

Ladingroof: grond voor overmacht in de zin van het CMR?

HR 17 april 1998, RvdW 1998, 90 C

Inleiding

Dat vervoer van goederen over de weg niet altijd een even ongevaarlijke aangelegenheid is, blijkt uit de constante stroom van jurisprudentie betreffende ongevallen, roofovervallen en 'verdwijningen' van ten vervoer aangeboden ladingen. Met name overvallen waartegen de plaatselijke overheid weinig heeft in te brengen, doen zich veel voor in de zogenoemde 'Bermuda triangle' in Italië (de driehoek tussen Rome, Napels en Bari) (zie Clarke, *International carriage of goods by road: CMR*, London 1997, p. 280). Op het eerste gezicht zou het wellicht lijken alsof in dergelijke gevallen een beroep op overmacht gerechtvaardigd is. Echter, in lang niet alle gevallen is dat zo. In dit artikel zal ik nader op dit onderwerp ingaan en aan de hand van recente jurisprudentie de vraag trachten te beantwoorden wanneer een beroep op overmacht in de regel wel en wanneer een dergelijk beroep in rechte niet gehonoreerd wordt.

De aansprakelijkheidsregeling in het CMR

Op internationaal wegvervoer is het 'Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg' - het 'CMR-verdrag' (hierna: CMR) - van toepassing. Dit blijkt uit art. 1 van dit verdrag, dat (in een notendop) bepaalt dat het CMR toepasselijk is wanneer er sprake is van wegvervoer *vanuit* een verdragsland of *naar* een verdragsland. Verreweg de meeste Europese landen, waaronder ook Nederland, zijn inmiddels tot het CMR toegetreden. Overigens is op nationaal vervoer - d.w.z. vervoer binnen Nederland - niet het CMR, doch titel 13 van Boek 8 BW van toepassing; deze regeling zal ik hier echter verder buiten beschouwing laten.

De hoofdregel betreffende de aansprakelijkheid van de vervoerder is - ontdaan van alle franje - in feite heel simpel: wanneer een zending in goede staat ten vervoer is aangeboden, dient deze zending in dezelfde goede staat te worden afgeleverd. Het betreft hier duidelijk een resultaatsverbintenis; aan het uitblijven van het gewenste resultaat verbindt art. 17 lid 1 CMR in beginsel aansprakelijkheid van de vervoerder.

Van deze aansprakelijkheid kan de vervoerder zich trachten te bevrijden door het doen van een beroep op over-

macht. Art. 17 lid 2 CMR bepaalt dat er sprake is van overmacht wanneer

'het verlies, de vertraging of de beschadiging is veroorzaakt door schuld van de rechthebbende, door een opdracht van deze welke niet het gevolg is van schuld van de vervoerder, door een eigen gebrek van de goederen of door omstandigheden die de vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen'.

Van de vorengenoemde oorzaken van overmacht is de laatste grond - hiervoor vet weergegeven - voor het onderwerp van dit artikel van belang, nu daarop in geval van ladingroof door de vervoerder een beroep zal worden gedaan. Bij deze overmachtsgrond dient overigens te worden bedacht dat er sprake is van een tweeledige bewijslast: bewezen dient te worden dat de schadeveroorzakende omstandigheid niet vermeden kon worden, en dat evenmin de daaruit voortvloeiende gevolgen konden worden verhinderd.

Ladingroof: grond voor overmacht naar Nederlands recht?

In zijn algemeenheid is de Nederlandse rechter pas geneigd een beroep op overmacht toe te wijzen indien de vervoerder speciale maatregelen heeft genomen om ladingroof of -diefstal te voorkomen. Een duidelijk voorbeeld van een situatie waarin de vervoerder wel en een situatie waarin de vervoerder geen beroep op overmacht kon doen, is te vinden in een vonnis van de Arrondissementsrechtbank Utrecht, waarin in één zaak twee gevallen van ladingroof werden behandeld (Rb. Utrecht 3 juli 1996, SES 1997, 31).

Ladingbelanghebbende Baars was tot tweemaal toe met vervoerder De Greef overeengekomen dat deze laatste voor Baars zendingen kaas over de weg naar Italië zou vervoeren. De eerste rit vond plaats in december 1990. De chauffeur van de betreffende vrachtwagencombinatie was op een zeker moment in de buurt van Napels tegelijk met zijn bijrijder gaan slapen in de cabine van de vrachtwagen, omdat hij door slaap werd overmand. De vrachtwagen werd geparkeerd op een parkeerhaven langs de autostrada. Vroeg in de morgen werd een zijruit van de cabine ingeslagen, waarna de chauffeur en zijn bijrijder door overvallers onder bedreiging met vuurwapens werden geboeid en geblinddoekt. De vrachtwagen werd vervolgens door de overvallers weggereden en gelost. Vermeldenswaard is dat de chauffeur wist dat er in de buurt van Napels een bewaakt parkeerterrein was, doch

dat hij dit terrein niet heeft opgezocht, nu het zijn ervaring was dat dit vanaf 19.00 uur 's avonds vol was.

Eveneens in december, doch nu het jaar daarop, verrichtte De Greef een ander kaastransport naar Italië voor Baars. Door files onderweg en door gladheid liep de chauffeur een aanzienlijke vertraging op. Op 17 december, rond middernacht, kwam hij aan op een parkeerterrein 'Park TIR Area Doganale'. Dit parkeerterrein was niet bewaakt, doch wel verlicht en afgesloten met een slagboom. Uitrijden was slechts mogelijk door het inwerpen van een munt in een automaat, terwijl bovendien het parkeerterrein intensief werd gebruikt door vrachtwagens en -combinaties. 's Nachts werd de zijruit van de vrachtwagen ingeslagen, de chauffeur onder bedreiging met vuurwapens overmeesterd en werd de vrachtwagen weggereden door de overvallers. Daarbij gebruikten de overvallers niet de uitgang met de slagboom, doch werd een paal tussen twee douanegebouwen omvergereden.

Baars sprak De Greef in één procedure aan ter zake van de schade die zij als gevolg van deze twee overvallen leed. De Greef verweerde zich voor wat de beide schadeveroorzakende gebeurtenissen betreft met een beroep op overmacht. Daarover oordeelde de rechtbank met betrekking tot de twee overvallen evenwel verschillend.

In de eerste zaak was de rechtbank van oordeel dat aan De Greef geen beroep op overmacht toekwam. De rechtbank was van mening dat het een feit van genoegzame bekendheid is dat Italië een land is waar overvallen op vrachtwagens veel voorkomen, en dat het derhalve de taak van de vervoerder is om extra oplettend te zijn bij het uitkiezen van een overnachtingsplaats. Door 's nachts gedurende langere tijd te parkeren op een vrij toegankelijke, onbewaakte en verlaten parkeerplaats zonder voorzorgsmaatregelen had De Greef zich begeven in een situatie waarin een overval eenvoudig uitgevoerd kon worden. Nu de chauffeur in casu zijn rijschema zelf had ingedeeld, was de omstandigheid dat geen overnachtingsmogelijkheid aanwezig was voor rekening van De Greef. Mitsdien faalde De Greefs beroep op overmacht.

In de tweede zaak werd De Greefs beroep op overmacht wel gehonoreerd. Het oorspronkelijke rijschema werd door files en gladheid in de war gestuurd, terwijl de gekozen overnachtingsplaats redelijk beveiligd was: er was maar één ingang, welke was afgesloten met een slagboom, de parkeerplaats was verlicht en bovendien direct naast een douanekantoor gelegen en werd tevens door vele andere vrachtwagens als overnachtingsplaats ge-

bruikt. Bovendien was er van de zijde van Baars niet gesteld dat er andere, nog veiliger overnachtingsplaatsen aanwezig waren. Het beroep van De Greef op overmacht slaagde in het laatste geval wel.

In een recente uitspraak (17 april 1998, RvdW 1998, 90 C) in een andere CMR-ladingroofzaak heeft de Hoge Raad dezelfde maatstaven aangelegd als de rechtbank in de hiervoor weergegeven uitspraak. In het onderhavige geval ging het eveneens om roof van een vrachtwagen: toen de chauffeur van de betreffende vrachtwagen 's avonds laat bij zijn afleveradres aankwam, parkeerde hij de wagen voor het hek; in strijd met de instructie van zijn werkgever zocht hij geen bewaakte parkeerplaats op om te overnachten. 's Nachts werd de vrachtwagen geroofd.

De uitspraak van de Hoge Raad heeft het karakter van een 'tal van omstandigheden-regel'. Naast de mogelijkheid van het treffen van extra veiligheidsmaatregelen en opgetreden onvoorziene omstandigheden, zijn er blijkens deze uitspraak nog andere criteria die bij de beslissing of de vervoerder voldoende zorgvuldig is geweest een rol spelen. Genoemd worden onder meer het reeds eerder geconfronteerd zijn van een chauffeur met een (poging tot) gewelddadige ladingroof, de door de vervoerder aan diens chauffeur gegeven schriftelijke instructie om altijd op bewaakte parkeerplaatsen te gaan staan, en het gegeven dat een rijdende vrachtwagen een moeilijker prooi vormt dan een stilstaande. Echter, dit soort criteria lijkt van bijkomende betekenis; het treffen van (extra) veiligheidsmaatregelen (het opzoeken van een bewaakte parkeerplaats) en het geconfronteerd worden met onvoorziene omstandigheden (zoals onvoorziene gladheid waardoor het rijschema in de war raakt) leggen, blijkens de jurisprudentie, het meeste gewicht in de schaal. Samengevat: de vervoerder dient alles te hebben gedaan wat als zorgvuldig vervoerder in zijn macht lag om ladingroof te voorkomen.

Vergelijking met vreemd recht

Als gezegd, het CMR is een internationaal verdrag, waarbij de meeste Europese landen partij zijn. Bedacht moet worden dat ingevolge art. 31 CMR kan worden gedagvaard voor de rechter van - kort gezegd - de vestigingsplaats van gedaagde, ofwel de plaats van inontvangstneming van de goederen ofwel de beoogde plaats van aflevering: er kan in beginsel in verschillende landen een procedure worden gestart. De interpretatie van het verdrag is echter in de verschillende landen op bepaalde punten (zoals bijvoorbeeld overmacht of het begrip grove

schuld) verschillend. In sommige gevallen kan het derhalve verstandig zijn om, voordat een procedure wordt gestart, te bezien in welk land het gunstigste regime heerst. In bepaalde gevallen is het zelfs aan te bevelen om als vervoerder nog vóórdat de ladingbelanghebbende actie onderneemt een procedure aanhangig te maken in het land met het voor de vervoerder gunstigste regime; in een dergelijke procedure kan dan een verklaring voor recht worden gevorderd dat de vervoerder niet aansprakelijk is. In het licht van het vorenstaande zal ik hierna kort ingaan op de wijze waarop in sommige vreemde jurisdicties art. 17 lid 2 CMR wordt toegepast.

Het Oostenrijkse recht lijkt voor wat de toepassing van art. 17 lid 2 CMR betreft strenger dan het Nederlandse. Reeds in het begin van de jaren '80 heeft het Oostenrijkse Oberster Gerichtshof uitspraak gedaan in een aantal zaken met betrekking tot ladingroof. Zo besloot dit rechtcollege dat in een zaak waarin een chauffeur van zijn lading werd beroofd terwijl hij een korte pauze nam op een parkeerplaats, dat reeds het 's nachts door Italië rijden in strijd is met de zogenoemde 'verschärfter Sorgfaltsmastab' en dat mitsdien een beroep op overmacht niet kon worden toegestaan (OGH 8 maart 1983, Transpr 1983, 138; zie ook Thumen, Kommentar zur CMR, Heidelberg 1995, p. 389).

Het blijkt dat ook de Duitse rechter over het algemeen minder snel geneigd is dan de Nederlandse een beroep op overmacht te honoreren. Alleen bij het zich voordoen van een buitengewone, 'unabwendbarer Ereignis', een omstandigheid waarop men absoluut geen invloed kan uitoefenen, staat de Duitse rechter een beroep op overmacht toe (zie eveneens Thumen, t.a.p.). Illustratief is in dit verband de recente uitspraak van 21 december 1995 van de Rechtbank Frankfurt: in casu was een chauffeur met een vrachtwagen met fotoapparatuur onderweg in Italië, waar hij de nacht wilde doorbrengen op een parkeerterrein behorend bij een wegrestaurant. Het parkeerterrein was niet bewaakt, doch wel omheind en lag op een afstand van ongeveer honderd meter van een drukbezochte, felverlichte benzinepomp die 24 uur per dag open was - omstandigheden die sterk doen denken aan die van het hiervoor besproken Utrechtse vonnis. Rond drie uur 's nachts werd de chauffeur overvallen door drie mannen, die de chauffeur knevelde, van zijn geld beroofden en er vervolgens met de vrachtwagen vandoor gingen. Het verweer van de vervoerder, dat deze overval niet te voorkomen was en dat haar mitsdien een beroep op overmacht toekwam, werd door de Frankfurtse rechter onvoldoende steekhoudend bevonden: de chauffeur

had de nacht maar moeten doorbrengen op een *bewaakte* parkeerplaats (LG Frankfurt 21 december 1995, Transpr 1996, p. 188).

Ook de Franse rechter is niet soepel bij het toestaan van een beroep op overmacht: dit blijkt uit een uitspraak van het Cour de Cassation (Paris) van 5 januari 1988 (Bulletin des Transports 1988, 103; zie ook Claringbould en Haak, 10 jaar weg en wagen, 's-Gravenhage 1997, p. 73). In deze zaak was een chauffeur 's nachts onderweg op de autostrada in Italië. Op een zeker moment maakte de chauffeur een korte (sanitaire) stop op een (normale) parkeerplaats, waarbij hij onder bedreiging met vuurwapens van zijn wagen werd beroofd. Het hof van cassatie oordeelde dat de vervoerder geen beroep op overmacht toekwam: de chauffeur had maar moeten doorrijden naar een tankstation.

Conclusie

De boodschap is duidelijk: vervoerders dienen, in ieder geval in diefstalgevoelige landen zoals Italië, gebruik te maken van bewaakte parkeerplaatsen. In geen geval wordt een beroep op overmacht gehonoreerd wanneer de chauffeur de nacht doorbrengt op een 'gewone' parkeerplaats; het overnachten op een parkeerplaats zonder bewaking, doch met andere voorzieningen (zoals een slagboom, omheining of verlichting) kan onder omstandigheden wel een grond voor een geslaagd beroep op overmacht opleveren. Naar Oostenrijks, Duits alsook Frans recht wordt een beroep op overmacht in de regel niet zo snel als in Nederland gehonoreerd. Het kan derhalve verstandig zijn om als vervoerder, wanneer art. 31 CMR dat toelaat, in Nederland een verklaring voor recht te vorderen inhoudende dat de vervoerder niet aansprakelijk is vóórdat in een andere jurisdictie (bijvoorbeeld Duitsland) door de ladingbelanghebbende wordt gedagvaard.

*Mr P.C. Knijp
Nauta Dutilh*