder streng zijn (zie o.a. de rechtspraak in geval van diefstal, infra).

3.3 Aansprakelijkheid: begin en einde

De vraag die men natuurlijk moet stellen is wanneer de aansprakelijkheid een aanvang neemt en op welk moment de vervoerder bevrijd is van zijn aansprakelijkheid.

3.3.1 Het begin van de aansprakelijkheid

Een arrest van het Hof van Beroep te Antwerpen⁴⁴ stelde dat de aansprakelijkheid van de C.M.R. – vervoerder voor de hem toevertrouwde goederen niet geldt vanaf de aanvang van de reis, maar vanaf de **inontvangstname** van de goederen. Dit kwam omdat nog voor de reis aangevat was één van de geladen trekkers gestolen werd en omdat de vervoerder al een ontvangstbewijs ondertekend had waardoor hij **een juridische daad stelde die de aansprakelijkheid deed ontstaan**.

3.3.2 Het einde van de aansprakelijkheid

De aansprakelijkheid van de vervoerder eindigt slechts bij de aflevering van de goederen en de aanvaarding van de goederen door de geadresseerde⁴⁵.

⁴⁴ Antwerpen, 23 februari 1983, onuitg.

⁴⁵ Infra: voorbehoud.

3.4 Ontheffingsgronden

3.4.1 De algemene ontheffingsgronden

Art. 17 lid 2 C.M.R. spreekt over drie algemene ontheffingsgronden:

1. schuld of opdracht van de rechthebbende;
2. het eigen gebrek aan de goederen;
3. een omstandigheid die de vervoerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

Aan de algemene ontheffingsgronden hangt een specifieke bewijsregeling vast. Volgens art. 18 lid 1 C.M.R.⁴⁶ rust de bewijsvoering op de vervoerder.

3.4.1.1 Schuld op opdracht van de rechthebbende

De rechthebbenden zijn zowel de afzender als de geadresseerde of bestemming. Onder schuld van de rechthebbende kunnen zowel de fouten van de afzender als van de geadresseerde, of deze van beiden, worden verstaan⁴⁷.

Voorbeeld

1. Wanneer de vervoerder tijdens de lossingswerkzaamheden een bepaald manoeuvre uitvoert op aanwijzing van de geadresseerde en het goed tengevolge van dit bevel wordt beschadigd, is de vervoerder niet aansprakelijk voor de schade⁴⁸.
2. De vervoerder is ontheven van zijn aansprakelijkheid wanneer een machine van de vrachtwagen gevallen is door de botsing met een loswerktuig van de geadresseerde en deze botsing gebeurde terwijl de chauffeur van het voertuig in opdracht van de geadresseerde werkte⁴⁹.

⁴⁶ Art. 18 lid 1 C.M.R. bepaalt: "Het bewijs, dat het verlies, de beschadiging of de vertraging door één der in artikel 17, tweede lid, genoemde feiten is veroorzaakt, rust op de vervoerder".

⁴⁷ Kh. Gent 21 mei 1974, aangehaald door F. PONET, o.c., 307.

⁴⁸ Appel Paris, 25 november 1977, B.T. 1978, 66.

⁴⁹ Cassation France, 8 oktober 1979, B.T. 1979, 545.

3.4.1.2 Het eigen gebrek van de goederen

Vooreerst dient hier een belangrijk onderscheid gemaakt te worden tussen 'eigen gebrek' en 'eigen aard' van het goed. Het eerste is een algemene ontheffingsgrond in de zin van art. 17 lid 2 C.M.R., terwijl het tweede een bijzondere ontheffingsgrond omvat in de zin van art. 17 lid 4, d C.M.R.

In concreto gaat het dus om fabricatiefouten, de ziekte bij dieren, de verdamping van bepaalde vloeistoffen, de bacterie in fruit of onvoldoende verkoeling van bepaalde goederen (voor zover ze tijdens het transport zelf voldoende volgens de aangegeven temperatuur werden gekoeld).

Voorbeeld

Roestschade aan een machine als gevolg van het gebruik van een verkeerde soort olie door de afzender is een eigen gebrek in de zin van artikel 17 lid 2 C.M.R.⁵⁰.

Zoals hoger reeds uiteengezet itueert zich het belang van het onderscheid tussen beide ontheffingsgronden op het vlak van de bewijslast. Bij een 'eigen gebrek' moet niet alleen de materiële vaststelling worden bewezen maar ook het oorzakelijk verband (=causaliteit), terwijl bij de 'eigen aard' van de goederen enkel de materiële vaststelling moet bewezen worden⁵¹.

3.4.1.3 Omstandigheden die de vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen

Deze grond van ontheffing wordt door de Belgische rechtspraak gelijkgesteld met 'overmacht'⁵².

In het algemeen blijkt uit de rechtspraak dat de ontheffing van aansprakelijkheid via deze algemene ontheffingsgrond door de vervoerder niet vaak wordt verkregen.

Het door de vervoerder te leveren bewijs is dubbel:

1. hij moet de concrete schade – oorzaak bewijzen;

⁵⁰ Angers, 11 juni 1977, *B.T.*, 1977, 1402.

⁵¹ Zie infra 3.3.2.4 Eigen aard van bepaalde goederen.

⁵² Kh. Tongeren, 20 oktober 1975, onuitg.

2. hij moet bewijzen dat de omstandigheden die de schade veroorzaakt hebben onvermijdbaar waren.

Om bepaalde problemen met schade tot gevolg aan te tonen, in functie van de algemene ontheffing, zullen diefstal, brand en verkeersongevallen hierna uitgewerkt worden⁵³.

3.4.1.3.1 Diefstal

Het Hof van Beroep te Gent⁵⁴ besliste dat de diefstal van een vrachtauto met lading gepleegd op een parking langs een Italiaanse autosnelweg, zelfs gepaard met braak en geweldpleging, geen onafwendbare gebeurtenis was. Dit omdat de vervoerder nagelaten had zijn voertuig uit te rusten met een anti - diefstalinstallatie, zodat niet kon gezegd worden dat hij het verlies van de goederen niet heeft kunnen vermijden. De vervoerder kon hier weliswaar de concrete schade – oorzaak bewijzen (punt 1 van het dubbel bewijs), maar hij kon de onvermijdbare omstandigheden niet bewijzen door het niet plaatsen van een alarminstallatie (punt 2 van het dubbel bewijs).

Het onbewaakt achterblijven van voertuigen aan een grenspost, een openbare weg, een gewone onbeheerde parking, een havenzone (vb. een kaai) of een tankstation leidt niet tot de ontheffing van de aansprakelijkheid van de vervoerder. Het is dus vereist dat het terrein (waar het geparkeerde voertuig zich bevindt) 's avonds voldoende verlicht, bewaakt (d.w.z. niet toegankelijk voor het publiek) en afgesloten (omheining en slagbomen) is. De vervoerder is verplicht zo'n bewaakte parking of garage te zoeken en de eventuele kosten daarvan te dragen.

3.4.1.3.2 Brand

De gevallen waarin vervoerde goederen tengevolge van brand worden vernietigd, kunnen in twee groepen worden verdeeld. De eerste groep betreft de gevallen waarin de brand tijdens de rit ontstaat; bij de tweede groep ontstaat de brand tijdens een onderbreking van de rit.

⁵³ Naast diefstal, brand en verkeersongevallen bestaan er nog gevallen zoals staking, douanesluiting, fabricagefouten,...maar die worden niet verder behandeld.

⁵⁴ Gent, 13 april 1995, *T.B.H.*, 1996, 518-524.

In het eerste geval kan worden vastgesteld dat in elke omstandigheid defecten aan het voertuig oververhitting veroorzaken waardoor brand ontstaat. Bijgevolg gaat de lading teniet.

Brand in de vrachtwagen is geen omstandigheid in de zin van art. 17 lid 2 C.M.R., wanneer de vervoerder het bewijs van concrete schade – oorzaak niet levert van het feit dat de oorzaak van de brand niet aan een gebrek van de vrachtwagen zelf te wijten is⁵⁵.

In het tweede geval is de vervoerder slechts van zijn aansprakelijkheid bevrijd, wanneer hij aantoonst dat het parkeren van zijn voertuig op een andere plaats dan die waar de brand is ontstaan niet van hem kon worden verlangd, gelet op de omstandigheden.

Voorbeeld

Wanneer uit de feiten blijkt dat de chauffeur volkomen nutteloos een trailer, die gedurende het weekend kon worden geparkeerd op een voortdurend bewaakte terminal, stalde op een onbewaakt parkeerterrein zodat brandstichting kon gebeuren (hetgeen praktisch onmogelijk zou zijn geweest indien hij de oplegger op de bewaakte terminal had gelaten), heeft de vervoerder niet de nodige zorgvuldigheid aan de dag gelegd en kan hij zich niet beroepen op de uitsluiting van aansprakelijkheid van art. 17 lid 2 C.M.R.⁵⁶.

3.4.1.3.3 Verkeersongevallen

Wanneer de afzender een vordering richt tegen de vervoerder op basis van de vervoerovereenkomst wegens het verlies van de goederen bij een verkeersongeval, moet duidelijk worden onderscheiden dat de contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder in vraag wordt gesteld en niet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid (art.1382 B.W.)⁵⁷.

Ook hier blijkt de rechtspraak zeer streng te zijn voor de vervoerder:

⁵⁵ F.PONET, o.c., 324, zie dienaangaande ook art. 17 lid 3 C.M.R. dat uitdrukkelijk stipuleert dat ontheffing van aansprakelijkheid niet mogelijk is in geval van gebreken aan het voertuig.

⁵⁶ Arrondrb. 's Gravenhage, 22 juni 1983, S & S 1984, n°11, aangehaald door F. PONET, o.c., 326.

⁵⁷ F. PONET, o.c., 329.

Voorbeeld

1. De rechtbank van Koophandel te Hasselt⁵⁸ heeft beslist dat “de bestemming”, die het beschikkingsrecht bezit over de vervoerde goederen en schade heeft geleden, gerechtigd is een vordering in te stellen tegen de vervoerder voor vergoeding van de opgelopen schade. Het feit op zich dat de vervoerder in een ongeval is betrokken, is onvoldoende om zich op de in art. 17 lid 2 C.M.R. opgenomen ontheffingsgronden te baseren⁵⁹.
2. De vervoerder die zeer sterk afremt om een aanrijding, die voor hem gebeurde, te vermijden, kan geen overmacht invoeren wanneer de lading hierdoor kantelt. Hij had ofwel meer afstand moeten houden, gelet op de lading, ofwel de stuwning van de goederen zodanig moeten uitvoeren dat deze een hevig remmaneuver voldoende konden opvangen⁶⁰.
3. De omstandigheid waarbij een vrachtwagen wordt aangereken door een derde, toen deze vrachtwagen 's nachts reglementair op de zijberm van de autosnelweg was geparkeerd met brandende verlichting en zichtbaar vanop 200 meter afstand, is een onvermijdbare omstandigheid in de zin art. 17 lid 2 C.M.R., waardoor de vervoerder niet verantwoordelijk kan worden gesteld voor de aan de goederen toegebrachte schade⁶¹.

3.4.2 De bijzondere ontheffingsgronden

Artikel 17 lid 4 a tot en met f C.M.R. geeft een opsomming van een aantal bijzondere ontheffingsgronden die de vervoerder kan invoeren om aan zijn aansprakelijkheid ontheven te worden. Deze worden hierna één voor één behandeld.

3.4.2.1 Het open voertuig

Om deze ontheffingsgrond te kunnen gebruiken dient aan twee voorwaarden te worden voldaan:

⁵⁸ Bergen, 6 december 1994, *T.B.H.*, 1995, 249.

⁵⁹ Kh. Hasselt, 17 oktober 1996, *T.B.H.*, 1997, 63-64.

⁶⁰ Rouen 11 april 1991, *B.T.L.*, 1992, 12, aangehaald door F. PONET en E. WILLEMS, “De overeenkomst van internationaal wegvervoer C.M.R.”, *T.B.H.*, 1998, 696-718.

⁶¹ Appel Paris, 13 december 1976, *B.T.L.* 1977, 31.

1. het moet uitdrukkelijk overeengekomen worden;
2. het moet in de vrachtbrief vermeld staan.

Door deze voorwaarden wordt deze ontheffingsgrond weinig ingeroepen en weinig toegestaan. Het Hof van Cassatie⁶² heeft in dit opzicht uitgesproken dat de vervoerder, rekening houdend met de aard van de lading, dient te zorgen voor een aangepast voertuig. Indien dit een praktisch probleem is, dient hij de opdracht te weigeren of in onderaanneming door te geven aan een andere vervoerder.

Deze ontheffingsgrond heeft vooral zijn belang bij het vervoer van personenwagens.

3.4.2.2 Ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking

De vraag wanneer men van gebrekkigheid van de verpakking kan spreken, hangt enerzijds af van de aard van de goederen en anderzijds van het overeengekomen vervoer. Bijgevolg is dit een ontheffingsgrond die van geval tot geval afhankelijk is, men zal dan ook de concrete omstandigheden van het transport moeten nagaan. Wanneer schade aan de goederen wordt vastgesteld en een beroep wordt gedaan op de ontheffingsgrond van een gebrekkige verpakking, moet eerst en vooral worden nagegaan of er een oorzakelijk verband aanwezig is tussen de aard van de schade en het ontbreken of de gebrekkigheid van de verpakking⁶³.

In het algemeen kan worden gesteld dat de kwaliteit van de verpakking moet voldoen aan de normale en onvermijdelijke risico's van het vervoer zoals schudden, schokken en botsen.

Voorbeeld

De vervoerder doet terecht een beroep op art. 17 lid 4 b C.M.R. wanneer de schade aan een lading drukwerk te wijten is aan de onvoldoende verpakking ervan en aan de stuwing op te lichte paletten die de normale vervoerrisico's, nl. schudden en botsen, niet konden doorstaan⁶⁴.

⁶² Cass. 22 februari 1994, *B.T.* 1994, 263.

⁶³ F. PONET, o.c., 351.

⁶⁴ Antwerpen, 18 januari 1994, onuitg.

Daarnaast dient ook rekening te worden gehouden met de gebruikelijke verpakking. Zo heeft de arrondissementsrechtbank te Amsterdam⁶⁵ beslist dat een vervoerder ten onrechte een beroep deed op de gebrekkige aard van de kisten wanneer vaststaat dat hij dagelijks in dezelfde kisten aardbeien vervoerde zonder dat schade werd vastgesteld.

Volledigheidshalve wordt er hier op gewezen dat ingevolge art. 8 C.M.R. het de vervoerder toekomt om de verpakking op zijn uiterlijke staat te controleren vóór aler het transport aan te vangen (infra p.25-26: het maken van voorbehoud). Was deze verpakking op dat ogenblik reeds zichtbaar beschadigd dan wel absoluut on-aangepast maar heeft de vervoerder geen enkele opmerking daaromtrent gemaakt en het vervoer toch aangevat, dan spreekt het voor zich dat de vervoerder zich moeilijker op deze ontheffingsgrond zal kunnen beroepen.

3.4.2.3 Behandeling, lading, stuwung of lossing

Vooreerst dienen hier enkele begrippen te worden verklaard:

1. Lading: het aanbrengen van de goederen in de vrachtwagen of de container waarbij onder andere de positie van de goederen in het voertuig wordt bepaald.
2. Stuwung: het vastzetten van de goederen in de vrachtwagen of de container om te verhinderen dat de goederen tijdens het vervoer zouden bewegen.

Dit is wellicht de meest gebruikte ontheffingsgrond van de vervoerder om van zijn aansprakelijkheid ontheven te worden. Bij een verschuiving van de lading met schade tot gevolg zal de vervoerder altijd de oorzaak verhalen op de stuwung van de goederen die door de afzender gebeurde.

Immers, het Verdrag regelt niet wie voor het laden en lossen moet instaan noch voorziet het Verdrag in enige controleplicht op de vervoerder ten aanzien van de belading/stuwung uitgevoerd door de afzender. Er bestaat hieromtrent al een zeer uitvoerige casuïstiek en werden reeds verschillende stellingnames verdedigd⁶⁶.

⁶⁵ Arrondrb. Amsterdam, 14 januari 1970, S & S, 1972, 61.

⁶⁶ Voor die problematiek zie onder meer VERBEKE L., "Stuwung door de afzender in het wegvervoer: gedeelde aansprakelijkheid?", *E.T.L.*, 2000, n°3, 313 – 327.

Men kan stellen dat de Belgische rechtspraak over het algemeen erkent dat er op de vervoerder een zorgvuldigheidsplicht rust – gesteund op de uitvoering ter goede trouw van overeenkomsten – en dat hij bij manifest gebrekkige belading en stuwning dit aan de afzender moet melden of weigeren het transport aan te vatten. Doet hij dat niet, dan kan zijn (mede)aansprakelijkheid (overeenkomstig art. 17 lid 5 C.M.R.) in het gedrang komen.

Voorbeeld

1. Bij het vervoer van een machine maakte de vervoerder voorbehoud op de C.M.R. – Vrachtbrief bij aflevering bij de geadresseerde dat de machine was omgevallen door een slechte stuwning (rechttopstaand met wieltjes zonder spanbanden) van de afzender. De rechtbank repliceerde dat het zichtbaar was dat de machine door deze wijze van laden het vervoer niet zonder omvallen en eventuele beschadiging kon doorstaan; door geen maatregelen te nemen om de lading te beveiligen blijft de vervoerder, ondanks de gebrekkige stuwning en belading door de afzender, aansprakelijk voor de schade⁶⁷.
2. Het laden van rollen aluminiumplaten door de afzender is niet foutief wanneer de chauffeur het vervoer aanvaardt zonder voorbehoud noch protest, vermits op hem de plicht rust de belading door een derde te laten nakijken. Bovendien moet hij erover waken dat de lading onderweg niet ontstuw⁶⁸.

3.4.2.4 Eigen aard van bepaalde goederen

Hoger werd reeds aangehaald (3.3.1.2) dat de eigen aard van de goederen geen verband houdt met de algemene ontheffingsgrond van eigen gebrek (art.17 lid 2 C.M.R.). Bij de eigen aard van de goederen gaat het om bepaalde eigenschappen van de goederen die niet als een gebrek kunnen aanzien worden. Voorbeelden zijn o.a. roest, bederf, uitdroging, etc⁶⁹.

⁶⁷ Kh. Antwerpen 11 juni 1998, *T.B.H.*, 1998, 687.

⁶⁸ Antwerpen 26 januari 1983, *T.B.H.*, 1987, 43-45 met noot.

⁶⁹ Dit is geen limitatieve opsomming.

Voorbeeld

1. Het roesten van een machine als gevolg van het ontbreken van roestwerende olie maakt een ontheffingsgrond uit van art. 17 lid 4, d C.M.R.⁷⁰.
2. De rechtbank van Koophandel in Antwerpen⁷¹ besliste dat de temperatuurschade aan een transport rigidex⁷² te wijten was aan de eigen aard van de goederen. Uit het expertiseverslag bleek immers dat de vliesjes, die deze stof bevat, aan de uitlaat kleefden en zo verstopping veroorzaakten zodat de temperatuur van de pomp, waarmee deze stof werd overgetankt, steeg en de schade werd veroorzaakt.

3.4.2.5 Onvolledigheid/gebrekigheid van merken of nummers der colli

Hier zal de vervoerder moeten bewijzen dat het ontbreken van het aantal colli te wijten is aan de afzender. Dit blijkt in de praktijk zeer moeilijk te zijn.

Voorbeeld

Een chauffeur moest een lading banden vervoeren van Sint - Pieters - Leeuw naar Londen. Op de corresponderende factuur stonden 1.011 stuks vermeld terwijl de bestemming ontvangst meldde van 971 stuks (40 stuks minder). Hoewel de chauffeur beweerde dezelfde hoeveelheid banden in ontvangst genomen te hebben als afgeleverd, kon hij dit niet bewijzen en dus besliste de rechtbank dat de vervoerder aansprakelijk was voor de ontbrekende stuks⁷³.

Opmerking: Om deze ontheffingsgrond te kunnen inroepen zal in de praktijk de verzegeling van de trailer bij aanvang van het transport moeten gebeuren in aanwezigheid van de vervoerder en de afzender, het zegelnummer moet op de C.M.R. – Vrachtbrief vermeld staan en bij aankomst zal de zegel verbroken worden in aanwezigheid van de geadresseerde en de vervoerder. Zo kan de vervoerder bewijzen

⁷⁰ Angers 11 juni 1977, B.T. 1977, 435.

⁷¹ Kh. Antwerpen 28 juni 1991, onuitg.

⁷² Dit is een vloeibare kunststof (soort PVC) die later verwerkt wordt om er bijvoorbeeld vloerroosters van te maken.

⁷³ Kh. Brugge 15 april 1988, onuitg.

dat de zegel nooit verbroken is geweest en het ontbreken van colli niet onder zijn verantwoordelijkheid valt.

3.4.2.6 Vervoer van levende dieren

Deze ontheffingsgrond vertoont veel gelijkenissen met de eigen aard van de goederen (art. 17 lid 4, d C.M.R.), alleen bestaan de bijzondere gevaren hier in de onberekenbare gedragingen van dieren.

3.4.3 Bewijs

Zoals hoger aangegeven (3.4.1) rust de bewijslast van de ontheffingsgronden (art. 18 lid 2 C.M.R.) op de vervoerder. Het is echter niet voldoende om enkel te verwijzen naar één van de ontheffingsgronden. Het oorzakelijk verband tussen de schade en de ontheffingsgrond moet worden aangetoond. Dit betekent dat het bewijs moet worden geleverd dat de ingeroepen ontheffingsgrond de oorzaak van de schade is⁷⁴. Het is bijvoorbeeld niet voldoende om gewoon te stellen dat de afzender voor de belading en de stuwing heeft gezorgd. Er moet worden bewezen dat de slechte belading of stuwing de schade heeft veroorzaakt.⁷⁵

Er moeten concrete bewijzen geleverd worden! Zo oordeelde de Rechtbank⁷⁶ dat het bewijs "de koelinstallatie werkte perfect voor het schadegeval", onvoldoende is om aan te tonen dat de installatie niet gebrekkig is en dat de schade een andere oorzaak heeft. Er werden namelijk geen bewijzen naar voor gebracht omtrent de regelmatige controle van de thermostaat en de thermometer.

Eens de vervoerder bewezen heeft dat de schade het gevolg is van één van de ontheffingsgronden is het terug aan de tegenpartij om aan te tonen dat de ontheffingsgrond niet in oorzakelijk verband met de schade kan staan.

Opmerking: het maken van voorbehoud:

In het voorbehoud moet de algemene aard van het verlies of de beschadiging zijn aangegeven en indien het onzichtbare verliezen of beschadigingen betreft, schrifte-

⁷⁴ F. PONET en E. WILLEMS, "De overeenkomst van international wegvervoer C.M.R., overzicht van internationale rechtspraak 1991-1995", *T.B.H.* 1998, 709.

⁷⁵ Brussel 11 oktober 1989, *J.P.A.* 1991, 50.

⁷⁶ 's Hertogenbosch 3 april 1990, *S & S*, 1994, 58.

lijk worden gemaakt binnen een termijn van 7 dagen na de aflevering bij de bestemming. In de praktijk wordt het voorbehoud gemaakt op de C.M.R. – Vrachtbrief.

Met betrekking tot de bewijslast vormt het maken van voorbehoud zowel door de vervoerder bij inontvangstneming als door de geadresseerde bij aflevering van de goederen een sterke troef. Deze materie wordt geregeld in artt. 8 en 9 C.M.R. (voor wat het voorbehoud van de vervoerder bij inontvangstneming betreft) en in art. 30 C.M.R. (voor wat het voorbehoud van de geadresseerde bij aflevering betreft). Het maken van voorbehoud vergemakkelijkt alleszins de cruciale vraag wanneer het schadegeval zich heeft voorgedaan. Als de vervoerder bijvoorbeeld bij de inontvangstneming van de goederen geen voorbehoud heeft gemaakt en de goederen komen beschadigd aan bij de geadresseerde (die wel voorbehoud heeft gemaakt), dan is het ontegensprekelijk dat het schadegeval zich voorgedaan heeft tijdens het transport; wat dan ook weer het vermoeden van aansprakelijkheid van de vervoerder doet rijzen volgens art. 17 lid 1 C.M.R.

Goede voorbehouden zijn onder andere:

- “colli nr. 10,11 en 12 vertonen vochtschade”;
- “10 colli ontvangen in plaats van 12”.

Niet goed:

- “Onder alle voorbehoud”.

Om het de chauffeur gemakkelijker te maken heeft de I.R.U. een “check – list” gepubliceerd; dit is een lijst in tien talen met punten die de chauffeur toelaten de gepaste voorbehouden te noteren in de rubriek nr. 18 van de C.M.R. – Vrachtbrief.

4 Verjaring

4.1 Algemeen

Om een vordering in te stellen in verband met schade ontstaan tijdens een internationaal transport is het C.M.R. – Verdrag streng. Het principe is dat de vorderingen verjaren na een termijn van één jaar⁷⁷. Dit brengt met zich mee dat alle vorderingen voor de rechtbank moeten worden gebracht (bijvoorbeeld door middel van een dagvaarding) binnen deze termijn van één jaar. Alle vorderingen die na die termijn bij de rechtbank aanhangig worden gemaakt zijn onontvankelijk en worden afgewezen zonder dat men over de grond van de zaak tot een uitspraak komt.

Met andere woorden: eens de vordering verjaard is, blijft de vordering verjaard!

Uitzondering: de gevallen waarin opzet of met opzet gelijkgestelde schuld aanwezig is⁷⁸. De verjaringstermijn bedraagt dan 3 jaar.

Voorbeeld

Wanneer de chauffeur van een lading diepvrieskippen het koelaggregaat van de vrachtwagen gedurende negen uur heeft uitgeschakeld om beter te kunnen slapen, en dat tijdens de zomermaanden, is er sprake van opzet of grove schuld van zijn kant, die hem niet toelaat een beroep te doen op de korte verjaring (1 jaar) van art. 32 lid 1 C.M.R., maar dan is de driejarige verjaring toepasselijk⁷⁹.

⁷⁷ Art. 32 lid 1 C.M.R.

⁷⁸ Art. 29 lid 1 C.M.R. Opzet wil zeggen dat de intentie om beschadiging, verlies of vertraging van de goederen te veroorzaken aanwezig was. Sommigen beweren dat ook de roekeloze daad gepleegd met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien, met opzet dient gelijkgesteld te worden (Zie J. PUTZEYS, *o.c.*, 315.). Het Hof van Cassatie heeft in 1995 bevestigd dat een grove fout niet gelijkgesteld wordt met opzet (Cass. 27 januari 1995, *J.P.A.*, 1995,99; *T.B.H.* 1995, 232, noot Godfroid, M).

⁷⁹ Arrondrb 's Gravenhage, 26 maart 1973, *S & S*, 1985, 10, aangehaald door F. PONET, *o.c.*,486.

4.2 Aanvang van de verjaringstermijn⁸⁰

Om de aanvang van de verjaringstermijn te bepalen, kunnen er volgens art. 32 lid 1 C.M.R. drie gevallen worden onderscheiden met betrekking tot schade aan de goederen tijdens het transport:

1. gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging;
2. volledig verlies;
3. andere gevallen.

4.2.1 Gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging

Ingeval van gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging van de levering van de goederen neemt de verjaringstermijn van één jaar een aanvang op de **datum van de aflevering van de goederen**. Waardevermindering is ook een voorbeeld van gedeeltelijk verlies⁸¹.

4.2.2 Volledig verlies

Wanneer er volledig verlies is van de goederen, moet worden nagegaan of er al dan niet een afleveringstermijn is bedongen om de verjaringstermijn te doen aanvangen.

Als er een afleveringstermijn overeengekomen is, begint de verjaringstermijn te lopen vanaf **30 dagen** na afloop van deze bedongen termijn.

Als er geen afleveringstermijn is bedongen, begint de verjaring te lopen vanaf de **60ste dag** na de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder.

4.2.3 Andere gevallen

In de andere gevallen begint de verjaringstermijn te lopen na een termijn van drie maanden na de sluiting van de vervoerovereenkomst.

⁸⁰ Art. 32 lid 1 letter a,b,c C.M.R.

⁸¹ F.PONET, o.c., 487.

Voorbeeld

1. De vordering van de vervoerder tegen de afzender wegens schade aan het voertuig, ontstaan tijdens de uitvoering van een vervoer, is onderworpen aan de verjaring van art. 32 lid 1 letter c C.M.R.⁸².
2. De verjaringstermijn van art. 32 lid 1 letter c C.M.R. geldt ook voor de vorderingen tot betaling van vervoerfacturen⁸³.

Opmerking: de "dies a quo"⁸⁴ is niet in de verjaringstermijn inbegrepen, dit wil zeggen dat de verjaringstermijn slechts een aanvang neemt de dag na deze die aangeduid staat in art. 32 lid 1 a,b,c C.M.R.

Voorbeeld

Als in het geval onder artikel 32 lid 1 a de goederen afgeleverd worden op 27 mei begint de verjaringstermijn te lopen vanaf 28 mei.

4.3 Schorsing en stuiting van de verjaring⁸⁵

4.3.1 Schorsing

Schorsing van de verjaring: tijdelijke onderbreking van het verder lopen van de verjaringstermijn⁸⁶. Nadat de schorsing ophoudt loopt de termijn gewoon verder, alsof zij nooit zou zijn stilgevallen.

De verjaring wordt geschorst door een **schriftelijke vordering**. Deze dient uit te gaan van de rechthebbende, d.i. een partij die schade heeft geleden. Deze moet een zo **duidelijk mogelijke omschrijving van de aard en de omvang van de schade** bepalen en de **aansprakelijkheid van de vervoerder** aangeven. Dit bete-

⁸² Arrondrb. Rotterdam, 3 september 1976, S & S, 1977,53.

⁸³ Kh. Bergen, 9 november 1976, E.T.L., 1977, XII,300.

⁸⁴ Deze term geeft het begin van de verjaringstermijn aan. De situatie waarbij de verjaringstermijn aanvangt de dag na de gebeurtenis noemt men ook "dies a quo computatur".

⁸⁵ Art. 32 lid 2 C.M.R.

⁸⁶ E. DIRIX, B. TILLEMANN, P. ORSHOVEN, e.a., *De Valks Juridisch woordenboek, Antwerpen*, Intersentia, 2001, 287, art. 2251-2259 B.W.

kent echter niet dat de schade perfect moet becijferd zijn en dat hij de grond van zijn vordering moet aangeven⁸⁷. Het is aan te raden om bewijsstukken bij de schriftelijke vordering te voegen. In een geschil wordt het vaak opgeworpen dat, als de belanghebbende vreest geconfronteerd te worden met de verjaring, hij een schriftelijke vordering heeft verzonden die de verjaringstermijn geschorst heeft. Het is dan ook aan de rechtbank om te interpreteren of het al dan niet om een schriftelijke vordering gaat⁸⁸.

Als de vervoerder ontkent dat hij ooit een schriftelijke vordering heeft ontvangen, is het aan de rechthebbende om te bewijzen dat hij die schriftelijke vordering wel degelijk heeft verzonden.

Voorbeeld

1. Een verzonden factuur van de rechthebbende aan de vervoerder, waarin de waarde van de verloren goederen vermeld staat, is een schriftelijke vordering in de zin van art. 32 lid 2 C.M.R. en schorst regelmatig de loop van de verjaringstermijn.
2. Het maken van voorbehouden in de vrachtbrief of het houden van een tegensprekelijke expertise⁸⁹ is geen schriftelijke vordering zodat de verjaringstermijn niet geschorst kan worden⁹⁰.

De schorsing van de verjaring wordt opgeheven door een brief van de vervoerder, waarin ondubbelzinnig en duidelijk de verantwoordelijkheid voor het verlies, de beschadiging of de vertraging wordt verworpen en waarbij de stukken, die door de rechthebbende bij zijn schriftelijke vordering waren gevoegd, terug worden opgestuurd. Eenvoudiger gezegd wordt de schorsing van de verjaring opgeheven als de vervoerder protesteert met een **schriftelijke afwijzing** van de schriftelijke vordering met ontkenning van de ten laste gelegde feiten.

⁸⁷ Gent, 25 juni 1986, onuitg.

⁸⁸ Zie daaromtrent 5.2 Case 2: Kh. Brugge 24 december 1991.

⁸⁹ d.i. een onderzoeksmaatregel tot voorlichting van de rechter door een deskundige terzake, over de feiten of technische kwesties waar alle partijen in het geschil vertegenwoordigd zijn, E. DIRIX, B.TILLEMANN, P. VAN ORSHOVEN, e.a, o.c., 91.

⁹⁰ F. PONET, o.c., 511.

4.3.2 Stuiting

Stuiting van de verjaring: het teniet doen van de reeds verworven verjaringstermijn; na de stuiting begint een nieuwe verjaring van dezelfde termijn⁹¹.

De stuiting van de verjaring wordt geregeld volgens de nationale wet van de rechtbank waar de vordering wordt ingesteld. In België kan de verjaringstermijn gestuit worden:

1. door de schuldenaar, als hij zijn schuld erkent voor het verstrijken van de termijn (art. 2248 B.W.);
2. door de schuldeiser, met een dagvaarding, een bevel tot betalen of een beslag, betekend aan diegene die men wil beletten de verjaring te bekomen (art. 2244 B.W.).

Voorbeeld

De vervoerder van wie de factuur onbetaald blijft, stuurt een schriftelijke aanmaning naar de afzender. Deze antwoordt dat hij volgende maand zal betalen. Er is erkenning van schuld en de verjaring is stopgezet. Er begint een nieuwe verjaringstermijn te lopen, binnen dewelke de vervoerder, als die onbetaald blijft, zal moeten dagvaarden, een bevel tot betaling moet laten betekenen of bewarend beslag moet laten leggen. Een tweede aanmaning, zelfs aangetekend, haalt niets uit.

De verjaring wordt enkel gestuit voor de vordering die wordt ingeleid en voor de eisen die in de dagvaarding worden opgenomen.

Voorbeeld

Als er in de oorspronkelijke dagvaarding een bedrag van € 5.000 wordt genoemd en tijdens de procedure wordt deze som in besluiten opgetrokken tot € 6.000, is de verjaring voor het meer gevorderde niet gestuit. Als je dezelfde situatie neemt maar in de dagvaarding staat dat de € 5.000 "onder voorbehoud van vermeerdering tijdens de loop van het geding" gevorderd wordt, is er geen verjaring voor het meer gevorderde tijdens de procedure.

⁹¹ E. DIRIX, B. TILLEMANN, P. VAN ORSHOVEN, e.a., o.c., 301.

5 Cases

Om de complexiteit (lees: schoonheid) van het transportrecht en de toepassing van het C.M.R. – Verdrag aan te tonen heb ik 2 vonnissen/arresten uitgekozen waar verschillende elementen van het C.M.R. – Verdrag aan bod komen. Hierbij zal geen theoretische uiteenzetting gegeven worden, maar enkel ter illustratie zal aangetoond worden hoe de rechtspraak oordeelt over bepaalde facetten van het Verdrag.

5.1 Case 1: *Cassatie 19 mei 2000*⁹²

Feiten:

Het transport van een pak materieel kwam beschadigd toe op de bestemming. Aangezien de vervoerder geen voorbehoud aantekende toen hij de goederen ontving en de goederen beschadigd toekwamen bij geadresseerde, wordt logischerwijs aangenomen dat de schade zich heeft voorgedaan tijdens het transport, waardoor de vervoerder aansprakelijk wordt gesteld.

Na het schadegeval heeft een expertise plaatsgehad die uitgewezen heeft dat de schade te wijten was aan een zware val van het materiaal bij het laden of lossen ervan.

Voorgaanden:

Het arrest van het Hof van Beroep te Brussel van 1 december 1997 had de vervoerder ontheven van zijn aansprakelijkheid op basis van art. 17.4 c C.M.R., namelijk dat de buitenkant van de verpakking niet beschadigd was (verklaring waarom de vervoerder geen voorbehoud aantekende bij ontvangst) en niet kon worden uitgemakt wanneer die val gebeurd was (de goederen kwamen immers uit de Verenigde Staten van Amerika), ofwel tijdens de laad – of losverrichtingen voor het vervoer ofwel tijdens verrichtingen die verband hielden met het toevertrouwde vervoer.

Het Hof:

Het eerste onderdeel: het Hof beslist hier dat het C.M.R. – Verdrag niet bepaalt wie instaat voor het laden en lossen van de goederen. Automatisch beweren dat de

⁹² Zie bijlage 6

vervoerder hiervoor aansprakelijk is mist zijn grondslag en is dus ongegrond. Overigens blijkt uit de feiten dat de vervoerder enkel belast was met het vervoer en niet met het laden en lossen.

Het tweede onderdeel: hierin wordt de ontheffingsgrond van artikel 17.4 c besproken. Aangezien enerzijds reeds beslist is dat de vervoerder niet instond voor het laden en lossen en anderzijds het expertiseverslag bepaalt dat de schade voortkwam uit een zware val bij het laden of lossen, wordt de vervoerder ontheven van zijn aansprakelijkheid.

Het bestreden arrest wordt dus bevestigd.

Besluit: Het C.M.R. – Verdrag bepaalt nergens wie instaat voor het laden en lossen van goederen.

5.2 Case 2: Kh. Brugge 24 december 1991⁹³

Feiten:

Eiseres dagvaardde verweerster wegens schade aan goederen, zij was niet de eigenlijke vervoerder maar heeft het vervoer in onderaanneming doorgegeven aan een ondervoerder.

Eiseres beweert een schriftelijke vordering (art. 32.2 C.M.R.) te hebben ingesteld die de verjaring gestuit heeft.

De vordering wordt betwist op grond van:

- Eiseres heeft geen hoedanigheid een vordering in te stellen.
- De vordering is verjaard.
- Aangestelde van verweerster heeft voorbehoud aangetekend bij het in ontvangst nemen van de goederen.

De rechtbank:

1. Hoedanigheid van eiseres:

Eiseres was ingevolge de betaling van de schadevergoeding aan de goederenbelanghebbende wettelijk gesubrogeerd in de rechten van de afzender zodat zij

⁹³ Zie bijlage 7.

zeker belang en hoedanigheid heeft. De vraag is nu of zij hoedanigheid heeft een vordering in te stellen op het moment dat zij nog niet gesubrogeerd was in de rechten van de afzender.

Art. 3 C.M.R. stelt dat de hoofdvervoerder instaat voor de daden en nalatigheden van hun aangestelden of ondervervoerders.

Daarom kan de hoofdvervoerder ten aanzien van de ondervervoerder een schriftelijke vordering instellen om de verjaring te stuiten. Als de hoofdvervoerder dit doet wordt hij beschouwd als lasthebber van de goederenbelanghebbende. Sinds Cass. 7 november 1983⁹⁴ kan een lasthebber een schriftelijke vordering instellen.

Eiseres had de vereiste hoedanigheid en belang.

2. De verjaring:

De C.M.R. – verjaringstermijn van één jaar wordt geschorst door een schriftelijke vordering (art. 32.2 C.M.R.). Die moet alleen de omvang en de aard van de schade bepalen, het opnemen van een becijferde vordering en bijvoegen van stukken is niet verplicht. Eiseres schreef een brief, die voldeed aan de voorwaarden, aan de vervoerder. Wanneer de vervoerder echter ontkent ooit een schriftelijke vordering te hebben ontvangen dient eiseres te bewijzen dat zij ooit een schriftelijke vordering heeft verzonden: **het plaatsvinden van een tegenprekelijke expertise 14 dagen na het versturen van die brief bewijst dat verweerster er kennis van genomen had.**

De verjaring was dus geschorst en blijft geschorst tot de vervoerder samen met de stukken een brief terugstuurt met afwijzing van zijn aansprakelijkheid. Dit is hier niet relevant, want er is tijdig gedagvaard voor de stukken teruggestuurd werden.

3. De aansprakelijkheid:

De vervoerder verbindt zich tot een resultaatsverbintenis en is automatisch verantwoordelijk voor de schade tijdens het vervoer, behalve wanneer hij het bewijs levert van zijn aansprakelijkheid ontheven te zijn. De verantwoordelijkheid van

⁹⁴ Gepubliceerd in *R.W.* 1984-85, 134-136, *Arr. Cass.* 1983-1984, 271-272 en *Pas.* 1984, I, 249-251.

de vervoerder is een **risico – verantwoordelijkheid**. Verweerster beroept zich op een voorbehoud dat zij zou geformuleerd hebben op de C.M.R. – Vrachtbrief.

Uit het expertiseverslag blijkt dat niet de vervoerder, maar de bestemming voorbehoud geformuleerd heeft. De vervoerder heeft de goederen in ontvangst genomen zonder voorbehoud te maken en bij gebrek aan bewijs van enige ontheffing van aansprakelijkheid wordt de vervoerder vermoed aansprakelijk te zijn.

Volgens art. 27 C.M.R. is een intrest van 5% verschuldigd vanaf de datum van de schriftelijke vordering.

Besluit: De lasthebber kan sinds een cassatie-arrest van 7 november 1983⁹⁵ een schriftelijke vordering instellen; die schriftelijke vordering schorst de verjaring tot de dag dat de vervoerder per brief zijn aansprakelijkheid afwijst. In het geval van een tijdig geformuleerd voorbehoud wordt de vervoerder geacht aansprakelijk te zijn voor de vastgestelde schade aan de goederen. Bij gebrek aan enig bewijs van een ontheffingsgrond wordt het vermoeden bevestigd en is de vervoerder aansprakelijk.

⁹⁵ Cass. 7 november 1983, *R.W.* 1984-85, 134-136, *Arr. Cass.* 1983-84, 271-272 en *Pas.* 1984, I, 249-251.

6 Besluit

Het C.M.R – Verdrag is een perfect voorbeeld hoe unificatie in het recht van verschillende landen tot stand kan worden gebracht. Toch enige nuance: het hangt nog altijd van land tot land af wat betreft de interpretatie van bepaalde artikels. De weg naar het uiteindelijke C.M.R – Verdrag, ondertekend in 1956 te Genève, was zeer complex: de voorbereidende werkzaamheden namen niet minder dan acht jaar in beslag. Het resultaat mag er echter wezen: een krachtig Verdrag met strenge, maar correcte regels.

Op de schouders van de vervoerder rust een grote last: hij wordt altijd vermoed aansprakelijk te zijn voor de schade aan de goederen tijdens het transport. Hij moet met andere woorden concrete bewijzen aanvoeren om het tegendeel te bewijzen. De rechtspraak is daarin niet mals voor de vervoerder!

Toch is het transport in het algemeen een heel boeiende en bloeiende sector en als je morgen met de auto een vrachtwagen voorbij rijdt, denk dan even na...!

7 Bronnen

Boeken

- PUTZEYS, J., *Le contrat de transport routier des marchandises*, Brussel, Bruylant, 1981, 484 p.
- HAAK, K.F., *De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de C.M.R.*, 's Gravenhage, Stichting Vervoeradres, 1984, 473 p.
- PONET, F., *De overeenkomst van internationaal wegvervoer C.M.R.*, Antwerpen, Kluwer, 1986, 730 p.
- MESSENT, A en GLASS, D.A., *C.M.R.: contracts for the international carriage of goods by road*, Londen, Lloyds, 1993, 350 p.
- WALTERS, B. en TEMMERMAN, W., *Buitenlandse handel: van verkoop tot betaling en financiering*, Deurne, MIM, 1993, 359 p.
- NOELS D., *De tussenpersonen in het transportrecht*, Gent, Mys & Breesch, 1996, 366 p.
- VANDENBERGEN, E., *De overeenkomst met betrekking tot het goederenvervoer over de weg*, Brussel, IWT-ITR, 1999, 174 p.
- DIRIX, E., TILLEMANN, B. VAN ORSHOVEN P., e.a., *De Valks juridisch woordenboek*, Antwerpen, Intersentia, 2001, 429 p.

Tijdschriften

- PONET, F. en WILLEMS, E., "De overeenkomst van internationaal wegvervoer C.M.R., overzicht van internationale rechtspraak 1986-1991", *T.B.H.* 1992, 724-754.
- BERNAUW, K., "Vervoedersaansprakelijkheid en verzekering bij verlies van de lading door diefstal of bedrog: overmacht of grove fout?", *T.B.H.* 1996, 488 – 500.
- PONET, F. en WILLEMS, E., "De overeenkomst van internationaal wegvervoer C.M.R.", *T.B.H.*, 1998, 696-718.

-
- VERBEKE L., "Stuwing door de afzender in het wegvervoer: gedeelde aansprakelijkheid?", *E.T.L.* .2000, 313-327.

Internet

- Informatie over transport bij Belgisch instituut voor transportondernemingen: <http://www.bit0-ibot.be>
- Vonnissen/arresten: <http://www.cass.be>
- Wetgeving: www.staatsblad.be

Errata

Voetnoot 8:

in plaats van art. 13 Wet 3 mei 1999: art. 2, 13° Wet 3 mei 1999.

Voetnoot 11 bijvoegen:

Art. 1,3° Wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer, *B.S.* 27 september 1967, opgenomen onder art. 2, 14° Wet 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg, *B.S.* 30 juni 1999 (bijlage 3), zie ook NOELS D., *de tussenpersonen in het transportrecht*, Gent, Mys & Breesch, 1996, 7.

