

GOED NIEUWS VOOR WEGVERVOERDERS EN HUN AANSPRAKELIJKHEIDS-VERZEKERAARS: DE VERKLARING VAN RECHT IS TERUG

 Mr. C. (Carlijn) ten Bruggencate Plaats op leeslijst 01.03.2014

Schade

2014

De Beursbengel Artikel

Wanneer er schade of verlies optreedt tijdens een internationaal wegtransport, kan de plaats waar daarover wordt geprocedeerd van grote invloed zijn op de hoogte van de vergoeding die een vervoerder aan zijn opdrachtgever moet betalen. Bij vervoer van bijvoorbeeld elektronica kan het om tonnen gaan. Dit verschil leidde in de praktijk tot forumshoppen, met succes. De hoogste

Duitse rechter stak daar jaren geleden een stokje voor, maar is nu teruggefloten door het Europees Hof van Justitie.

Hoe zat het ook alweer? Het CMR-verdrag regelt de aansprakelijkheid van een internationaal wegvervoerder voor schade aan of verlies van goederen tijdens transport. Als uitgangspunt geldt dat de vervoerder in geval van beschadiging of verlies een beperkte schadevergoeding betaalt die is gerelateerd aan het gewicht van de goederen. Dit is de bekende 8,33 SDR (oftewel ongeveer 10 euro) per kilo. Van die limiet kan worden afgeweken. Wanneer schade het gevolg is van overmacht of een beperkt aantal daarmee vergelijkbare omstandigheden, hoeft de vervoerder niets te vergoeden. Wanneer de schade echter voortkomt uit opzet of 'uit schuld zijnerzijds, welke volgens de wet van het gerecht, waar de vordering aanhangig is, met opzet gelijkgesteld wordt' (art. 29 CMR), dan komt de vervoerder geen beroep toe op de limiet en moet hij de gehele schade vergoeden.

Aan opzet gelijk te stellen schuld

Iedere rechter in 'groot Europa' moet dus aan de hand van zijn eigen nationale maatstaven bepalen wat 'aan opzet gelijk te stellen schuld' is. In Nederland wordt dat ingevuld als bewuste roekeloosheid. De Hoge Raad bepaalde in de zogenoemde 5 januari-arresten uit 2001 dat hiervan sprake is als de kans dat de schade zich zal verwezenlijken aanzienlijk groter is dan de kans dat dit niet zal gebeuren. Dat is een objectieve, bijna wiskundige maatstaf waaraan niet snel is voldaan. Bovendien moet de vervoerder zich van die aanzienlijk grotere kans bewust zijn geweest, maar zich daardoor niet van zijn gedrag hebben laten weerhouden. Dat brengt, naast de hoge objectieve lat, een bewijsprobleem mee. Het is immers niet eenvoudig om vast te stellen wat er in het hoofd van een vervoerder of diens chauffeur is omgegaan. In een enkel geval wil een rechter de ladingeigenaar wel tegemoet komen door een bewijsvermoeden aan te nemen. Maar in verreweg de meeste kwesties is het niet haalbaar om bewuste



roekeloosheid te bewijzen. In Nederlandse procedures wordt daarom vrijwel steevast aangenomen dat een vervoerder niet verder aansprakelijk is dan tot de limiet. Andere landen vullen de maatstaf 'aan opzet gelijk te stellen schuld' anders in. Met name in Duitsland wordt veel sneller aangenomen dat daarvan sprake is, en is een vervoerder dus veel vaker onbeperkt aansprakelijk.

***Deze
strategie
werkte
jarenlang
uitstekend
voor
vervoerders***

Samenloop van procedures

De verwijzing naar het recht van het land van de behandelend rechter is problematisch, omdat het CMR-verdrag bevoegdheid schept in meerdere landen. Als klap op de vuurpijl bepaalt het verdrag verder, dat als er voor een rechtbank een vordering aanhangig is of

door een rechtbank een uitspraak is gedaan, er dan geen tweede procedure tussen dezelfde partijen over hetzelfde onderwerp mag worden gestart voor een rechtbank in een ander land. Van de verschillende in beginsel bevoegde rechters mag er maar één de zaak gaan behandelen, namelijk diegene waar de zaak als eerste is aangebracht. De Europese verordening over bevoegdheid van rechters (Verordening 'Brussel I') kent overigens een zelfde regeling. En zie hier de reden voor het forumshoppen.

Ladingeigenaren willen graag procederen in een land waar de kans groot is dat de vervoerder onbeperkt aansprakelijk wordt gehouden, zoals bijvoorbeeld Duitsland. De vervoerder anderzijds wil graag worden aangesproken in Nederland. Dat dwingt hij af met de in ons land gebruikelijk geworden 'verklaring-van-rechtprocedure', waarin hij van de rechtbank een verklaring vordert dat hij jegens de ladingeigenaar niet, of hooguit tot de limiet aansprakelijk is. Daardoor is er voor de Nederlandse rechtbank een procedure aanhangig, en staat het de gedaagde ladingeigenaar niet vrij om in een ander land een procedure te beginnen met een voor hem mogelijk gunstigere uitkomst. De ladingeigenaar zal zijn vordering tot



vergoeding van schade bij wijze van reconventionele (tegen)eis in de Nederlandse procedure moeten instellen, en krijgt naar alle waarschijnlijkheid maximaal de limiet. Deze strategie werkte jarenlang uitstekend voor vervoerders, tot de hoogste Duitse rechter (het Bundesgerichtshof, afgekort BGH) er in november 2003 een stokje voor stak. Het erkende dat een verklaring-van-rechtprocedure in Nederland en een daarop volgende vordering tot vergoeding van schade in Duitsland, procedures zijn tussen dezelfde partijen over hetzelfde onderwerp. Het BGH begreep ook wel dat dubbele procedures eigenlijk zouden moeten worden vermeden. Maar het meende dat het keuzerecht tussen de verschillende bevoegde rechters die het CMR-verdrag biedt, is voorbehouden aan de ladingeigenaar en niet aan de vervoerder. Dit keuzerecht was volgens het BGH dermate belangrijk dat dit het verbod op dubbele procedures overstijgt. Om die reden hoefde een eisende partij zich in Duitsland niets aan te trekken van een eerder in Nederland aanhangig gemaakte verklaring-van-rechtprocedure. In de jaren daarna verminderde het aantal verklaring-van-rechtprocedures in Nederlands-Duitse verhoudingen. In sommige gevallen werd die echter toch gestart en volgde daarna een tweede procedure in Duitsland. In één van die zaken heeft de Duitse rechtbank een oordeel gevraagd aan het Europees Hof van Justitie, die in december 2013 uitspraak heeft gedaan.

***Dat scheelt
vervoerders
en hun
aansprakelijkheid
in
toekomstige
schade-
gevallen
veel geld***

Uitspraak Nipponkoa/Interzuid

De zaak ging om een lading Canon-goederen ter waarde van 750.000 euro die van Amstelveen naar Willich in Duitsland moest worden gereden. Nippon nam de opdracht tot vervoer aan van Canon en schakelde Interzuid in, die de opdracht doorgaf aan DTC, die op haar beurt Kingma inschakelde. Toen de chauffeur 's nachts op het



terrein van Canon wachtte tot hij de volgende ochtend kon lossen, werd vrijwel de gehele lading gestolen. Interzuid, DTC en Kingma startten in Nederland met succes procedures; de rechtbank Haarlem verklaarde voor recht dat de vervoerders niet verder aansprakelijk waren dan tot de limiet van ongeveer 50.000 euro. Nippon bracht niet tijdig een verklaring-van-rechtdagvaarding uit en werd in Duitsland aangesproken door Canon. Nadat de kwestie tussen hen werd geschikt, dagvaardde Nippons verzekeraar Nipponkoa de tweede vervoerder in de keten, Interzuid, in Krefeld (Duitsland) tot vergoeding van de ladingschade. In Nederland was het verklaring-van-rechtvonnis toen al gewezen.

In de Duitse procedure wees Interzuid op dat eerdere vonnis uit Haarlem, op het CMR-verdrag en op Verordening Brussel I op grond waarvan de rechtbank Krefeld zich onbevoegd zou moeten verklaren. Krefeld twijfelde aan de juistheid van de uitspraken van het BGH uit 2003 en verwees de zaak naar het Europees Hof voor een zogenoemde prejudiciële beslissing. Het CMR-verdrag is geen onderdeel van de wetgeving van de Europese Unie, en dus mag het Europees Hof geen oordeel geven over de uitleg van dat verdrag. Over Verordening Brussel I mag het Hof zich wel uitlaten, en dat doet het in niet mis te verstane bewoordingen. Het Hof wijst – niet voor het eerst – op het belang van de beginselen die ten grondslag liggen aan Verordening Brussel I, zoals het vrije verkeer van beslissingen, de voorzienbaarheid van bevoegde rechterlijke instanties, rechtszekerheid voor justitiabelen, een goede rechtsbedeling, het zo veel mogelijk beperken van parallel lopende procedures en wederzijds vertrouwen in de rechtsbedeling binnen de EU. Het oordeelt vervolgens dat de voorrang die Verordening Brussel I in vervoersrechtelijke kwesties geeft aan het CMR-verdrag, geen consequenties mag hebben die afbreuk doen aan deze beginselen. En dus kan het CMR-verdrag alleen toepassing vinden indien en voor zover het wordt uitgelegd op een wijze die net zoveel recht doet aan deze beginselen als Verordening Brussel I doet. Ter vermijding van misverstanden voegt het Hof daar aan toe dat een eerdere verklaring-van-rechtprocedure op grond van Verordening Brussel I in de weg staat aan een latere procedure tot

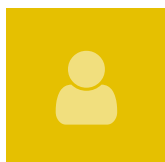


vergoeding van schade over dezelfde kwestie. Gezien haar uiteenzetting geldt hetzelfde voor het CMR-verdrag, aldus het Hof.

Conclusie

Wie de integrale Duitse uitspraken uit 2003 leest, kan zich niet aan de indruk onttrekken dat het BGH toen al aanvoelde dat haar standpunt zich slecht verhiel met Europese beginselen. Dat dat standpunt ronduit onjuist was, is nu in klare taal bevestigd. De uitspraak Nipponkoa/Interzuid is een sterke prikkel voor Duitse rechters om zich in de toekomst in voorkomende gevallen onbevoegd te verklaren en de eerder gestarte Nederlandse verklaring-van-rechtprocedure te respecteren. Dat herstelt de verklaring-van-rechtprocedure in haar oude glorie, en scheelt vervoerders en hun aansprakelijkheidsverzekeraars in toekomstige schadegevallen veel geld.

Deel dit artikel:



MR. C. (CARLIJN) TEN BRUGGENCATE

De auteur is partner bij Cox Ten Bruggencate Advocaten, Amsterdam.

ANDERE ARTIKELEN: EDITIE 832 - MAART 2014

2014

De Beursbengel Artikel

Zorg en Inkomen

Pensioen, leven en vermogen

Feedback

