

Reçoit la demande incidente de la SA Eurorail et condamne la SNCB pour 1/3 et Autotrasporti Citti pour 2/3 à lui payer la somme de 2.892,05 euros, majorée des intérêts judiciaires depuis le 12 novembre 1997;

Reçoit la demande des intervenantes volontaires et condamne la SNCB pour 1/3 et Autotrasporti Citti pour 2/3 à leur payer la somme de 1.112,27 euros, majorée des intérêts judiciaires depuis le 12 novembre 1997;

Condamne la SNCB aux dépens liquidés par la SCA Packaging Italia SpA à la somme de 901,96 euros;

Condamne solidairement la SNCB et Autotrasporti Citti aux dépens liquidés par SA Eurorail et par les intervenantes volontaires à la somme de 334,66 euros;

Délaisse à la SNCB et à Autotrasporti Citti leurs propres dépens.

Ordonne l'exécution provisoire du présent jugement nonobstant tout recours et sans caution.

(...)

Noot

Stof onder het tapijt vegen is een slechte gewoonte (Over slecht gereinigde wagons en niet-gestuwde lading)

Eddy Willems¹

De feiten kunnen als volgt omschreven worden: SCA Packaging Italia (kortweg "Packaging" genoemd) gelast Eurorail International (kortweg "Eurorail" genoemd), met de organisatie van een spoorwegvervoer van 10 rollen papier vanuit Italië naar België. Eurorail laat de rollen per vrachtwagen afhalen door Autotrasporti Citti (kortweg "Autotrasporti" genoemd), die deze tot aan de spoorwegterminal brengt. Vervolgens krijgt Autotrasporti opdracht van Eurorail om voor de belading van de rollen in de spoorwegwagon zorg te dragen.

In de spoorwegwagon ligt op de wagonvloer nog restant zwart poeder (grafiet), afkomstig van een vorige lading. Autotrasporti dekt de wagonvloer met karton af, waarop de rollen worden geplaatst. Deze rollen worden niet vastgezet. Tijdens het spoorwegvervoer is het karton op de metalen wagonvloer en op het grafiet kunnen verschuiven. Dit werd in een tussenstation opgemerkt omdat de vering van de wagon aan een zijde zichtbaar overbelast werd. De lading drukte over gans de lengte tegen de zijwand van de wagon. De Zwitserse spoorwegen herplaatsen de lading in de oor-

spronkelijke toestand waarbij ook nu de lading niet werd vastgezet om verschuivingen te vermijden. Uiteindelijk zal de lading terug in de wagon verschuiven waardoor twee wagons uit het spoor worden gelicht.

Gerechtsexpert Binard stelt in zijn rapport dat de lading is kunnen verschuiven ingevolge twee oorzaken. Enerzijds heeft het grafietpoeder de metalen wagonvloer glad gemaakt waardoor de rollen tijdens het transport konden verschuiven. Doordat de rollen niet vastgemaakt waren kon anderzijds de lading doorschuiven tot tegen de zijwanden van de wagon.

De NMBS dagvaardt Packaging voor de door de spoorwegvervoerders opgelopen schade. Deze laatste roept op haar beurt haar contractant Eurorail en Autotrasporti in vrijwaring. Vervolgens komen de verzekeraars van Eurorail vrijwillig tussen en deze stellen samen met Eurorail een vrijwaring in tegen Autotrasporti. Ten slotte zal de NMBS nog een bijkomende tussenvordering instellen tegen Eurorail en Autotrasporti.

1. DE VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE AFZENDER VOOR DE BELADING

Inzake dit internationaal goederenvervoer per spoor is het COTIF-Verdrag van 1980, meer bepaald het Bijvoegsel B (RU-CIM) dwingend van toepassing.

Terecht merkt de rechtbank op dat ingevolge artikel 20, § 3, RU-CIM de afzender verantwoordelijk is voor de gebrekkige belading. Anders dan in het CMR-Verdrag inzake internationaal goederenvervoer over de weg, heeft de spoorweg-

vervoerder, behoudens anders gesteld in interne reglementen of afwijkende overeenkomsten met de klant, *geen enkele controleplicht* bij het in ontvangst nemen van de lading. De spoorwegvervoerder hoeft dus niet het aantal colli, de uiterlijke staat van de goederen of de staat van hun verpakking te controleren. Inzake CMR wordt er in de rechtspraak een onderscheid gemaakt tussen de begrippen "belading" en

¹ Advocaat Ponet & De Vleeschouwer Antwerpen.

“stuwing” zodat het perfect mogelijk is dat de afzender verantwoordelijk is voor de belading terwijl de vervoerder verantwoordelijk is voor het vastzetten van de lading². Volgens het merendeel van de Belgische rechtspraak blijft de vervoerder zelfs verantwoordelijk voor de slechte stuwing, uitgevoerd door de afzender, wanneer deze stuwing manifeste zichtbare gebreken vertoonde op het tijdstip dat het vervoer werd aangevat³.

Inzake spoorwegvervoer is het onderscheid tussen belading en stuwing niet relevant nu het beladen van een spoorwegwagon automatisch impliceert dat de belader ook voor de vastzetting van de lading in de wagon dient zorg te dragen. De spoorwegvervoerder komt in het geheel niet tussen in de beladingsprocedure. Wanneer een wagon ontspoord ingevolge een slechte belading (vastzetting) is de afzender hiervoor aansprakelijk⁴.

Sommige rechtspraak, alhoewel betwist, ziet het begrip “beladen” zelfs ruimer dan het behandelen van de lading in de wagon⁵. Bij de belading behoort ook het afsluiten van de wagonluiken, deuren, ventilatieroosters, temperatuurstelling enz., wat erop neerkomt dat de afzender de ter beschikking gestelde wagon dient te inspecteren en desgevallend dient “aan te passen”.

Dit brengt ons tot het tweede probleem waarover de rechtbank diende te oordelen: is de afzender dan wel de vervoerder verantwoordelijk voor gebreken aan de ter beschikking gestelde wagon? *In casu* stelde de Italiaanse spoorwegen een ongereinigde spoorwegwagon ter beschikking van de afzender. De RU-CIM-bepalingen zeggen niets over wie gehouden is tot reiniging van de goederenwagons.

Wel werd in de CIM-versie 1970 vermeld⁶ dat de afzender, die voor de belading zorg draagt, eveneens aansprakelijk is voor de *zichtbare* gebreken aan het vervoermiddel. Ofschoon deze bepaling niet werd hernomen in het RU-CIM 1980, lijkt het ons vrij logisch dat de afzender geen enkele verantwoordelijkheid kan dragen voor een probleem dat hij totaal niet kan kennen en dat hij bijgevolg ook niet kan verhelpen. De spoorwegvervoerder is bijgevolg principieel aansprakelijk voor de goede staat van de ter beschikking gestelde wagons maar wanneer de vervoerder kan aantonen dat de afzender de belading heeft aangevat ondanks een duidelijk waarneembaar gebrek (ongereinigde wagon), wordt deze laatste geacht het gebrek aanvaard te hebben en hiervan alle gevolgen te dragen wanneer de belading zonder enig voorbehoud of aanpassing werd doorgevoerd.

Verskillende uitspraken tonen aan dat het criterium of de gebreken al dan niet gekend waren of konden gekend zijn in hoofde van de afzender, cruciaal is:

- Kh. Gent 15 september 1928, BI 1929, 225: De spoorweg is ontheven van aansprakelijkheid voor de slecht gereinigde wagon wanneer een lading uien in bulk wordt gestort op de wagonvloer waarop nog duidelijk restanten van een chemisch product met het blote oog zichtbaar zijn;
- Gent 15 januari 1930, BI 1931, 331: Wanneer sylvinitegrui niet bij het beladen waarneembaar is geweest had de spoorwegvervoerder de afzender, die levensmiddelen in de wagon ging laden, moeten wijzen op het gevaar van een mogelijke contaminatie;
- Kh. Brussel 28 december 1971, BI 1974, 41: De spoorwegvervoerder hoeft niet te zorgen voor de reiniging van de wagon alvorens deze aan een nieuwe afzender ter beschikking te stellen, ongeacht of deze voorheen met chemicaliën geladen was en thans met aardappelen werd geladen. Het behoort tot de taak van de afzender een dergelijke lading, bijvoorbeeld door het leggen van papier op de bodem van de wagon, te beschermen tegen vorige restanten;
- Landgericht Köln 14 februari 1984, BI 1984, 114: De wagon vertoonde twee zichtbare problemen op het ogenblik dat de afzender met de belading begon: enerzijds waren de luiken op het dak niet volledig afgesloten en anderzijds was de vloer besmeurd met ongebluste kalk. De afzender werd enkel aansprakelijk gehouden voor de vochtschade die via de onafgesloten luiken naar binnen kon sijpelen. Doordat de afzender kartons op de wagenvloer had gelegd meende de rechtbank dat de afzender had getracht het zichtbaar gebrek te verhelpen waarbij het best mogelijk was dat deze niet kon inschatten dat de kalk in die mate agressief zou zijn dat ook de lading op de kartons nog kon aangetast worden.

In het besproken vonnis heeft de rechtbank de afzender aansprakelijk gesteld voor het verschuiven van de lading omdat onder meer de vloer onvoldoende gereinigd was. (Autotransporti had blijkbaar erkend dat zij de vloer gereinigd heeft). De afzender had alzo wel degelijk kennis genomen van een zichtbaar gebrek en dit niet afdoende verholpen.

Naar analogie van hoger vermelde uitspraken kan nochtans de vraag worden gesteld of niet eerder diende onderzocht te worden in welke mate de afzender kon weten dat de restanten grafiet de vloer erg glad maakten en dat het leggen van een laag karton toch nog tot verschuiving van de lading kon aanleiding geven, precies omwille van de bijzondere eigenschap van het grafiet.

Daarnaast lijkt het ons ook relevant na te gaan of de niet-vastgemaakte rollen al dan niet zouden verschoven zijn wan-

² F. PONET, *De overeenkomst van internationaal wegvervoer/CMR*, Kluwer, 2003, 525.

³ Zie F. PONET, *o.c.*, 534.

⁴ Luik 14 maart 1964, *R.G.A.R.* 1965, 7933.

⁵ Oberster Gerichtshof Wien 27 januari 1926, *BI* 1926, 388.

⁶ Art. 27, § 3, lid c.

neer deze op kartons geplaatst staan zonder dat er restanten van het grafiet waren. Met andere woorden of het al dan niet gebruikelijk is om dergelijke rollen vast te zetten gedurende

het spoorwegvervoer. Helaas kunnen we deze bijzonderheden niet uit de gegevens die in het vonnis werden samengevat, afleiden.

2. WIE IS AFZENDER?

Doordat *in casu* twee partijen in het vak afzender van de vrachtbrief werden vermeld kan er discussie ontstaan welke van deze twee partijen de hoedanigheid van afzender heeft.

Het vonnis kan op dat vlak aanleiding geven tot enige verwarring. De bewoordingen van het vonnis kan tot twee uiteenlopende veronderstellingen leiden:

- a) ofwel betekent de vermelding “Conto Autotrasporti Citti” enkel dat de spoorwegvervoerder de vrachtgelden aan Autotrasporti moet aanrekenen zodat deze geacht wordt voor eigen rekening te hebben gecontracteerd met de spoorwegvervoerder. In die veronderstelling kan Autotrasporti inderdaad als afzender, zijnde de contractant en opdrachtgever van de spoorwegvervoerder worden beschouwd;
- b) het vonnis doet eerder vermoeden dat de rechtbank ervan uitgaat dat “Conto Autotrasporti Citti” betekent dat Autotrasporti handelt “voor rekening van” Packaging en dat Autotrasporti als commissionair zou tussengekomen zijn (“*Selon les termes de la lettre de voiture CIM, acceptée par le chemin de fer, l'expéditeur est donc Autotrasporti Citti, qui agissait pour compte de SCA Packaging*”).

In dat geval hebben wij onze twijfels of Autotrasporti wel als commissionair kan tussengekomen zijn.

Ingevolge artikel 12 van de Wet van 5 mei 1872 handelt de commissionair *in eigen naam* maar voor rekening van zijn opdrachtgever.

“Met andere woorden zal de commissionair in principe de identiteit van zijn opdrachtgever bij de vervulling van zijn opdracht niet mogen onthullen, en is hij in dit verband gehouden door een geheimhoudingsplicht. Mag hij de identiteit van zijn principaal niet onthullen, dan mag hij wel bekendmaken aan de derde-medcontractant dat hij in de hoedanigheid van tussenpersoon handelt, m.a.w. voor ‘een’ opdrachtgever”⁷.

Nu uit de vrachtbrief onomwonden blijkt dat Packaging de principaal is en de spoorwegvervoerder uiteraard deze vrachtbrief kent en heeft aanvaard in die bewoordingen, lijkt het ons eerder dat Autotrasporti de hoedanigheid van een zuivere lasthebber heeft die zich niet zelf heeft verbonden met de spoorwegvervoerder.

Na beide veronderstellingen overlopen te hebben komen wij dan ook tot de conclusie dat in deze Packaging als afzender is tussengekomen en niet Autotrasporti.

3. OMTRENT DE VERDELING VAN DE AANSPRAKELIJKHEID

Het besproken vonnis gaat ervan uit dat drie fouten werden begaan. Enerzijds heeft de afzender een dubbele fout begaan door de wagonvloer niet volledig te reinigen en door de rollen niet vast te zetten. Anderzijds beging de spoorwegvervoerder een fout door de rollen niet vast te zetten bij de herbelading van de wagon. De fouten worden samenlopend en gelijkwaardig geacht nu er per fout een derde van de schade dient vergoed te worden.

Gelet op het feit dat de afzender volledig instaat voor de wijze van belading, stelt zich de vraag of de vervoerder wel een fout kan begaan wanneer deze de herbelading exact hetzelfde uitvoert zoals de afzender beoogde bij vertrek. Ons inziens kon de rechtbank terecht stellen dat ook de vervoerder aansprakelijkheid kan oplopen bij het herbeladen. Zoals elke rechtsonderhorige heeft ook de spoorwegvervoerder de (morele) plicht om schade te vermijden, minstens te beper-

ken. Nu er na elk incident een proces-verbaal dient opgesteld te worden door de spoorwegvervoerder⁸ impliceert dit meteen dat de feitelijke omstandigheden waarin het ongeval zich kon voordoen, dienen onderzocht te worden en dat een evaluatie zich opdringt. Wanneer een spoorwegvervoerder redelijkerwijze kan of had moeten weten dat de door de afzender uitgevoerde belading ondeugdelijk was en kon verbeterd worden, dan dient de vervoerder het nodige te doen om de belading te verbeteren. De rechtbank gaat ervan uit dat de vervoerder *in casu* de rollen had moeten vastzetten om verschuivingen te vermijden. Ons inziens is de zaak mogelijk complexer: doordat de wagonvloer was afgedekt met karton mag aangenomen worden dat de Zwitserse spoorwegen geen kennis hadden van het aanwezige grafiet en van de gladheid van de bodem. Mocht nu uit bijkomende informatie blijken dat het vastzetten van dergelijke rollen niet gebruikelijk zou zijn en dat de Zwitserse spoorwegen zich niet mochten ver-

⁷ D. NOELS, De tussenpersonen in het transportrecht, Mys & Breesch, 1996, 13.

⁸ Art. 52 RU-CIM (80).

wachten aan nieuwe verschuivingen, dan staat het ons inziens nog niet vast dat de spoorwegvervoerder in deze mede aansprakelijk is. Het proces-verbaal dat hieromtrent in Chiasso werd opgesteld is hierbij van belang.

Een volgende bedenking betreft de verdeelsleutel van de schadevergoeding. Zoals hoger gesteld heeft de rechtbank als criteria het aantal (samenlopende) fouten genomen dat begaan werd. Een andere oplossing bestaat erin om na te

gaan welke fouten welke schade hebben veroorzaakt. Alle schade die in het station te Chiasso kon vastgesteld worden is het gevolg van de belading zoals door de afzender werd uitgevoerd. De schade die ingevolge de ontsporing is ontstaan, kan toegeschreven worden aan de herbelading in Chiasso. Door de aansprakelijkheid chronologisch op te delen zal het bedrag dat door de aansprakelijken dient betaald te worden totaal anders komen te liggen.

4. OMTRENT DE VERJARINGSTERMIJN VAN TWEE JAAR

De rechtbank weerhoudt in deze de tweejarige verjaringsstermijn. Dit veronderstelt dat de vordering gesteund is op opzettelijk veroorzaakte schade of op een bedrieglijk handelen.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat de Belgische rechtspraak, in tegenstelling tot sommige andere landen, een zware fout niet gelijkstelt met opzet. Inzake CMR is deze problematiek reeds uitvoerig aan bod gekomen⁹. Wil bijgevolg de Belgische rechter de tweejarige verjaringsstermijn inzake CIM toelaten, dient effectief te worden aangetoond dat de schadeveroorzaker opzettelijk schade wilde toebrengen of bedrog wilde plegen.

Het standpunt van de rechtbank in het besproken vonnis is zeer streng: de rechtbank meent dat het opzettelijk karakter bewezen is omdat de door de afzender en de vervoerder begane fouten zodanig zwaar zijn dat zij niet kunnen ontkennen dat hun tekortkomingen van die aard waren om schade

te veroorzaken waarbij niet alleen de lading maar ook het vervoermiddel in gevaar werd gebracht.

Naar onze mening is het aangehaalde beoordelingscriterium niet voldoende om bewijs te kunnen geven van opzettelijk handelen. Zoals reeds hoger uiteengezet zou het best kunnen zijn dat de vervoerder zich helemaal niet bewust was van de gladheid van de wagenvloer omdat mogelijk zelfs niet geweten was dat grafiet aanwezig was. Of de rollen voorbestemd waren om steeds te verschuiven wanneer er geen vastzetting was voorzien, is evenmin duidelijk aan de hand van de gegevens die in het vonnis worden gemeld. Er kunnen zelfs vragen gesteld worden in welke mate de afzender, die wel wist dat er grafiet op de bodem lag, kon weten wat het schuifeffect van grafiet onder een karton zou zijn gedurende het spoorwegvervoer. Dit betreft uiteraard een feitenkwestie die slechts aan de hand van het volledige dossier kan nagegaan worden.

5. COLLECTIEVE AANSPRAKELIJKHEID INZAKE SPOORWEGVERVOER

Niettegenstaande de Zwitserse spoorwegen werden geacht mede-aansprakelijk te zijn, heeft de rechtbank terecht geoordeeld dat de NMBS instaat voor de fouten van haar collega-

vervoerder. Dit volgt uit artikel 35 RU-CIM (de verwijzing naar art. 36 RU-CIM is blijkbaar een materiële vergissing in het vonnis).

⁹ Cass. 30 maart 2000, *Eur. Vervoerr.* 2000, 392.