

Opvolgend vervoer

 sva.nl/congres/opvolgend-vervoer

Vervoerrecht Opvolgend vervoer / artikel 34 CMR



mr. Carlijn ten Bruggencate

Advocaat bij Cox Ten Bruggencate Advocaten

1. Inleiding

De regeling voor opvolgend vervoer is misschien wel het meest actuele onderwerp uit het CMR-verdrag van 1956. Over geen van de hoofdstukken van het verdrag worden in Nederland zulke wisselende en vernieuwende uitspraken geweest als over het hoofdstuk over opvolgend vervoer. Maar nieuwe inzichten zijn niet per definitie beter dan oude. Zo is de oorspronkelijke bedoeling van de regeling zoals die de opstellers van het verdrag in 1956 voor ogen stond, een stuk beter te begrijpen en acceptabeler dan de huidige interpretatie ervan. Ik bepleit daarom de volgende stelling:

“De regeling voor opvolgend vervoer moet worden beperkt tot gevallen van estafettevervoer, waarbij de goederen en de vrachtbrief van de ene aan de andere vervoerder worden overgedragen. Bij alle varianten van ondervoer moet hij buiten beschouwing worden gelaten.”

Wat bedoel ik met estafette vervoer, en waarom moet de regeling in alle overige gevallen buiten beschouwing blijven? Het is algemeen bekend dat de reikwijdte van de regeling voor opvolgend vervoer in Nederland niet uniform wordt geïnterpreteerd. Wat de ene rechter opvolgend vervoer vindt, vindt de andere ondervoer. Wat ik hier niet zal doen, is precies langs lopen wat de verschillende rechtbanken en hoven allemaal wel of niet schuiven onder het begrip opvolgend vervoer. Daar zouden we de rest van de middag namelijk gemakkelijk mee kunnen vullen. Aan het einde zou u echter niet veel wijzer zijn dan de wetenschap dat iedere rechter (niet eens iedere rechtbank!) daar anders over denkt. Ik zal alleen de twee uiterste interpretaties van het begrip aangeven. Belangrijker vind ik om in te gaan op de gevolgen van toepassing van de regeling. De vraag of de regeling wel of niet geldt is namelijk geen academische discussie. Het heeft rechtstreeks invloed op de vraag, of en in hoeverre een vervoerder aansprakelijk is in geval van schade of verlies tijdens het vervoer.

2. Opvolgend vervoer - hoe zat het ook alweer?

Het CMR-verdrag (1956) is geschreven in een tijd dat de wereld van vervoer er anders uitzag. Internationale transporten werden toen vaker dan nu in delen opgeknipt en uitgevoerd door meerdere feitelijk vervoerders. De vervoerders reden hun stukje van het transport en gaven de

goederen aan de grens, of op een andere plaats, over aan de volgende vervoerder. In het CMR-verdrag werd voorzien in een regeling over de aansprakelijkheid van deze zogenaamde 'opvolgend vervoerders' ten opzichte van elkaar en ten opzichte van derden.

Bij wegtransporten zijn tegenwoordig doorgaans nog steeds meerdere vervoerders betrokken, maar niet op de wijze als destijds voorzien. Tegenwoordig wordt een transport bijna altijd een of meerdere keren in zijn geheel uitbesteed aan een ondervoerder. Het wordt uitgevoerd door één feitelijk vervoerder, die is ingeschakeld via een keten van meerdere papieren vervoerders. De vraag die in de jurisprudentie steeds weer opkomt, is of dit scenario valt onder de regeling voor opvolgend vervoer.

2.1 Opvolgend vervoer en ondervoer

Art. 34 CMR is de toegangspoort naar de opvolgend vervoerregeling. Het luidt:

“Indien een vervoer, onderworpen aan één enkele overeenkomst, wordt bewerkstelligd door opvolgende wegvervoerders, worden de tweede en ieder van de volgende vervoerders door inontvangstneming van de goederen en van de vrachtbrief partij bij de overeenkomst op de voorwaarden van de vrachtbrief en wordt ieder van hen aansprakelijk voor de bewerkstelling van het gehele vervoer.”

De 'voorwaarden' voor opvolgend vervoer zijn dus de volgende:

- Er is één overeenkomst voor het gehele vervoer;
- Inontvangstneming van de goederen;
- Inontvangstneming van de vrachtbrief.

Door inontvangstneming van de goederen en de vrachtbrief treedt de opvolgend vervoerder toe tot de overeenkomst die de hoofdvervoerder sloot met de afzender. Tussen de afzender en de opvolgend vervoerder gelden de voorwaarden die de afzender met de hoofdvervoerder overeen kwam.

Dat klinkt als een helder overzicht, maar de vraag in welke gevallen de regeling moet worden toegepast wordt (zeer) wisselend beantwoord.

2.2 De meest enge leer; alleen estafettevervoer

De oorspronkelijke bedoeling van de verdragsopstellers richtte zich op het scenario dat meerdere vervoerders samen één transport uitvoeren. Zij voeren als het ware een estafetteploeg uit waarbij het stokje - de goederen - van de één op de ander wordt overgedragen. Ook de vrachtbrief, die betrekking heeft op het gehele traject, wordt daarbij onderling doorgegeven.

De regeling is gebaseerd op het CIM-verdrag voor spoorvervoer uit 1952, dat een vergelijkbare regeling kent. In het spoorvervoer reden vervoerders enkel trajecten binnen hun eigen land. Bij de grens werd bijvoorbeeld een Nederlandse locomotief afgekoppeld en werd de trein aan een Belgische loc gekoppeld, die er vervolgens mee reed tot de Belgisch - Franse grens, enzovoort. In het spoorvervoer wordt nog steeds veel op deze manier gereden. Dit is het scenario dat de opstellers van het CMR-verdrag voor ogen hadden bij het schrijven van de regeling over opvolgend vervoer. Van ondervoer, waarbij een traject door de hoofdvervoerder in het geheel

wordt uitbesteed aan een ondervoer, was in het spoorvervoer geen sprake. Aanvankelijk werd door de rechters in Nederland, en overigens ook daarbuiten, aangenomen dat alleen dit scenario onder de regeling voor opvolgend vervoer valt. Nog steeds wordt deze leer door sommige rechters aangehangen. Ondervoer valt volgens deze lezing niet onder de regeling.

2.3 De meest ruime leer

Toepassing van de regeling werd vanaf de jaren negentig door sommigen verruimd tot gevallen van ondervoer. In 2008 wees het hof Den Bosch, dat tot op dat moment aan de enge leer had vastgehouden, een arrest dat haaks stond op haar eerdere uitspraken. De onderliggende casus was als volgt. Afzender Lapple gaf opdracht aan Pfefferkorn tot een grensoverschrijdend vervoer over de weg van Duitsland naar Nederland van een machine. Pfefferkorn besteedde het vervoer volledig uit aan Van der Graaf, die het doorgaf aan Penske, die het op haar beurt doorgaf aan TCK. TCK verrichtte in haar eentje het volledige transport. In het arrest overwoog het hof dat alle in deze keten betrokken vervoerders moesten worden aangemerkt als opvolgend vervoerder. Volgens het hof nam TCK de goederen en de vrachtbrief direct van de afzender in ontvangst 'mede namens de boven hem liggende vervoerders'. Via een constructie van vertegenwoordiging van de papieren vervoerders door de feitelijk vervoerder meende het hof dat alle papieren vervoerders toetreden tot de hoofdovereenkomst tussen afzender en eerste vervoerder. Deze interpretatie maakt het toepassingsgebied van de opvolgend vervoerderregeling veel ruimer. Elk geval van ondervoer is volgens deze uitspraak opvolgend vervoer en alle in de keten betrokken vervoerders zijn opvolgend vervoerder.

Er zitten wat varianten tussen de enge en de meest ruime leer, waarbij in een keten van ondervoerders bijvoorbeeld alleen de eerste en de laatste vervoerder door de rechter als opvolgend vervoerder worden aangemerkt, en de middelste(n) niet. Een aantal jaar geleden werd door de rechtbank Arnhem nog aangenomen dat alleen estafettevervoer onder de regeling valt. Maar de meeste rechters neigen ernaar het begrip opvolgend vervoer breed uit te leggen.

3. Is het erg om opvolgend vervoerder te zijn?

Is het voor de praktijk van belang, dat rechters ondervoer soms aanmerken als opvolgend vervoer? Dat blijkt zeer zeker het geval. De crux van het antwoord op die vraag zit in de aparte bepalingen, die gelden voor opvolgend vervoerders. Hoofdstuk 6 bevat '*bepalingen nopens vervoer verricht door opvolgend vervoerders*' en steeds meer blijkt dit hoofdstuk een hoge hoed te zijn met een aantal konijnen erin. Recent is nog een uitspraak geweest, die nieuw licht werpt op de opvolgend vervoer situatie, en ook een oudere uitspraak verdient de aandacht.

3.1 Regres tussen opvolgend vervoerders

Het eerste vonnis dat ik bespreek is geweest door de rechtbank Utrecht in december 2010 (SES 2011/117). Het betreft een in meerdere opzichten klassiek CMR-geval.

De eigenaar van computeronderdelen had vervoerder Trans-o-Flex opgedragen om een zending van Nederland naar Duitsland te vervoeren. Trans-O-Flex besteedde dat uit aan Beurskens, die het naar goed gebruik op zijn beurt weer uitbesteedde aan Veldhuizen. Veldhuizen haalde de

zending op vrijdag op met de bedoeling deze maandag af te leveren in Duitsland. Tijdens het overstaan van de beladen trailer tijdens het weekend op het terrein van Veldhuizen werd de lading gestolen.

Trans-o-Flex, die kennelijk buiten rechte schade had vergoed aan zijn opdrachtgever, sprak in Duitsland Beurskens aan tot vergoeding van schade. Beurskens had Trans-o-Flex overigens in Nederland gedagvaard tot verkrijging van een verklaring van recht, maar was daarmee net te laat. Dit processueel geharrewar hoeft niet te verbazen; diefstal door derden tijdens het overstaan is een typisch geval waarin de Nederlandse en Duitse rechter wel verschillend willen oordelen over aansprakelijkheid van de vervoerder, meer specifiek over de vraag of sprake is van 'doorbreking' op grond van art. 29 CMR. Inderdaad veroordeelde de Duitse rechter Beurskens om de schade onbeperkt te vergoeden aan Trans-o-Flex. Hoogstwaarschijnlijk zou de Nederlandse rechter de limiet op basis van de gepresenteerde feiten in stand hebben gelaten. Beurskens nam vervolgens regres op Veldhuizen, de onderste en feitelijk vervoerder in de keten, door een procedure aanhangig te maken voor de rechtbank Utrecht.

Beurskens baseerde zich daarbij niet op de bekende algemene aansprakelijkheidsbepalingen uit het CMR, maar beriep zich op de regeling voor opvolgend vervoerders. Veldhuizen protesteerde daartegen door te betogen dat de vrachtbrief en de goederen niet aan hem waren overgedragen door Beurskens. Veldhuizen had de vrachtbrief rechtstreeks van de aflader ontvangen, maar de tussenliggende vervoerders Trans-o-Flex en Beurskens hadden de vrachtbrief nooit in handen gehad. Er was dus geen sprake van 'elkaar opvolgende vervoerders'. De rechter oordeelde echter in een heel korte overweging, onder verwijzing naar 'bestendige jurisprudentie', dat desondanks sprake was van opvolgend vervoer.

"Voor de vraag of Veldhuizen aansprakelijk was voor de schade hanteerde de rechtbank vervolgens niet de algemene maatstaf (art. 17 CMR), maar art. 37 CMR. Dat artikel bepaalt hoe schadevergoeding moet worden verdeeld in geval van opvolgend vervoer. Het luidt als volgt: De vervoerder, die een schadevergoeding heeft betaald uit hoofde van de bepalingen van dit Verdrag, heeft recht van verhaal voor de hoofdsom, rente en kosten tegen de vervoerders, die aan de uitvoering van de vervoerovereenkomst hebben deelgenomen, overeenkomstig de volgende bepalingen: a) de vervoerder, door wiens toedoen de schade is veroorzaakt, draagt de schadevergoeding alleen, onverschillig of deze door hemzelf of door een andere vervoerder is betaald; [...]"

De rechtbank hoefde alleen maar vast te stellen dat de schade uitsluitend was ontstaan door het handelen van Veldhuizen, namelijk het laten overstaan van de beladen trailer op een kennelijk onvoldoende beveiligd terrein. Enig handelen van Beurskens of Trans-o-Flex speelde daarbij geen rol. Veldhuizen betoogde nog, dat het overstaan gedurende het weekend mede was te wijten aan de planning van zijn opdrachtgever Beurskens. Maar de rechtbank oordeelde conform vaste jurisprudentie, dat dat gegeven er niet aan af deed dat de goederen gedurende het weekend onder de hoede waren van Veldhuizen, en dat het aan haar was om afdoende veiligheidsmaatregelen te treffen. Zodoende diende Veldhuizen als enige op te komen voor de ontstane schade.

Goed, zei Veldhuizen, maar als ik aansprakelijk ben voor diefstal tijdens het overstaan, dan is dat conform de Nederlandse maatstaven tot de CMR-limiet. Ook dat beroep ging niet op. Beurskens had haar vordering namelijk niet gebaseerd op art. 29 CMR, dat bepaalt dat een vervoerder geen

beroep toekomt op de limiet wanneer de schade voortkomt uit opzet, of uit schuld, die volgens het recht van het land waar de zaak aanhangig is, aan opzet gelijk te stellen is. In plaats daarvan baseerde Beurskens zijn vordering op art. 39 CMR uit het opvolgend vervoer hoofdstuk. Daarin staat dat:

“De vervoerder, op wie verhaal wordt uitgeoefend ingevolge de artikelen 37 en 38, niet [is] gerechtigd de gegrondheid van de betaling door de vervoerder, die het verhaal uitoefent, te betwisten, wanneer de schadevergoeding is vastgesteld bij rechterlijke uitspraak, mits hij behoorlijk van het rechtsgeding in kennis is gesteld en hij gelegenheid heeft gehad om daarin zich te voegen of tussen te komen.”

De schadevergoeding die ik heb moeten betalen, zo zei Beurskens, is vastgesteld door de Duitse rechter. Ik heb Veldhuizen van dat geding in kennis gesteld door hem een *Streitverkundung* te sturen, een Duitse oproep om in een geding bij te treden. Daarmee is Veldhuizen in de gelegenheid gesteld om zich te voegen of tussen te komen. Dit brengt mee dat Veldhuizen aan mij moet betalen wat ik op grond van het Duitse vonnis aan Trans-o-Flex heb betaald; de volledige waarde van de gestolen goederen - zonder toepassing van de limiet.

Veldhuizen betoogde dat art. 39 haar weliswaar verbood om de gegrondheid van de betaling van Beurskens aan Trans-o-Flex te betwisten, maar dat het haar wel vrij stond om (de mate van) haar eigen aansprakelijkheid te betwisten. Daar ging de rechtbank Utrecht niet in mee:

“Doel van deze bepaling is immers, aldus de rechtbank, om regres in geval van een rechterlijke uitspraak voor de veroordeelde gemakkelijker te maken en te voorkomen dat een vervoerder die de schadevergoeding betaalt, alsnog een deel van een schade zelf zou moeten dragen buiten het geval dat deze schade gedeeltelijk door hem is veroorzaakt. Indien onder de gegrondheid van de betaling niet tevens de aansprakelijkheid van de opvolgende vervoerder zou worden verstaan, zou dit in strijd zijn met doel en strekking van deze bepaling, nu immers alsdan alsnog diens aansprakelijkheid zou moeten worden vastgesteld op basis van artikelen 17, 23 en 29 CMR-verdrag, en daardoor een verschil zou kunnen ontstaan tussen de aansprakelijkheid van de eerst aangesproken vervoerder en de vervoerder waarop verhaal wordt gezocht.”

Wat betekent deze uitspraak? Het CMR legt voor alle partijen in alle landen gelijke normen neer. Alle rechters worden geacht die normen op gelijke wijze te interpreteren en toe te passen.

Daarop bestaat één uitzondering; de vraag of in een specifiek geval de CMR-limiet moet worden doorbroken. Dat mag, moet zelfs, een rechter beoordelen aan de hand van zijn eigen, binnenlandse interpretatie van de maatstaf ‘aan opzet gelijk te stellen schuld’ uit art. 29 CMR. Vanwege die verwijzing naar het nationale recht kunnen vergelijkbare zaken die voor de rechters van verschillende landen worden gebracht, een verschillende uitkomst hebben. De ene rechter kan het handelen van een vervoerder bestempelen als ‘aan opzet gelijk te stellen schuld’ en hem veroordelen tot vergoeding van alle schade, terwijl een andere rechter op basis van hetzelfde feitencomplex kan oordelen dat de vervoerder slechts aansprakelijk is tot de limiet. De verschillende invulling van art. 29 CMR heeft geleid tot de bekende verklaring van recht procedures in Nederland.

De uitspraak van de rechtbank Utrecht heeft tot gevolg, dat rechters niet meer altijd hun eigen recht mogen toepassen op de vraag of een vervoerder zich in een specifiek geval mag beroepen op de limiet of niet. Aansprakelijkheid van Veldhuizen werd immers niet meer inhoudelijk beoordeeld door de Nederlandse rechter. Die kopieerde simpelweg het oordeel van de Duitse rechter uit de procedure waarin Beurskens was veroordeeld, en paste dat één op één toe op Veldhuizen. Heel concreet betekende dit voor Veldhuizen dat zijn aansprakelijkheid niet gelimiteerd werd, wat naar Nederlandse maatstaven vrijwel zeker wél het geval zou zijn geweest.

3.1.1 Verklaring van recht

Dat alle verhoudingen in de vervoersketen aan de hand van dezelfde maatstaf worden beoordeeld, en dat alle vervoerders, of geen van hen, een beroep toekomt op de limiet, lijkt in eerste instantie niet zo gek. Toch zitten er ook opmerkelijke consequenties vast aan deze constructie.

Als de uitspraak van de rechtbank Utrecht navolging krijgt, zal het starten van een verklaring van recht procedure in een aantal gevallen zonder gevolg blijven. Stelt u zich het volgende, klassieke CMR plaatje voor: een ladingbelanghebbende schakelt vervoerder A in, die het vervoer integraal uitbesteedt aan vervoerder B. B instrueert op zijn beurt vervoerder C, die het hele vervoer feitelijk uitvoert. Tijdens het transport treedt schade op, en C vordert in Nederland een verklaring van recht, dat hij jegens B niet verder aansprakelijk is dan tot de limiet. Uitgangspunt is dat aansprakelijkheid van vervoerder C jegens vervoerder B wordt beoordeeld aan de hand van Nederlandse maatstaven. Maar dan blijkt dat A al eerder een vordering heeft ingesteld tegen B in Frankrijk, en dat B daar is veroordeeld tot 'de volle mep'. B zal in de in Nederland door C aangespannen verklaring van recht procedure een reconventionele vordering instellen. Daarin zal hij betogen dat C de gegrondheid van zijn betaling aan A niet mag betwisten, en dus 'de volle mep' moet vergoeden. B vordert in wezen dat de Nederlandse rechtbank het oordeel van de Franse rechter, gewezen tussen A en B, kopieert en plakt in de Nederlandse uitspraak over de verhouding tussen B en C. Ook vervoerder C, die niet in Frankrijk is gedagvaard, krijgt zo het Franse doorbrekingsvonnis op zijn bord. Dat wil zeggen, als er tegen de tijd dat vervoerder B zijn reconventionele vordering in moet stellen tegen vervoerder C, een Frans vonnis is tegen hem. Anders dan in het inmiddels vrij klassieke verklaring van recht gevecht, waarin het erom gaat wie als eerste een procedure aanhangig heeft gemaakt, is voor kopieer-en-plak-regres op grond van de opvolgend vervoerregeling niet voldoende, dat er elders een procedure aanhangig is. Art. 39 CMR schrijft voor dat de regresvordering niet kan worden betwist, wanneer de schadevergoedingsplicht van de regresnemende vervoerder 'is vastgesteld bij rechterlijke uitspraak'. Er moet dus een vonnis zijn tegen de regresnemende vervoerder. De uitspraak van de rechtbank Utrecht zal dan ook tot gevolg hebben, dat in geschillen op basis van het CMR-verdrag niet alleen aan *forum shopping* wordt gedaan, maar ook aan *judgement rushing*.

3.1.2 Verjaring

Bovendien betekent dit dat vervoerders in de situatie van C, zoals ook Veldhuizen veel langer dan gedacht tot vergoeding van schade kunnen worden aangesproken. Het opvolgend vervoerhoofdstuk kent namelijk een eigen verjaringsregeling. De termijnen voor het instellen van een vordering zijn gelijk; een jaar in normale gevallen, en drie jaar in gevallen van opzet of bewuste roekeloosheid. Maar die termijnen gaan pas lopen op het moment dat de regresnemende partij aan zijn opdrachtgever vrijwillig heeft betaald, of op het moment dat hij

daartoe in een vonnis wordt gedwongen. Als Beurskens op grond van de algemene bepalingen van het verdrag in Nederland een vordering had willen instellen tegen Veldhuizen, had hij dat binnen een jaar en zestig dagen na het schadegeval moeten doen, dat plaatsvond in januari 2005. Op grond van de opvolgend vervoerregeling ging de verjaringstermijn van de regresvordering echter pas lopen op het moment dat de Duitse rechter hem in hoger beroep had veroordeeld, dat was in mei 2008. Omdat er in dit geval naar Duits maatstaven bovendien sprake was van bewuste roekeloosheid, gold een driejaar termijn. Het vorderingsrecht ten aanzien van een schade uit januari 2005 verjaarde daardoor pas in mei 2011.

3.1.3 Onderling regres is beperkt

Tot slot zit er nog een rariteit in de regresregeling voor opvolgend vervoerders. Zoals hierboven aangegeven mag een vervoerder, tegen wie een vordering is ingesteld, de gegrondheid van de schadevergoedingsplicht niet betwisten, *wanneer hij is aangesproken op grond van art. 37 of 38 CMR*. En wie kan er op grond van art. 37 worden aangesproken? Dat is, wanneer helder is waar de schade is voorgevallen, alleen de 'schaderijder'. In negen van de tien gevallen is dat de laatste, feitelijk vervoerder. Papieren vervoerders hebben immers weinig gelegenheid om schade te veroorzaken aan de goederen, behoudens bijvoorbeeld het verkeerd doorgeven van instructies. Goed, stel dat vervoerder A de volledige schade heeft vergoed aan de ladingbelanghebbende naar aanleiding van een Frans of Duits vonnis. Vervoerder A spreekt vervolgens in Nederland vervoerder B aan, met wie hij een contract heeft. Dat is niet de feitelijk vervoerder, want vervoerder B heeft de opdracht op zijn beurt uitbesteed aan vervoerder C, die het transport heeft uitgevoerd. Vervoerder A kan geen regres nemen op vervoerder B op grond van de opvolgend vervoerregeling. Dat is immers niet de schaderijder, want dat is C. Als A een vordering instelt tegen zijn ondervoerder B kunnen er twee dingen gebeuren. Volgens sommige rechters kan vervoerder A vervoerder B überhaupt niet aanspreken¹, omdat de opvolgend vervoerregeling zou voorschrijven dat alleen de schaderijder kan worden aangesproken. Dat is natuurlijk een heel ongewenste uitkomst. Vervoerder A heeft vervoerder B uitgekozen, en heeft van hem kunnen controleren of hij adequaat verzekerd is en netjes te werk gaat. Op hem, zijn contractspartij, hoort hij regres te kunnen nemen als er schade optreedt onderweg. Andere rechters vinden gelukkig dat A B wel kan aanspreken. Dat regres is dan echter niet gebaseerd op de opvolgend vervoerregeling, maar op de 'normale' bepalingen van het verdrag. En dan komt de rariteit aan het licht: vervoerder A kan zich jegens zijn contractspartij, vervoerder B, niet beroepen op het Franse of Duitse vonnis op grond waarvan hij heeft betaald. In die mogelijkheid voorziet de opvolgend vervoerregeling immers niet, die is beperkt tot regres op de schaderijder. Op grond van die regeling zou vervoerder A een kopieer-en-plak- vonnis kunnen krijgen voor de volle mep tegen vervoerder C, die hij niet kent en die mogelijk een onverzekerde Hongaarse eigen rijder is. Tegen die vervoerder C zou, als klap op de vuurpijl, een vordering moeten worden ingesteld voor de rechtbank in zijn woonplaats, in Hongarije dus. Maar voor precies dezelfde schade moet vervoerder A jegens vervoerder B een inhoudelijke procedure voeren, naar Nederlandse maatstaven, die er wellicht op neerkomt dat aansprakelijkheid van vervoerder B wordt beperkt tot de limiet. De regeling leidt dus tot volstrekte willekeur bij het nemen van onderling regres.

3.2 Binnenlands vervoer onderworpen aan de CMR

Uit een tweede, al wat oudere uitspraak die ik wil bespreken, blijkt dat de regeling voor opvolgend vervoer ook opmerkelijke gevolgen kan hebben in een situatie van estafette vervoer. In 2002 wees het hof Den Haag een arrest in de zaak tussen afzender KNP en vervoerder Lemm.² KNP had het vervoer van Maastricht naar Engeland opgedragen aan Leys Ferry. Deze had het stukje van Maastricht naar de haven in Rotterdam opgedragen aan Lemm. De bedoeling was dat de trailer daar zou worden overgenomen door andere vervoerders voor het traject per ferry en het traject binnen Engeland. De lading werd echter gestolen nadat de chauffeur van Lemm de trailer 's nachts langs de openbare weg in de buurt van zijn huis had geparkeerd. Voor het transport was geen vrachtbrief opgemaakt.

De vrachtbrief is, althans lijkt, van essentieel belang voor de vraag of sprake is van opvolgend vervoer. Art. 34 CMR, de poort naar het hoofdstuk over opvolgend vervoer, bepaalt namelijk dat een vervoerder opvolgend vervoerder wordt door inontvangstname van de vrachtbrief. Daarop kan hij zien dat het stukje vervoer dat hij uitvoert, en dat mogelijk een binnenlands stukje vervoer is, onderdeel is van een internationaal vervoer. De Nederlandse delegatie was bij het opstellen van het verdrag fervent voorstander van vermelding van de opvolgend vervoerder op de vrachtbrief als vereiste voor toepassing van de regeling. Zoals dat gaat bij internationale conferenties kwam het tot een compromis: vermelding van de naam van de opvolgend vervoerder op de vrachtbrief is niet nodig, maar de opvolgend vervoerder moet de vrachtbrief wel 'in ontvangst nemen'. Art. 35 CMR werkt dat vereiste nader uit. Het bepaalt dat de vervoerder die de goederen van de voorgaande vervoerder in ontvangst neemt, aan hem een gedateerd en ondertekend ontvangstbewijs geeft. Ook moet de opvolgend vervoerder zijn naam en adres op het tweede exemplaar van de vrachtbrief vermelden. Zonder overgave van de vrachtbrief aan een vervoerder kan die dus geen opvolgend vervoerder zijn, zou je denken.

Niet volgens het hof Den Haag. Het hof oordeelde dat op de overeenkomst van internationaal wegvervoer - ook zonder vrachtbrief - het CMR-verdrag van toepassing was. Het oordeelde voorts dat Lemm ermee bekend was dat het transport onderdeel uitmaakte van een grensoverschrijdend vervoer, onder meer omdat zij de trailer diende af te leveren bij de ferry terminal te Rotterdam, en omdat Lemm een verzekering had afgesloten ter dekking van aansprakelijkheid op grond van het CMR-verdrag:

"Lemm moet, gelet op haar voormelde bekendheid, geacht worden tot deze overeenkomst [tussen afzender KNP en hoofdvervoerder Leys Ferry, CTB] te zijn toegetreden. Dat in casu een vrachtbrief ontbrak - en dus ook niet door (de chauffeur van) Lemm in ontvangst is genomen - behoeft onder deze omstandigheden aan de toepasselijkheid van art. 34 van de CMR niet in de weg te staan."

Aldus deed het hof Den Haag het vereiste van aanwezigheid en inontvangstneming van een vrachtbrief voor toepasselijkheid van de opvolgend vervoerregeling geheel vervallen.

Voor vervoerder Lemm maakt het een hoop uit of hij aansprakelijk is als binnenlands vervoerder, of als CMR-vervoerder. De binnenlandse limiet is namelijk € 3,40, afgezet tegen 8,33 SDR in het CMR-verdrag. De binnenlandse limiet kan bovendien een stuk moeilijker opzij worden gezet dan de limiet uit het CMR. Sommigen noemen de binnenlandse limiet uit boek 8 BW zelfs nagenoeg onbreekbaar, en inderdaad is er slechts een enkele uitspraak te vinden waarin de binnenlandse

limiet is doorbroken.³ Daarnaast geldt voor schade die zich voordoet tijdens een vervoer waarop boek 8 BW van toepassing is, onder alle omstandigheden een verjaringstermijn van een jaar. Ook in geval van diefstal door de bedrijfsleiding van een vervoerder is die termijn een jaar.

Wordt een vervoerder echter aangemerkt als opvolgend vervoerder op grond van het CMR-verdrag, dan kan hij jaren na een schadegeval nog tot vergoeding worden aangesproken, zo zagen we net.

Overigens bestaat er ook over dit aspect van de regeling voor opvolgend vervoer geen eensgezindheid in de rechtspraak. Nog geen half jaar na de uitspraak van het hof Den Haag sprak het hof Den Bosch zich uit voor een veel striktere toepassing van het vereiste van inontvangstneming van de vrachtbrief. Ook het hof Amsterdam heeft zich in voorzichtiger termen over het vereiste van overdracht van de vrachtbrief uitgelaten dan het hof Den Haag.

Ongeacht het antwoord op de vraag of sprake is geweest van estafette- of van ondervoerder, en ongeacht de vraag of er een vrachtbrief is en wat daar op staat, blijft dus onzeker of een rechter de opvolgend vervoerregeling in een specifiek geval zal toepassen.

3.3 Het vorderingsrecht van de ladingeigenaar; ook weer willekeur

De opvolgend vervoerregeling heeft nog een aantal konijnen in de hoge hoed, waarvan ik er hier twee kort wil aanstippen. Als crux van de opmerkelijke opvolgend vervoerregeling wordt doorgaans art. 36 genoemd, dat bepaalt op wie de ladingbelanghebbende, die door een vervoer schade heeft geleden, regres kan nemen. Het idee van de opstellers van het verdrag is kennelijk geweest dat een ladingbelanghebbende in geval van opvolgend vervoer de mogelijkheid zou moeten hebben om regres te nemen op meerdere van de betrokken vervoerders. Art. 36 CMR bepaalt:

Behoudens in het geval van een eis in reconventie [...] kan de vordering tot aansprakelijkstelling voor verlies, beschadiging of vertraging slechts worden gericht tegen de eerste vervoerder, de laatste vervoerder of de vervoerder, die het deel van het vervoer bewerkstelligde, gedurende hetwelk het feit, dat het verlies, de beschadiging of de vertraging heeft veroorzaakt, zich heeft voorgedaan; de vordering kan tegelijkertijd tegen verschillende van deze vervoerders worden ingesteld.

3.3.1 Regres op de 'laatste vervoerder'

In principe kan een ladingbelanghebbende zijn vordering dus instellen tegen de eerste, de laatste of de schaderijgende vervoerder. Hij kan dat ook tegen al deze vervoerders tegelijk doen. De redelijkheid van de (aanvullende) mogelijkheid tot regres op de schaderijder valt wel in te zien. Of die mogelijkheid voor de ladingbelanghebbende nou zo aantrekkelijk is, is overigens de vraag. Meestal zal de ladingbelanghebbende regres willen nemen op zijn contractspartij. De andere partijen, die vaak verder weg zitten dan zijn contractspartij en die doorgaans niet méér solvabel zijn dan de vervoerder die hij zelf heeft uitgekozen, zullen hem om het even zijn. De eerste vervoerder, tegen wie ook een vordering kan worden ingesteld, is degene met wie de ladingbelanghebbende een contract heeft. De mogelijkheid van regres op hem voegt niets toe aan de basisregeling van het verdrag. Maar regres op de laatste vervoerder? Als dat niet de

schaderijder is (bijvoorbeeld omdat de schade is veroorzaakt door het verkeerd doorgegeven van een temperatuurinstructie in de keten boven hem), waarom zou de ladingeigenaar dan regres mogen nemen op hem?

Hij wordt aansprakelijk voor het handelen van personen die hem hebben ingeschakeld, of zelfs voor het handelen van de opdrachtgever van zijn opdrachtgever. Dat is een verbintenisrechtelijk novum, en het is de vraag hoe zo'n vervoerder hetgeen hij vergoedt aan de ladingbelanghebbende, moet terugvorderen van vervoerders in de keten boven hem.

3.3.2 *Eis in reconventie*

De beperking van het regres tot bepaalde vervoerders geldt, volgens de tekst van het artikel, kennelijk niet in geval van een eis in reconventie. De strekking van die uitzondering is niet helemaal duidelijk, maar mogelijk voor Nederland zeer relevant. Veel CMR procedures in Nederland beginnen immers met een verklaring van rechtegvaarding door een vervoerder. Die worden niet alleen uitgebracht door feitelijk vervoerders, maar ook door papieren vervoerders hogerop in de keten. Ladingbelanghebbenden die hun schade vergoed willen zien door een vervoerder, doen dat hier dus vaak bij wijze van een eis in reconventie in zo'n verklaring van recht procedure. Betekent art. 36 nu, dat een ladingeigenaar bij wijze van een eis in reconventie op iedere vervoerder regres kan nemen, en niet alleen op de eerste, de laatste en de schaderijdende vervoerder? Daar lijkt het wel op. Op die manier trekt een papieren vervoerder, die in het midden van de keten zit en die voor alle zekerheid een verklaring van recht uitbrengt, mogelijk een vordering van de ladingeigenaar naar zich toe.

3.4 Insolventie in de vervoersketen

En dan is er nog de regeling voor regres in geval van insolventie van één van de vervoerders, art. 38 CMR. Dat luidt: *Indien één van de vervoerders insolvent is, wordt het door hem verschuldigde deel, dat hij niet heeft betaald, tussen alle andere vervoerders verdeeld in verhouding tot hun beloning.*

Stel dat in het hiervoor geschetste voorbeeld feitelijk vervoerder C schade veroorzaakt tijdens een transport, en vervolgens failliet gaat. Zonder de opvolgend vervoerder regeling zou de ladingeigenaar de schade verhalen op vervoerder A, die regres zou nemen op vervoerder B. B kan zich niet meer omdraaien naar C, en blijft dus met het gehele schadebedrag zitten. Dat is voor hem niet prettig, maar ook niet onlogisch. B heeft C immers ingeschakeld, en moet zoals iedere contractspartij van een failliet op de blaren zitten als zijn keuze slecht uitpakt. Past een rechter de opvolgend vervoerregeling toe, dan zouden vervoerders A en B de schade moeten delen naar rato van hun beloning. Als wij ervan uitgaan dat vervoerder A een iets hoger vrachttarief heeft dan vervoerder B, dan krijgt A dus ruim de helft van de schade voor zijn rekening. En dat terwijl A wellicht een stuk secuurder is geweest bij het selecteren van de goed verzekerde vervoerder B, dan dat B is geweest bij het inschakelen van vervoerder C. Daar valt op aan te merken dat vervoerder A bij het uitbesteden aan vervoerder B zou kunnen bedingen dat die op zijn beurt niet mag uitbesteden, waarmee vervoerder A zich dit probleem kan besparen. Maar in de praktijk blijkt dat nu eenmaal niet altijd haalbaar.

4. Conclusie

Wat is de slotsom van dit alles? De opvolgend vervoerregeling blinkt niet uit in helderheid of gebruikersgemak. Het toepassen van de regels op gevallen van ondervoer heeft een hefboom werking op de verwarring en willekeur die uit de regeling voortkomt. De vraag op wie regres mogelijk is en tot welke mate, valt niet alleen minder goed te voorspellen wanneer de regeling wordt toegepast, maar leidt ook tot bijzondere en wisselende uitkomsten. Dat komt nog eens bovenop het probleem dat vaak onzeker is, of de regeling zal worden toegepast door de rechter bij wie een vervoerder terecht komt.

Dit is niet de bedoeling geweest van degenen die de regeling hebben geschreven. Uit art. 35 CMR, dat de 'toegangspoort' van de regeling verder uitwerkt, blijkt dat de verdragsopstellers de situatie voor ogen hebben gehad dat een vervoerder de vrachtbrief overneemt van de voorgaande vervoerder, in ruil voor een ontvangstbewijs dat hij aan die voorgaande vervoerder afgeeft, waarbij hij bovendien zijn naam op de CMR-vrachtbrief moet invullen. Estafettevervoer met overgave van de goederen en de vrachtbrief dus, waarbij het de vervoerder niet kan ontgaan dat hij een deel uitvoert van een groter, internationaal, vervoer waarop het CMR-Verdrag van toepassing is. Naar mijn mening dient de regeling beperkt te blijven tot die gevallen. De regeling toepassen op situaties van ondervoer leidt slechts tot onvoorzienbare en onvoorstelbare gevolgen.

Voetnoten

1 Rechtbank Rotterdam 28 maart 2002, SES 2003, 114.

2 Hof Den Haag 11 juni 2002, SES 2003, 94.

3 Zie bij wijze van uitzondering SES 2007, 98.