

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-traitant¹.

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*².

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. Ponet³.

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 1995⁴ et 30 mars 2000⁵, 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.

¹ 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.

² *Pas.* 1995, I, 721.

³ F. PONET, *De overeenkomst van internationaal wegvervoer/CMR*, 3^{ème} éd., pp. 439 et s.

⁴ *Pas.*, 92, *R.D.C.*, 232, note M. GODFROID.

⁵ *Pas.*, 672, *E.T.L.*, 391, *J.P.A.* 2002, 99.

L'appréciation de la preuve du dol s'avère en revanche de plus en plus souple, tant dans le cadre des transports routiers CMR que dans d'autres transports, tels les transports aériens.

L'article 27 CMR détermine le taux et le point de départ des intérêts moratoires. Une partie de la jurisprudence en retient que l'éventuelle capitalisation des intérêts relève de la loi

interne et accepte donc la capitalisation des intérêts⁶, tandis qu'une autre partie de la jurisprudence semble considérer que, faute d'être prévue par la convention CMR, cette capitalisation n'est pas permise⁷. Le jugement annoté s'inscrit dans cette dernière tendance.

⁶ Cf. notamment F. PONET, *o.c.*, n° 438 d.

⁷ Cf. notamment F. PONET, *o.c.*, n° 438 c.