

Volume 2 | Jaargang 1
06/07/2023

Nieuwsbrief S&C Services

Laden en lossen in het wegvervoer conform de Algemene Vervoersvoorwaarden versus aansprakelijkheid en CMR-aansprakelijkheidsverzekering¹



Strikt genomen dient er een schriftelijke vermelding in andere zin te zijn alvorens de aansprakelijkheid van de vervoerder in het gedrang kan komen.

Hoewel de nieuwe Algemene Vervoersvoorwaarden, uitgegeven door de beroepsfederaties voor het wegvervoer (Febetra, UPTR en TLV), reeds werden geschreven in 2017 en in voege zijn vanaf 01/01/2018 vloeit er na 5 jaar toepassing nog menig inkt over de toepassing (of eerder: verlegging) van de aansprakelijkheid inzake laden/lossen, zeker in functie van schadegevallen en de aanpak van de CMR-aansprakelijkheidsverzekeraars.

Waarover gaat het precies?

Op de keerzijde van de CMR-Vrachtbrief, uitgegeven door de beroepsfederaties voor het wegvervoer (cfr supra), worden de Algemene Vervoersvoorwaarden weergegeven die als een aanvulling worden beschouwd op de contractuele overeenkomst van vervoer die geregeld wordt door het CMR-Verdrag².

¹ Waarschuwing vooraf: dit artikel is slechts een synopsis met een vleugje persoonlijke insteek. Deze nieuwsbrief heeft niet tot doel een volledige juridische analyse weer te geven (deze pretentie wil ik mezelf niet toe-eigenen, maar is een beknopte weergave van wat ik zelf heb mogen ondervinden vanuit de praktijk).

² Het CMR-Verdrag of Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route is dwingendrechtelijk toepasselijk en regelt onder meer de aansprakelijkheid die de vervoerder kan oplopen bij schade, verlies of vertraging in de

Het artikel “Lading – Lossing – Gewicht” van de Algemene Vervoersvoorwaarden schrijft voor:

“Behoudens schriftelijke vermelding in andere zin, komen partijen uitdrukkelijk overeen dat de belading en lossing gebeurt door de afzender resp. de geadresseerde. In de mate dat de chauffeur door de afzender of de geadresseerde verzocht wordt om deze daden te stellen, gebeurt dit onder uitdrukkelijk toezicht, controle en verantwoordelijkheid van de afzender, resp. de geadresseerde. De vervoerder draagt geen enkele aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door, en/of tijdens belading en lossing”.

Strikt genomen dient er dus een **schriftelijke vermelding in andere zin** te zijn alvorens de **aansprakelijkheid van de vervoerder** in het gedrang kan komen voor schade aan de vervoerde goederen tijdens de **handelingen van het laden en/of lossen**.

Waarom deze Algemene Vervoersvoorwaarden en wat is de draagwijdte ervan?

Het Hof van Cassatie heeft in haar arrest van 19 mei 2000³ geoordeeld dat *“aucune disposition de la C.M.R. ne détermine à qui incombent le chargement et le déchargement des marchandises”*. Hiermee werd dus een knoop doorgemaakt in het doorgaans aangenomen beginsel dat de verrichtingen van laden en lossen deel uitmaakten van de vervoersovereenkomst en dus de bijhorende aansprakelijkheid bij schade bij de vervoerder lag (het laden/lossen werd als een accessoire verbintenis beschouwd die de hoofdverbintenis, meer bepaald het vervoer van goederen, volgde). Dit principe werd onder meer bevestigd door een arrest van het hof van beroep te Antwerpen van 19 december 2005⁴. Het CMR-Verdrag voorziet dus niet welke partij bij de vervoersovereenkomst moet instaan voor de verrichtingen van het laden en/of het lossen van de goederen.

Deze hiaten kunnen dus opgevuld worden door het nationaal (suppletief) recht en bij gebreke hieraan (quod est) **door de vervoersovereenkomst** zelf.

Net vanuit deze laatste zinsnede hebben de Algemene Vervoersvoorwaarden de insteek om een aanvulling te zijn op het CMR-Verdrag in het kader van de vervoersovereenkomst. Dit wordt in de rechtspraak over het algemeen ook aanvaard. Aldus, voor zover er geen

aflevering van de goederen bij grensoverschrijdend vervoer van goederen over de weg. Dit verdrag is door incorporatie in de nationale wetgeving eveneens in België toepasselijk voor het nationaal vervoer.

³Cass. 19 mei 2000, *TBBR* 2002, 103 e.v. Noot P. ALLARY, “Laad- en losplicht in het wegvervoer bij gebreke aan uitdrukkelijke contractuele regeling”, 105 e.v.; *R.H.A.* 2000, p. 340 e.v.

⁴Antwerpen 19 december 2005, *JPA* 2007, 362.

Deze dienstverlening kan in een ruim begrip worden opgenomen binnen een “logistiek” dienstverleningskader waarbij de toepasselijke regelgeving op zich geen dwingend karakter heeft

schriftelijke vermelding in andere zin is, valt de aansprakelijkheid voor het laden en/of lossen bij de afzender resp. de geadresseerde ongeacht wie deze handelingen uitvoert. De vervoerder c.q. de CMR-aansprakelijkheidsverzekeraar zouden hier bij hun aansprakelijkheidsoordeel een beroep kunnen doen op de ontheffingsgrond van art. 17,4c CMR-Verdrag⁵.

CONCLUSIE: bij gebrek aan schriftelijke vermelding in andere zin gelden de Algemene Vervoersvoorwaarden als aanvulling op de vervoersovereenkomst bij het gebruik van een Belgische CMR-Vrachtbrief, uitgegeven door de beroepsfederaties voor het goederenvervoer en wordt dus de aansprakelijkheid verlegd van de vervoerder naar de afzender/geadresseerde bij het laden/lossen.

Schriftelijke vermelding in andere zin

Wat moet nu gezien worden onder schriftelijke vermelding in andere zin? Volgens mij kan dit worden gedefinieerd als ***elke vermelding op papier (al dan niet via elektronische dragers) die voorafgaand aan de betreffende handeling, uitdrukkelijk en ondubbelzinnig is geformuleerd en door de bij de vervoersovereenkomst betrokken partijen (afzender of geadresseerde) impliciet of expliciet werd aanvaard.***

Gezien het betreffende artikel van de Algemene Vervoersvoorwaarden geen enkele vormvereiste oplegt, kan dit op verschillende wijzen gebeuren:

- in de vervoersopdracht zelf;
- Op exemplaar nr. 1 (laden) respectievelijk exemplaar nr. 2 (lossen) van de CMR-Vrachtbrief (let op met voorgedrukte afspraken!);
- gestipuleerd in een “globaal” contract tussen vervoerder en goederenbelanghebbende/afzender/geadresseerde/opdrachtgever;
- in de algemene voorwaarden (let op met aanvaarding van deze algemene voorwaarden, ofwel uitdrukkelijk ofwel aan te tonen via een bestendige handelsrelatie);
- zelfs op een blaadje papier dat tussen de vervoerder en de afzender/geadresseerde wordt opgemaakt net voor de handelingen van laden/lossen zolang de schriftelijke vermelding voldoet aan de hierboven geciteerde definitie.

Hoewel de vormvereisten dus vrij zijn, blijkt in de praktijk dat nog veel vervoerders geen concrete en/of duidelijke afspraken hieromtrent maken met hun opdrachtgevers. Vooral in het actuele

⁵Art. 17,4c bepaalt dat de vervoerder ontheven is van zijn aansprakelijkheid wanneer het verlies of de beschadiging een gevolg is van de bijzondere gevaren, eigen aan één of meer van de volgende omstandigheden: *behandeling, lading, stuwning of lossing van de goederen door de afzender; de geadresseerde of personen, die voor rekening van de afzender of de geadresseerde handelen;*

vervoerslandschap waarbij heel veel opdrachten door vervoerders worden uitbesteed aan andere vervoerders is er nog werk aan de winkel om inzake laden/lossen concrete en duidelijke vermeldingen in andere zin te stipuleren.

Indien meer info/advies/hulp bij het opmaken van een dergelijke clause of overeenkomst contacteer S&C Services op info@scservices.be of telefonisch: 0476/69.49.33.

Voor interessante artikelen hieromtrent, zie:

- F. MELIS, “De vernieuwde algemene voorwaarden voor het wegvervoer: en nieuwe (jonge) wijn en nieuwe zakken”, *I.H.T.* 2021/4, p. 343 e.v.
- J. DELANOTE, “Laden, lossen en stuwen van goederen onder de vervoersovereenkomst”, *I.H.T.* 2019/2, p. 166 e.v.

Laden/lossen en de CMR-aansprakelijkheidsverzekering

Het laden en lossen wordt in de CMR-aansprakelijkheidsverzekering meestal voorzien onder de “duur van de waarborg” of de “aanvang en het einde van de waarborg”.

De “Algemene CMR-Verzekeringsvoorwaarden” van de Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars⁶ vzw dd. 28 februari 1990 voorzien in artikel 2.2 een uitbreiding van de waarborg voor de risico's van laden en lossen:

“De waarborg wordt uitgebreid tot de risico's van laden en lossen wanneer deze verrichtingen worden uitgevoerd door verzekerde of onder zijn verantwoordelijkheid. Het laden wordt omschreven als zijnde de verrichting waarbij de goederen in de onmiddellijke nabijheid van de voertuigen worden opgeheven om op deze laatste te worden geplaatst. Het lossen is de tegengestelde verrichting. Bij het vervoer verricht door middel van tankwagens en -containers, zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van artikel 6, vangt de lading aan op het ogenblik dat de goederen de inrichtingen van de laadplaats verlaten. Het lossen eindigt op het ogenblik dat de volledige lading toegekomen is in de inrichtingen van de losplaats”.

Over het algemeen is deze clause of een variant ervan overgenomen bij de meeste CMR-aansprakelijkheidsverzekeraars.

Op het eerste zicht doet het er dus niet toe of de Algemene Vervoersvoorwaarden spelen of niet, de duur van de waarborg wordt via de verzekeringspolis uitgebreid. Op die manier zou je – als vervoerder steeds binnen de duur van de duur van de waarborg van de polis vallen als je de verrichtingen zelf uitvoert.

⁶ABAM – BVT, zie www.abambvt.be
Copyright S&C Services © 2023

Echter bepaalt artikel 1 van de “Algemene CMR-Verzekeringsvoorwaarden” van de Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars vzw dd. 28 februari 1990 dat het voorwerp van de waarborg: “***de contractuele aansprakelijkheid van de verzekerde in hoedanigheid van vervoerder met betrekking tot internationaal vervoer van goederen over de weg***” is en dat deze contractuele aansprakelijkheid bepaald wordt door het CMR-Verdrag.

Voor zover aldus de contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder kan worden weerhouden, zal de duur van de waarborg uitgebreid worden tot de risico's van het laden/lossen.

En hier knelt nu juist het schoentje. In geval van toepassing van de Algemene Vervoersvoorwaarden verschuift de aansprakelijkheid voor het laden/lossen van vervoerder naar afzender/bestemming. Door de ontheffingsgrond van art. 17,4c CMR-Verdrag is de aansprakelijkheid van de vervoerder niet betrokken en kan je ipso facto geen beroep doen op een vergoeding onder de waarborg van de verzekeringspolis (contractuele aansprakelijkheid).

Welke oplossingen zijn er?

1) Naar verzekeringsvoorwaarden toe zit je ook vast in de traditionele poliswaarborgen omtrent contractuele aansprakelijkheid en laden/lossen. Uiteraard kunnen de verzekeraars bepaalde afwijkingen in de polissen integreren maar dit lijkt mij in strijd te zijn met het voorwerp van de waarborg meer bepaald de contractuele “**aansprakelijkheid**”. Het juridisch correcte kader gaan omzeilen via de CMR-aansprakelijkheidspolis lijkt me dan ook niet meteen de meest pragmatische oplossing.

2) De handelingen van laden en/of lossen kan je buiten de CMR-Aansprakelijkheidsverzekering plaatsen en als een aanvullende dienstverlening beschouwen. Deze dienstverlening kan in een ruim begrip worden opgenomen binnen een “logistiek” dienstverleningskader waarbij de toepasselijke regelgeving op zich geen dwingend karakter heeft (wat niet wil zeggen dat verzekeraars niet kunnen opteren om een dergelijke waarborg onder bepaalde aspecten van de CMR-Verzekeringsvoorwaarden te verzekeren, zoals onder meer doch niet beperkend de vergoeding conform de limitatie van 8,33 SDR, cfr art. 23,3 CMR-Verdrag).

Slotbemerking

Voor bepaalde types van vervoer lijken mij de handelingen van laden/lossen inherent aan het vervoer. Dit zijn dan geen bijkomstige of accessoire verbintenissen meer. Hieruit volgt dat de verlegging van de aansprakelijkheid conform de Algemene Vervoersvoorwaarden weerlegd worden door de feitelijke en praktische uitvoering van de

vervoersovereenkomst. Denken we hierbij maar aan vervoer met (erop gemonteerde) kraanwagens, het autovervoer waarbij een specifiek type vrachtwagen wordt ingezet, het tankvervoer, etc etc...

Doch zoals elk aspect in de regeling van schadegevallen is het geen zwart-wit verhaal maar eerder een grijze zone met ontelbare nuances...

Ook nieuwsgierig? Volg mijn LinkedIn-pagina [linkedin.com/in/bartvanacker7](https://www.linkedin.com/in/bartvanacker7), andere kanalen op sociale media volgen spoedig...

Met bijzondere groeten

Bart Van Acker

Contacteer ons vrijblijvend:

Tel: +32 50 27 04 86

Mobile: +32 476 69 49 33

E-mail: bart@scservices.be

Web: www.scservices.be

