

## RECHTBANK VAN KOOPHANDEL DENDERMONDE 5 JUNI 2003

### VERVOER

#### Vervoer over de weg – Algemeen – Onderaanneming – Diefstal – Bedrog – Kapitalisatie van de interesten

*Er bestaat geen contractuele verhouding tussen de rechthebbende van de goederen en de ondervoerders.*

*Een verklaring van de chauffeurs die door geen enkel bewijsmiddel wordt gestaafd, volstaat niet als bewijs van een gewapende overval.*

*Een gewapende overval bevrijdt de vervoerder niet van zijn aansprakelijkheid wanneer de chauffeur zijn voertuig verlaat op een parking aan de autosnelweg in de gevaarlijke omgeving van Rome-Napels-Bari.*

*De beperking van de aansprakelijkheid uit artikel 29 CMR kan niet worden toegepast wanneer de verklaringen van de chauffeurs over de omstandigheden van de overval niet geloofwaardig zijn.*

*Het CMR-Verdrag voorziet niet in de kapitalisatie van de interesten.*

### TRANSPORT

#### Transport par route – Généralités – Sous-traitance – Vol – Dol – Capitalisation des intérêts

*L'ayant droit à la marchandise n'entre pas en relation contractuelle avec les transporteurs substitués.*

*Une déclaration des chauffeurs, non appuyée par d'autres éléments de preuve, ne suffit pas à prouver la survenance d'une agression à main armée.*

*Une agression à main armée ne libère pas le transporteur de sa responsabilité lorsque le chauffeur quitte son véhicule sur un parking d'autostrade dans la région dangereuse de Rome-Napels-Bari.*

*Les limitations de responsabilité sont écartées, conformément à l'article 29 CMR lorsque les déclarations des chauffeurs sur les circonstances de l'agression ne sont pas crédibles.*

*La convention CMR ne prévoit pas la capitalisation des intérêts.*

#### *BVBA Selmus e.a./NV Intercargo Europe e.a.*

*Zet.: H. Huygens (kamervoorzitter), Y. Segers en I. Van Der Vorst (rechters in handelszaken)*

*Pl.: Mrs. De Beule loco P. Leers, Willems loco F. Ponet en Th. Coppens loco A. Craeybeckx*

(...)

### II. Beknopt feitenrelaas

De BVBA Selmus gaf begin februari 2001 opdracht aan de NV Intercargo om een vervoer van hifimateriaal te doen van Hofstade naar Rome. De NV Intercargo speelde de opdracht door aan de SRL Fintrans, die op haar beurt de SRL Fiorletta verzocht het transport uit te voeren.

De goederen werden op 2 februari 2001 opgeladen in Aalst. Op 5 februari tussen Orte en Rome zou de chauffeur van de vrachtwagen samen met een collega die hem vergezelde overvallen zijn geworden door gewapende dieven.

De vrachtwagen werd de dag nadien leeg teruggevonden. De waarde van de goederen bedroeg 10.532.580 frank of 261.095,84 euro.

### III. Beoordeling

#### *A. De vordering van de BVBA Selmus en haar verzekeraars tegen de NV Intercargo de SRL Fintrans en de SRL Fiorletta*

De BVBA Selmus en haar verzekeraars vorderen de solidaire veroordeling van de NV Intercargo, de SRL Fintrans en de SRL Fiorletta, minstens de veroordeling *in solidum* of

de veroordeling van één van hen, om hen de som van 282.705,80 euro te betalen, meer de gerechtelijke intresten vanaf 20 augustus 2002.

#### *1. De ontvankelijkheid van de vordering*

1.1. Als afzender is de BVBA Selmus partij aan de vervoerovereenkomst (zie de CMR-vrachtbrief).

1.2. Het stuk 13 van de BVBA Selmus is een door haar ondertekend kwijtschrift voor 10.608.680 frank, waarbij zij haar verzekeraars subrogeert in haar rechten. De vordering van de BVBA Selmus is dan onontvankelijk.

1.3. De SRL Fintrans houdt ten onrechte voor dat zij enkel als inlader is opgetreden en geen partij zou zijn aan de vervoerovereenkomst. De fax van 31 januari 2001 van de NV Intercargo spreekt voor zichzelf. De fax vermeldt de bestemming en het feit dat de chauffeur bij aankomst contact moet nemen. De SRL Fintrans kan bovendien niet ernstig voorhouden dat de overeengekomen prijs van 58.000 frank enkel betrekking zou hebben op het inladen van de goederen.

1.4. De rechthebbende komt niet in een contractuele relatie met de ondervoerders die werden ingeschakeld door de vervoerder aan wie hij de vervoeropdracht heeft gegeven (zie Cass. 30 juni 1995, *Eur. Vervoerr.* 1996, 545 en K.

HAAK, *De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR*, Den Haag, Stichting vervoeradres, 1984, 11). De vordering van de verzekeraars tegen de SRL Fintrans en de SRL Fiorletta is dus onontvankelijk.

## 2. De gegrondheid van de vordering

2.1. De NV Intercargo en de SRL Fintrans wijzen erop dat de chauffeur het slachtoffer geweest is van een gewapende overval en beroepen zich daarom op de ontheffing van aansprakelijkheid voorzien in artikel 17.2 CMR.

Vooreerst moet opgemerkt worden dat er geen enkel bewijs is van een gewapende overval. Een verklaring van de chauffeurs die door geen enkel ander bewijselement wordt gestaafd, volstaat niet als bewijs.

Maar ten tweede moet opgemerkt worden dat de chauffeurs de uiterste voorzichtigheid die hen is geboden, niet hebben in acht genomen. Het is zeker in de bermudadriehoek Rome-Napels-Bari en haar onmiddellijke omgeving onvergefelijk om een vrachtwagen te verlaten om een kop koffie te gaan drinken, ook al is dit op een parking aan de autostrade. De risico's zijn te hoog. Een chauffeur moet zijn reisschema zo aanpassen dat hij elke stop in die regio vermijdt.

De ontheffingsgrond van artikel 17.2 CMR kan niet weerhouden worden.

2.2. De rechtbank is van oordeel dat hier sprake moet zijn van opzet. Geen van de betrokken chauffeurs kan een beschrijving geven van de overvallers. Het is niet geloofwaardig dat zij die helemaal niet zouden gezien hebben. Meer echter, er wordt geen enkele uitleg gegeven over het stelen zelf van de vrachtwagen en met name over de afgifte van de sleutels van de trekker. Er is geen sprake van een derde persoon, die er nochtans moet geweest zijn om met de vrachtwagen en de lading weg te rijden terwijl de chauffeurs "ontvoerd" werden.

De beperking van de aansprakelijkheid voorzien in artikel 29.1 CMR kan niet toegepast worden.

2.3. Uit de voorgebrachte factuur blijkt de waarde van de gestolen goederen en de vrachtprijs. De schade bedraagt 10.608.680 frank of 262.982,31 euro.

Het CMR-Verdrag voorziet geen kapitalisatie van de intresten.

(...)

## Observations

Jacques Libouton

Il est actuellement admis, de façon constante, que, du moins en droit belge, l'adhésion du transporteur sous-traitant au contrat initial crée un lien direct entre l'ayant droit à la marchandise et ce sous-traitant<sup>1</sup>.

Le jugement annoté, qui se réfère à l'arrêt du 30 juin 1995 de la Cour de cassation, se démarque de cette jurisprudence sans autre motivation que cette référence. L'arrêt du 30 juin 1995 se plaçait toutefois uniquement sur le plan de la notion de "transporteur successif" au sens des articles 34 et suivants de la convention CMR, la Cour suprême décidant, à juste titre, que l'article 39, alinéa 4, CMR qui régit les recours entre transporteurs, "n'est applicable qu'aux relations entre transporteurs routiers successifs" et que "cette règle ne peut être invoquée par le transporteur contractuel qui confie intégralement sa mission à un sous-traitant désigné par lui". La Cour de cassation se ralliait ainsi, de façon parfaitement exacte, à une importante doctrine, citée notamment dans la note (1) et (2) publiées sous l'arrêt à la *Pasicrisie*<sup>2</sup>.

Le jugement annoté fait apparaître que le transporteur con-

tractuel avait confié intégralement sa mission à un premier sous-traitant, qui en avait fait de même avec un second sous-traitant, de sorte qu'il était certainement exact, comme l'a fait le jugement annoté, de ne pas appliquer les règles propres aux transports successifs. Ceci ne devait toutefois pas dispenser le tribunal d'examiner l'application éventuelle de la jurisprudence belge relative à l'adhésion du transporteur sous-traitant au contrat initial, rappelée ci-dessus.

L'appréciation, en fait, du caractère probant des circonstances d'un vol à main armée et du caractère exonératoire de celui-ci varie selon les circonstances. Le jugement annoté s'inscrit dans la ligne d'un renforcement de la sévérité actuelle de la jurisprudence, relevée notamment par F. Ponet<sup>3</sup>.

La notion de dol au sens de l'article 29 CMR, retenue par la Cour de cassation de façon répétée, dans ses arrêts des 27 janvier 1995<sup>4</sup> et 30 mars 2000<sup>5</sup>, ne suscite plus de résistance auprès des juges du fond, même si la conception belge du dol n'est pas partagée par la jurisprudence de divers autres pays également signataires de la convention CMR.

<sup>1</sup> Cf. notamment les arrêts de la Cour de cassation des 25 mai 1984, 16 novembre 1984 et 17 septembre 1987 et notre étude "Réflexions sur les recours contre les transporteurs substitués", in *Mélanges offerts à Pierre Van Ommeslaghe*, p. 631, et spécialement 641-642.

<sup>2</sup> *Pas.* 1995, I, 721.

<sup>3</sup> F. PONET, *De overeenkomst van internationaal wegvervoer/CMR*, 3<sup>ème</sup> éd., pp. 439 et s.

<sup>4</sup> *Pas.*, 92, *R.D.C.*, 232, note M. GODFROID.

<sup>5</sup> *Pas.*, 672, *E.T.L.*, 391, *J.P.A.* 2002, 99.