

der door van de vervoerder te vorderen dat hij het vervoer ophoudt, de plaats bestemd voor de aflevering der goederen wijzigt of de goederen aflevert aan een andere geadresseerde dan in de vrachtbrief is aangegeven.

Krachtens artikel 12.2. vervalt dit recht wanneer het tweede exemplaar van de vrachtbrief aan de geadresseerde is overhandigd of wanneer deze gebruik maakt van het recht bedoeld in artikel 13, eerste lid van het verdrag, terwijl krachtens artikel 12.3. van het CMR-Verdrag het beschikingsrecht reeds vanaf het opmaken van de vrachtbrief aan de geadresseerde toekomt wanneer een vermelding in die zin door de afzender op de vrachtbrief is gesteld.

Krachtens artikel 13.1. van het CMR-Verdrag heeft na aankomst van de goederen op de plaats bestemd voor de aflevering, de geadresseerde het recht van de vervoerder te vorderen dat het tweede exemplaar van de vrachtbrief aan hem wordt overhandigd en de goederen aan hem worden afgeleverd, een en ander tegen ontvangstbewijs. Wanneer verlies van de goederen is vastgesteld of de goederen aan het einde van de termijn bedoeld in artikel 19, niet zijn aangekomen, is de geadresseerde gerechtigd om op eigen naam tegenover de vervoerder gebruik te maken van de rechten, die uit de vervoerovereenkomst voortspruiten.

Uit deze noch enige andere bepalingen van het CMR-Verdrag volgt dat wanneer de afzender na de aflevering van de goederen een vordering instelt tegen de vervoerder op grond van artikel 17 van het CMR-Verdrag, diens vordering, indien alleen hij de vordering instelt en niet de geadresseerde samen met hem, gegrond kan worden verklaard zonder dat moet worden vastgesteld dat de afzender de schade heeft geleden waarvan hij de vergoeding vordert op grond van de vervoerovereenkomst; in geen van de geciteerde noch enige andere bepalingen van het CMR-Verdrag wordt bepaald dat de rechthebbende die tegen de vervoerder de vordering instelt bedoeld in artikel 17 van het verdrag, niet moet aantonen dat hij schade heeft geleden en dus de werkelijke schadelijder is; de afzender moet aantonen schade te hebben geleden, opdat zijn vordering op grond van artikel 17 van het verdrag gegrond zou kunnen worden verklaard en dit, onge-

acht of de vervoerder al dan niet tegelijk door de afzender en de geadresseerde aansprakelijk wordt gesteld.

Door te beslissen dat het alleen is wanneer de vervoerder door de afzender en de geadresseerde samen aansprakelijk wordt gesteld, dat de eis gegrond is in hoofde van degene die aan de hand van de contractuele verhoudingen schade lijdt en dat, gelet op het feit dat in casu alleen de verweerster (afzender) de vordering stelt, de omstandigheid of verweerster de daadwerkelijke schadelijder in casu niet relevant is, hebben de appelrechters de artikelen 12, 13 en 17 van het CMR-Verdrag geschonden.

#### IV. Beslissing van het Hof

1. Luidens artikel 17 lid 1 van het CMR-Verdrag, is de vervoerder aansprakelijk voor geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging van de goederen, welke ontstaan tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen en het ogenblik van de aflevering, alsmede voor de vertraging in de aflevering.

Uit het systeem van het CMR-Verdrag vloeit voort dat zowel de afzender als de geadresseerde gerechtigd zijn om op grond van artikel 17 een aansprakelijkheidsvordering in te stellen tegen de vervoerder.

De afzender is op grond van de overeenkomst vorderingsgerechtigd voor het verlies of de beschadiging van de lading of voor vertraging in de aflevering. Hij dient hiertoe niet het bestaan van de schade in het eigen vermogen te bewijzen, behoudens ingeval de vervoerder door zowel de afzender als de geadresseerde wordt aangesproken.

2. Het onderdeel dat ervan uitgaat dat de afzender in elk geval enkel vorderingsgerechtigd is op voorwaarde dat hij het bewijs levert van persoonlijke schade, faalt naar recht.

(...)

Om die redenen,

Het Hof,

Verwerpt het cassatieberoep.

(...)

## Noot

### *Enkele aspecten van het vorderingsrecht inzake vervoer*

M. Godfroid<sup>1</sup>

1. Twintig jaar geleden werd in samenwerking met E. Vangoidsenhoven een eerste studie gewijd aan deze materie

onder de titel “*Het vorderingsrecht tegen de vervoerder inzake internationaal vervoer*”<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Docent ULB, Advocaat Liedekerke.

<sup>2</sup> T.B.H. (vervoer) 1987, 6.17.

Ter gelegenheid van het becommentarieerde principaarrest van het Hof van Cassatie d.d. 29 september 2006, herdrukt hierboven, schetsen wij een korte stand van zaken<sup>3</sup> in het bijzonder van de evolutie van de problematiek.

2. Collega De Wit onderstreept terecht dat in geval van toepassing van de internationale overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoor (CIM) en bij toepassing van artikel 54 RU-CIM<sup>4</sup>, het vorderingsrecht tegen de internationale spoorwegvervoerder strikt verbonden is met het beschikkingsrecht<sup>5</sup> zoals geregeld door het CIM.

Artikel 44 van de nieuwe versie van dit verdrag<sup>6</sup> herneemt, onder voorbehoud van enkele lichte aanpassingen, de regels vervat in bovenvermeld artikel 54 betreffende de “personen die een vordering in rechte tegen de spoorweg kunnen instellen”.

Zowel in geval van averij, totaal of gedeeltelijk verlies als vertraging worden de vorderingen tegen de spoorwegvervoerder voorbehouden aan de verzender of aan de bestemming<sup>7</sup>, waarvan de rechten niet cumulatief doch alternatief zijn (RU-CIM 1999, art. 44 § 3).

Naast de verplichting tot voorlegging van bepaalde stukken (duplicaat van de vrachtbrief voor de afzender) wordt het vorderingsrecht overgedragen van de afzender aan de bestemming zodra de vrachtbrief aan deze laatste werd afgegeven, ofwel vanaf het tijdstip waarop hij de goederen heeft aangenomen of de hem, ingevolge artikel 17 § 3, toekomende rechten heeft doen gelden<sup>8</sup>.

3. Spijtig genoeg en ondanks de aanbevelingen in die zin<sup>9</sup>, werden de regels uitgevaardigd door het CIM niet uitgebreid tot andere vervoermiddelen.

Inzake luchtrecht en in overeenstemming met de stelling door ons voorgesteld in 1987<sup>10</sup> wordt vrij algemeen aangenomen dat, in geval van toepassing van het Verdrag van Warschau d.d. 12 oktober 1929 al dan niet gewijzigd te 's-Gravenhage op 28 september 1955, alleen de afzender en bestemming vermeld op de luchtvrachtbrief een vorderingsrecht tegen de luchtvervoerder hebben, dus met uitsluiting van andere personen, zoals bijvoorbeeld de “notify”.

Ter staving van deze oplossing en in overeenstemming met

een aantal Franse arresten, waaronder dit van het Hof van Cassatie d.d. 14 mei 1991<sup>11</sup>, waarbij beslist werd dat het vorderingsrecht uitsluitend toegekend wordt aan de contractuele afzender en bestemming vermeld op de luchtvrachtbrief, hadden wij al het verband gelegd tussen, enerzijds, het vorderingsrecht tegen de internationale luchtvervoerder en, anderzijds, het *jus abutendi* over de goederen zoals georganiseerd door de artikelen 12 tot en met 15 van het Verdrag van Warschau.

Deze stelling werd in België bekrachtigd door een onuitgegeven arrest van de 1<sup>e</sup> Kamer van het hof van beroep te Brussel d.d. 26 oktober 1994 in een geval waarin de vordering tegen Korean Airlines ingesteld werd door Ghemar als commissionair-verzender. Het hof beslist dienaangaande dat: “uit de samenlezing van de artikelen 12 tot 14, 24.1. en 30.3. van het Verdrag van Warschau blijkt dat, met betrekking tot vervoer van goederen, alleen die personen over een vorderingsrecht beschikken waarvan de naam op de luchtvrachtbrief als afzender of bestemming is aangeduid; dat Ghemar niet als afzender of bestemming op de vrachtbrieven wordt vermeld [...]; dat de omstandigheid dat Ghemar is opgetreden als commissionair-expediteur van Trenker en dat Korean Airlines haar het litigieuze vervoer heeft gefactureerd daaraan niet afdoet”, om hieruit tot de niet-ontvankelijkheid van de ingestelde vordering te besluiten.

4. Bij arrest van 19 april 2002<sup>12</sup> heeft de Hoge Raad der Nederlanden zich uitgesproken voor het “distributiestelsel” ten overstaan van het “cumulatiestelsel” om te oordelen dat het vorderingsrecht van de afzender niet meer bestond zodra het beschikkingsrecht over de goederen aan de bestemming overgedragen werd. Wij delen deze zienswijze.

5. Het Verdrag van Montreal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer<sup>13</sup> lijkt deze leer in vraag te stellen<sup>14</sup>. Als het juist is dat de bepalingen betreffende het beschikkingsrecht over de goederen ongewijzigd zijn gebleven, stelt artikel 29 van de Conventie van Montreal (ex art. 24 van het Verdrag van Warschau): “Bij het vervoer van passagiers, bagage en goederen kan elke vordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, hetzij uit hoofde van dit verdrag, hetzij op grond van een overeenkomst, een onrechtmatige daad of anders-

<sup>3</sup> Voor een meer uitgebreide studie, zie “*Right of suit against the carrier in CMR*” te verschijnen in *CMR-symposium*, 8 juni 2007, door Prof. Dr. R. DE WIT.

<sup>4</sup> R. DE WIT, *o.c.*, p. 3, noot 8. De COTIF van 9 mei 1980.

<sup>5</sup> Soms ook genoemd “*right of control*”.

<sup>6</sup> Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen – CIM 1999.

<sup>7</sup> Cass. 25 oktober 1985, *R.W.* 1985-86, 2700.

<sup>8</sup> *Lamy Transport*, T. 2, p. 594, nr. 1234.

<sup>9</sup> Zie al onze vorige studie M. GODFROID en E. VANGOIDSENHOVEN, *o.c.*, p. 16, nr. 20; R. DE WIT, *o.c.*, p. 4, nr. 7 met verwijzing naar VAN RYN en HEENEN, *Principes de droit commercial*, T. IV, p. 776, nr. 909.

<sup>10</sup> Zie eveneens onze studie in *T.B.H.* 1987, p. 14, nrs. 15 e.v.

<sup>11</sup> Cass. fr., *E.T.L.* 1991, nr. 4, p. 553. Zie ook Parijs 22 oktober 1992, *B.T.L.* 1992, p. 728.

<sup>12</sup> H.R. 19 april 2002, *NJ* 2002, 412 met conclusie van de heer advocaat-generaal Strikwerda en noot K.F. HAAK.

<sup>13</sup> Verdrag van 28 mei 1999, *B.S.* 18 mei 2004.

<sup>14</sup> *Contra*: R. DE WIT, *o.c.*, p. 4, nr. 7.

zins, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de aansprakelijkheidsgrenzen bedoeld in dit verdrag, zonder dat hiermee iets bepaald is omtrent de personen die een vordering kunnen instellen en omtrent hun onderscheiden rechten [...].”

Het vraagstuk wie kan vorderen wordt dus wellicht niet meer geregeld door de Conventie van Montreal en zal dus in dat geval dienen te worden beoordeeld aan de hand van het toepasselijke intern recht<sup>15</sup>.

Een andere lezing van dit verdrag bestaat erin dat, ondanks de nieuwe bewoordingen van artikel 29, het vorderingsrecht verbonden blijft aan het beschikkingsrecht over de goederen zodat de oplossingen uit het Verdrag van Warschau zouden worden gehandhaafd.

6. De eerste interpretatie van artikel 29 van de Conventie van Montreal zou overeenstemmen met het stelsel van de Overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) van 19 mei 1956. Professor Haak doceert dienaangaande: “*velen zijn de mening toegedaan dat het verdrag deze vraag (van de bepaling wie een rechtsvordering tegen de wegvervoerder kan instellen) niet beantwoordt met als gevolg dat het nationaal recht uitkomst moet bieden*”<sup>16</sup>.

In Nederland wordt, aan de hand van het arrest van de Hoge Raad der Nederlanden van 7 december 1973<sup>17</sup>, aangenomen dat er bij toepassing van het CMR-Verdrag een onderscheid dient te worden gemaakt tussen het beschikkingsrecht over de goederen en het vorderingsrecht. Met andere woorden *zelfs wanneer men uit de tekst van de artikelen 12 en 13 CMR zou afleiden dat eerst de afzender en daarna de geadresseerde het recht hebben om uit eigen naam een rechtsvordering wegens schade tegen de vervoerder te richten, dan is dit nog geen reden om aan te nemen dat zij dit kunnen met uitsluiting van alle anderen die daartoe volgens het gemeen recht wel zouden zijn gerechtigd*<sup>18</sup>.

7. De vraag te beslechten door het Hof van Cassatie inzake *De Rooy* (zie *supra*) bestond erin om vast te stellen of de afzender (of de bestemming) die een vordering instelt al dan niet eveneens het bewijs dient aan te brengen werkelijk schade te hebben geleden. Het hof van beroep te Antwerpen had in het kader van het bestreden arrest van 22 september 2003 hierop ontkennend geantwoord door te poneren dat

“*het stellen van het belangvereiste als een algemene voorwaarde voor de uitoefening van het claimrecht dient te worden afgewezen*”.

De motieven van de beslissing waren o.a. de volgende: “*dat de uitoefening van uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechten niet van buiten die overeenkomst gelegen factoren afhankelijk dient te zijn: dat op deze wijze immers de uitoefening van een uit de vervoerovereenkomst voortvloeiend recht van de onderliggende rechtsverhouding tussen afzender en geadresseerde, waaraan de vervoerder vreemd is, afhankelijk wordt gemaakt;*

*dat abstractie dient te worden gemaakt van de onderliggende rechtsverhouding; dat zulks met zich meebrengt dat de vervoerder zonder risico aan degene, die gerechtigd is de vordering tegen hem in te stellen, kan betalen; dat hij zich niet behoeft te verdiepen in de aan de hem vreemd zijnde rechtsverhouding tussen afzender en geadresseerde;*”.

8. Deze redenering wordt volledig bevestigd door de overwegingen van het arrest, meer bepaald de beschouwing: “*De afzender is op grond van de overeenkomst vorderingsgerechtigd voor het verlies of de beschadiging van de lading of voor de vertraging in de aflevering. Hij dient hiertoe niet het bestaan van de schade in eigen vermogen te bewijzen, behoudens ingeval de vervoerder door zowel de afzender als de geadresseerde wordt aangesproken.*”

Na in herinnering gebracht te hebben dat de vraag of eiser (afzender of bestemming) al dan niet schade dient te bewijzen niet de ontvankelijkheid doch wel de gegrondheid van de zaak betreft<sup>19</sup>, liet de wegvervoerder gelden dat het antwoord op deze vraag in het buitenland of in België niet eenduidig was. Hij verwees o.a. naar een onuitgegeven arrest van het hof van beroep te Brussel d.d. 4 februari 1998, een arrest van het Hof van Cassatie van Italië van 26 oktober 1993<sup>20</sup> en rechtsleer in Duitsland<sup>21</sup>, Frankrijk en België.

De afzender repliceerde hierop dat het vorderingsrecht voor internationale wegtransporten onder toepassing van het CMR-Verdrag is te vinden in het verdrag zelf, namelijk de artikelen 12 en 13. Dit maakt het rechtmatig belang uit, vereist door artikel 17 van het Gerechtelijk Wetboek<sup>22</sup>. Derhalve is het irrelevant of wie de vordering instelt al dan niet schade in eigen vermogen heeft geleden<sup>23</sup>.

Zoals werd aangestipt door Van Ryn en Heenen<sup>24</sup>, dienen

<sup>15</sup> NAVEAU, GODFROID en FRÜHLING, *Précis de droit aérien*, 2006, p. 368, nr. 237.

<sup>16</sup> *T.B.H.* 1987, o.c., p. 9, nr. 9.

<sup>17</sup> *S.&S.* 1974, nr. 20.

<sup>18</sup> F. PONET, *De overeenkomst van internationaal wegvervoer CMR*, 3<sup>de</sup> uitg., p. 759, nr. 736.

<sup>19</sup> Cass. 26 februari 2004, C.010402.N, *RAGB* 2004, 612 met noot P. VANLERBERGHE.

<sup>20</sup> *Giustizia Civile* 1994, I, 371.

<sup>21</sup> K.H. THUME, *Kommentar zur CMR*, p. 296-297 en p. 333 e.v.

<sup>22</sup> Antwerpen 27 september 1999, *T.B.H.* 2002, p. 215 e.v.; F. PONET en E. WILLEMS, “Overzicht van internationaal vervoer CMR”, *T.B.H.* 1992, p. 752 met de referenties.

<sup>23</sup> 's-Gravenhage 8 november 1994, *S.&S.* 1995, nr. 88 en O.L.G. Linz 27 november 1989, *TranspR.* 1990, p. 154.

<sup>24</sup> *Principes de droit commercial*, T. IV, 2<sup>de</sup> uitg., p. 780, nr. 914.

derhalve de rechthebbenden van de goederen geen bewijs van eigen schade aan te brengen<sup>25</sup> behalve wanneer beide de wegvervoerder hebben aangesproken.

9. Deze zienswijze vindt men al terug in het arrest van het Hof van Cassatie van 13 juni 1980<sup>26</sup> waarin wordt gesteld dat “de vordering tot betaling van de door het [CMR-]Verdrag bepaalde forfaitaire vergoeding wegens verlies van de goederen kan worden ingesteld door degene die als geadresseerde belang heeft bij het vervoer, zonder dat hij moet bewijzen dat hij eigenaar is van de goederen of dat de goederen op zijn risico werden vervoerd”.

Hieruit volgt dat de uitoefening van het vorderingsrecht door de afzender of de bestemming niet afhankelijk is van de onderliggende overeenkomst noch van factoren buiten de vervoerovereenkomst<sup>27</sup>. De enige uitzondering is het geval waarin zowel de afzender als de bestemming gelijktijdig een vordering instellen tegen de vervoerder<sup>28</sup>.

Met andere woorden, het vorderingsrecht van de afzender of bestemming vloeit voort uit hun contractuele hoedanigheid ten aanzien van het vervoercontract waarbij er automatisch van wordt uitgegaan dat zij een belang hebben bij de ingestelde vordering.

10. Betreffende het zeerecht waren wij tot het besluit gekomen<sup>29</sup> “dat de houder van het *cognossement*, ongeacht of hij in feite nog een persoonlijk belang aan de zaak heeft, altijd het recht bezit een schadevergoeding in te stellen als tegenpartij van zijn recht tot aflevering van de vervoerde goederen. Dit recht wordt eveneens toegekend, wanneer het vaststaat dat de houder van het *cognossement* niet zal optreden, aan een niet-drager van de titel die het bewijs levert dat hij de enige werkelijke schadelijder partij is”.

De *cognossement*houder heeft, door het loutere feit dat hij derde houder is, het recht en daardoor het belang om de aan het *cognossement* verbonden rechten uit te oefenen<sup>30</sup>.

Wat het vorderingsrecht van de werkelijke schadelijder lastens de zeevervoerder betreft, stelt Stevens<sup>31</sup> voor om deze mogelijkheid te onderbouwen aan de hand van de erkenning in zijn hoofde van een “kwalitatief recht”.

11. Het besluit van deze uiteenzetting is dus dat het recht inzake spoorwegvervoer en het zeerecht elk een specifiek regime kennen, terwijl de bepaling wie vorderingsgerechtigd is en onder welke voorwaarden minstens in één mogelijke interpretatie van de Conventie van Montreal, identiek lijkt te zijn aan de thans vaststaande rechtspraak van het Hof van Cassatie inzake wegvervoer.

<sup>25</sup> Zie de rechtspraak geciteerd door F. PONENT, *De overeenkomst van internationaal wegvervoer CMR. Overzicht van Belgische en buitenlandse rechtspraak 1963-2003*, p. 757, nr. 734a.

<sup>26</sup> *E.T.L.* 1980, p. 851.

<sup>27</sup> K.F. HAAK, *De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR*, 1984, p. 304.

<sup>28</sup> G. BLOCK, “Les transports terrestres”, *Traité pratique de droit commercial*, T. 2, p. 1002, nr. 1215.

<sup>29</sup> T.B.H. (vervoer) 1987, nr. 14.

<sup>30</sup> Cass. 11 januari 1991, *Arr. Cass.* 1990-91, 486; F. STEVENS, *Vervoer onder cognossement*, Larcier, 2001, p. 198.

<sup>31</sup> “Het vorderingsrecht lastens de zeevervoerder: een kwalitatief recht?”, in *Liber Amicorum R. Roland*, p. 391 e.v. met de aangehaalde verwijzingen.