



'De uitzonderingen op de aansprakelijkheid van de vervoerder'

Een onderzoek naar relevante en recente regelgeving, literatuur en jurisprudentie omtrent overmacht en bewuste roekeloosheid.

Toetsing van: Afstudeeropdracht 1920RE

In opdracht van de afdeling juridisch van
Transport en Logistiek Nederland



Hogeschool Leiden

Sennah Bosman - S110104

Klas: Re4D

Opleiding HBO-Rechten

Afstudeerbegeleider: de heer B. den Boer

Onderzoeksdocent: Mevrouw M.L. Verstuijf - Mesman

16 juni 2010

Reguliere kans

Periode 4, collegejaar 4

Voorwoord

Beste lezer,

Voor u ligt mijn scriptie '*De uitzonderingen op de aansprakelijkheid van de vervoerder*'. Dit is het sluitstuk van mijn opleiding HBO-Rechten aan de Hogeschool van Leiden.

In opdracht van Transport en Logistiek Nederland heb ik een onderzoek verricht naar overmacht en bewuste roekeloosheid in het CMR-verdrag. Deze scriptie is geschreven is geschreven in de periode februari 2020 tot en met juni 2020.

Door COVID-19 is de afstudeerperiode anders verlopen dan gedacht en heb ik vrijwel mijn gehele scriptie thuis moeten schrijven. Dit bleek lastiger dan gedacht maar uiteindelijk ligt hiervoor u dan toch mijn stuk. Ik heb veel geleerd tijdens deze periode. Ik wil mijn vrienden en familie bedanken voor het blijven motiveren en steunen. Zij hebben me door deze periode gesleept.

Verder wil ik TLN bedanken voor de mogelijkheden die zij mij geboden hebben. In het bijzonder wil ik Anela Mekic bedanken voor de begeleiding tijdens het inlezen in het onderwerp en het schrijven van mijn scriptie. Tot slot wil ik mijn onderzoeksdocent mevrouw Verstuijf – Mesman en mijn afstudeerbegeleider de heer den Boer bedanken voor hun hulp en feedback tijdens het schrijven van mijn plan van aanpak en het onderzoek zelf. Ik heb veel gehad aan de feedback en ze hebben mij goed gemotiveerd om het uiterste uit mijzelf te halen.

Ik heb vier leerzame jaren gehad op Hogeschool Leiden en ik hoop met dit stuk mijn studie af te sluiten. Ik wens u veel leesplezier.

Sennah Bosman

Ter aar, 16 juni 2020

Samenvatting

Het onderwerp van dit onderzoek is overmacht en bewuste roekeloosheid in het CMR-verdrag. Dit is voor TLN een lastig leerstuk omdat het voor hen niet duidelijk is wanneer een rechter overmacht en bewuste roekeloosheid aanneemt. Een beroep op overmacht en bewuste roekeloosheid blijkt zelden te worden aangenomen. Op grond van dit onderzoek is aan TLN een advies gegeven over hoe zij een grotere kans kunnen creëren op een succesvol beroep op overmacht. Tevens is geadviseerd wat TLN hun leden kan adviseren over de acties die zij moeten nemen om het beroep op bewuste roekeloosheid te laten falen.

Het doel van dit onderzoek is TLN een adviesmemo te geven zodat zij de leden kunnen voorzien van advies door in kaart te brengen hoe de rechter oordeelt over vervoerdersovermacht en bewuste roekeloosheid op basis van wetgeving-, literatuur- en jurisprudentieonderzoek. Dit onderzoek geeft antwoord op de vraag: *Welk advies kan aan TLN gegeven worden betreffende de beoordeling van vervoerdersovermacht en bewuste roekeloosheid op basis van wetgeving-, literatuur- en jurisprudentieonderzoek?* Het tweede en derde hoofdstuk bestaan uit het juridisch-theoretische gedeelte. Hierin zijn twee deelvragen opgenomen. Deze deelvragen zijn beantwoord aan de hand van literatuuronderzoek. Het vierde en vijfde hoofdstuk bevatten de praktijk gerelateerde deelvragen. Ook hierin zijn twee deelvragen opgenomen. Deze deelvragen zijn beantwoord aan de hand van jurisprudentieonderzoek.

Het CMR-verdrag regelt de internationale regels van het vervoersrecht. In de CMR is een groot onderdeel de aansprakelijkheid. De algemene regel is dat de vervoerder aansprakelijk is voor het verlies of de schade aan goederen zolang deze onder zijn macht verkeren. De vervoerder is dan aansprakelijk tot een bedrag van 8,33 SDR per ontbrekende of beschadigde kilogram. Dit wordt de beperkte aansprakelijkheid genoemd.

Op deze hoofdregel zijn een aantal uitzonderingen. Een van deze uitzonderingen is overmacht uit artikel 17 lid 2 CMR. Overmacht is de situatie waarin de vervoerder geen schuld toekomt aan de beschadiging of vermissing van de

goederen. Ook heeft de Hoge Raad in het Oegema/Amev arrest nog een ander criteria opgesteld namelijk dat een beroep op overmacht pas slaagt indien de vervoerder alle mogelijke maatregelen heeft getroffen om het verlies te voorkomen.

Uit de literatuur bleek al dat een geslaagd beroep op overmacht lastig te bereiken is. De jurisprudentieanalyse heeft dit beeld bevestigd. In de 10 geanalyseerde uitspraken is geen enkele keer overmacht aangenomen. De rechter is al gauw van mening dat niet alle mogelijke maatregelen zijn getroffen. Indien er niet aan alle instructies wordt gehouden bijvoorbeeld wordt een beroep op overmacht al afgewezen.

Het advies aan TLN is om de jurisprudentie omtrent overmacht goed in de gaten te houden.

Naast voornoemde uitzondering zijn er nog andere belangrijke uitzonderingen. Een van deze uitzonderingen is bewuste roekeloosheid uit artikel 29 CMR. Er is sprake van bewuste roekeloosheid indien de schade voortvloeit uit schuld of opzet van de vervoerder. Indien bewuste roekeloosheid wordt aangenomen is de vervoerder onbeperkt aansprakelijk. Naast de wettekst heeft de Hoge Raad nog een ander criterium opgesteld namelijk: *'Van gedrag dat als roekeloos en met de wetenschap dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien moet worden aangemerkt, is sprake, wanneer degene die zich aldus gedraagt het aan de gedraging verbonden gevaar kent en zich ervan bewust is dat de kans dat het gevaar zich zal verwezenlijken aanzienlijk groter is dan de kans dat dit niet zal gebeuren, maar zich door een en ander niet van dit gedrag laat onthouden.'*

In de analyse is gekeken hoe dit criterium zich voortzet in de jurisprudentie. Uit deze analyse blijkt dat de rechter niet gauw van mening is dat de vervoerder of zijn chauffeurs zich bewust is van het gevaar dat hij neemt. In slechts twee gevallen heeft de rechter bewuste roekeloosheid aangenomen. In deze twee gevallen was het voor de rechter duidelijk dat er sprake was van diefstal door de vervoerder of een van zijn hulppersonen. Zelfs bij het stelselmatig negeren van instructies is de rechter van mening dat dit gevaar niet zo groot is dat er sprake is van bewuste roekeloosheid.

Voor de leden van TLN is dit een gunstige uitkomst. Dit betekent dat zij niet snel bang hoeven te zijn dat zij onbeperkt aansprakelijk zijn. Het advies wat ik TLN hierover kan meegeven is dat indien de chauffeurs niet doelbewuste fouten maken, zij niet bang hoeven te zijn voor een geslaagd beroep op bewuste roekeloosheid.

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Samenvatting	3
Inhoudsopgave	6
H1 Inleiding.....	8
1.1 Probleemanalyse.....	8
1.1.1 De organisatie	8
1.1.2 Aanleiding	8
1.1.3 Juridische achtergrond	10
1.2 Doelstelling.....	10
1.3 Centrale vraag en deelvragen	11
1.3.1 Centrale vraag.....	11
1.3.2 Deelvragen.....	11
1.4 Onderzoeksmethoden	11
1.5 Leeswijzer	15
H2 Het CMR-verdrag	16
2.1 Vervoersrecht (over de weg) in het algemeen.....	16
2.2 De vrachtbrief.....	17
2.3 Geschiedenis en strekking CMR-verdrag	17
2.4 Tussenconclusie	19
Hoofdstuk 3: Aansprakelijkheid.....	20
3.1 Wie is er aansprakelijk?.....	20
3.1.1. Algemene regel.....	20
3.1.2. Bijzondere omstandigheden	20
3.2 Overmacht	21
3.2.1 Oegema/Amev.....	22
3.2.2 Vos Logistics/AIG Europe	22
3.3 Beperkte aansprakelijkheid.....	23
3.4 Bewuste roekeloosheid	24
3.4.1 Januari-arresten.....	24
3.5 Tussenconclusie	25
Hoofdstuk 4: Resultaten overmacht	27
4.1 Topics.....	27
4.1.1 Soort situatie.....	27
4.1.2 Welke (bijzondere) instructies zijn er afgegeven voor het vervoer?	27
4.1.3 Hebben de chauffeurs zich aan deze instructies gehouden?	28
4.1.4 Is er een deskundigenrapport opgesteld? Wat staat hierin?	28
4.1.5 Heeft de vervoerder in de gegeven omstandigheden alles gedaan wat van een zorgvuldig handelend vervoerder verwacht mocht worden om schade of verlies van de lading te voorkomen?.....	29

4.1.6 Hoe oordeelt de rechter met betrekking tot overmacht?	30
4.2 Tussenconclusie	30
Hoofdstuk 5: Resultaten bewuste roekeloosheid	32
5.1 Topics	32
5.1.1. Soort situatie	32
5.1.2 Zijn er instructies gegeven over het vervoer of over tussenstops?	32
5.1.3 Is er geparkeerd of een stop gemaakt op een onbeveiligde parkeerplaats?	33
5.1.4 Is er een onderzoeksrapportage en wat zegt deze?	33
5.1.5 Was de kans op gevaar aanzienlijk groter dan de kans dat het gevaar zich niet zou voordoen? En was de chauffeur zich hiervan bewust?	34
5.1.6 Wat is het oordeel van de rechter over bewuste roekeloosheid?	35
5.2 Tussenconclusie	35
Hoofdstuk 6: Conclusie	37
Hoofdstuk 7: Aanbevelingen en beroepsproduct	40
Bronnenlijst	46
Bijlage 1 Geanalyseerde uitspraken	47
Overmacht	47
Bewuste roekeloosheid	47
Bijlage 2 Jurisprudentieanalyse overmacht	48
Bijlage 3 Jurisprudentieanalyse bewuste roekeloosheid	58

H1 Inleiding

Voor de opdrachtgever, Transport en Logistiek Nederland, afdeling juridisch, heb ik een onderzoek uitgevoerd naar de situaties waarin vervoerdersovermacht en bewuste roekeloosheid in de zin van het CMR verdrag worden aangenomen. Dit onderzoek is uitgevoerd ter afronding van de HBO-rechtenstudie aan de Hogeschool Leiden.

1.1 Probleemanalyse

1.1.1 De organisatie

Dit onderzoek zal worden uitgevoerd in opdracht van Transport en Logistiek Nederland (hierna: TLN). TLN is een organisatie die ondernemers in de transport- en logistieksector ondersteunt. Op de afdeling juridisch zijn twee advocaten en één jurist werkzaam. Het primaire proces van deze afdeling is het adviseren van de leden over allerlei kwesties in het transportrecht. Denk hierbij aan de aansprakelijkheid of aan advies over de vrachtbrief.

1.1.2 Aanleiding

TLN is een werkgeversorganisatie die hun aangesloten leden adviseert in onder andere het transportrecht. De leden van TLN bestaan voornamelijk uit vervoerders van goederen. Om het vervoer te bewerkstelligen wordt een overeenkomst gesloten tussen de afzender en de vervoerder. Meestal gaat de uitvoering van deze overeenkomst zonder slag of stoot maar het komt ook wel eens voor dat er problemen ontstaan bij de uitvoering van de overeenkomst, denk hierbij aan beschadiging of diefstal van de lading. De vraag is wie de kosten hiervan op zich moet nemen. Dit wordt bepaald door verschillende nationale en internationale regels.

In dit onderzoek heb ik mij voornamelijk gericht op het vervoer over de weg en dan de regels van het internationale CMR-verdrag. Op grond van art. 17 CMR is in beginsel de vervoerder aansprakelijk. Hij zal een schadevergoeding moeten betalen van 8,33 SDR (fictieve valuta) per beschadigde kilogram. Dit heet de beperkte aansprakelijkheid.

Echter zijn er ook gevallen waarin een vervoerder zich wilt beroepen op vervoerdersovermacht uit art. 17 lid 2 CMR. Een voorbeeld hiervan kan zijn wanneer de lading teniet gaat bij brand. Er kunnen zich bepaalde omstandigheden hebben voorgedaan waardoor de vervoerder van mening is dat hij niet schuldig is aan de, in dit geval, brand en dat hij niet aansprakelijk moet worden gehouden. Als de vervoerder zijn onschuld kan aantonen en zijn beroep op vervoerdersovermacht wordt aangenomen, betekent dit dat hij niet aansprakelijk is voor de geleden schade en dus ook niets hoeft te betalen aan de opdrachtgever. Voor de vervoerder is het dus gunstig als overmacht wordt aangenomen.

Doordat overmacht een moeilijk leerstuk is, is het voor TLN lastig om duidelijkheid te geven aan hun leden over dit leerstuk. De leden willen bijvoorbeeld weten wanneer zij zich kunnen beroepen op overmacht. Het doel van TLN is dan ook om hun leden duidelijkheid te verschaffen in situaties waarin sprake kan zijn van overmacht.

Verder zijn er soms ook gevallen waarin de vervoerder bewuste roekeloosheid uit art. 29 CMR wordt verweten. Een voorbeeld hiervan is als de opdrachtgever van mening is dat de vervoerder heeft bijgedragen aan de schade die hij heeft geleden, door zich bijvoorbeeld niet aan de gegeven voorschriften te houden of door mee te werken aan een diefstal.

De opdrachtgever doet dan een beroep op bewuste roekeloosheid. Als de bewuste roekeloosheid wordt aangenomen door de rechter is dit een ongunstige situatie voor de vervoerder. Dit zou namelijk betekenen dat de vervoerder onbeperkt aansprakelijk is voor de geleden schade terwijl hij op grond van het CMR-verdrag maar beperkt aansprakelijk is tot 8,33 SDR.

Voor TLN is het onduidelijk wanneer er nou precies sprake is van bewuste roekeloosheid en zij willen dit graag duidelijk hebben, zodat ze aan de vervoerders kunnen adviseren wat zij juist niet moeten doen tijdens het vervoeren van goederen.

1.1.3 Juridische achtergrond

Zowel binnen als buiten Nederland worden veel goederen vervoerd. Denk hierbij alleen al aan bloemen die vanuit Nederland naar allerlei landen worden getransporteerd. Tijdens het transport kunnen zich allerlei problemen voordoen. Een voorbeeld hiervan is schade aan de lading of vertraging. Wie is hiervoor dan aansprakelijk? Dit alles wordt geregeld in het transportrecht. In het bijzonder heb ik mij in dit onderzoek gericht op het transport over de weg.

Bij het transport over de weg zijn er een aantal wetten en regels waarnaar gekeken kan worden. Ten eerste wordt in boek 8 titel 13 van het Burgerlijk Wetboek het vervoer over de weg behandeld.

Naast de nationale wet zijn er ook veel internationale verdragen welke van toepassing zijn. Een van deze verdragen is het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (hierna: CMR).

Om te bepalen welke wet van toepassing is op een bepaalde rechtsverhouding moet naar de toepasselijkheid worden gekeken. Als het gaat om een goederenovereenkomst over de weg, waarbij sprake is van grensoverschrijdend vervoer, is het CMR-verdrag van toepassing.¹ In mijn onderzoek zal ik mij richten op het internationaal vervoersrecht dus op de toepassing van het CMR-verdrag.

Met bovenstaande informatie kan het juridische kader inzake het CMR-verdrag en vervoerdersovermacht en bewuste roekeloosheid goed uiteen worden gezet.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is TLN een adviesmemo te geven zodat zij de leden kunnen voorzien van advies door in kaart te brengen hoe de rechter oordeelt over vervoerdersovermacht en bewuste roekeloosheid.

¹ Hoofdzaken boek 8 BW, mr. W.J. Oostwouder, p. 15

1.3 Centrale vraag en deelvragen

1.3.1 Centrale vraag

Welk advies kan aan TLN gegeven worden betreffende de beoordeling van vervoerdersovermacht en bewuste roekeloosheid op basis van wetgeving-, literatuur- en jurisprudentieonderzoek?

1.3.2 Deelvragen

Juridisch theoretisch gerelateerde deelvragen

1. Wat is het CMR-verdrag en wanneer is het verdrag van toepassing op basis van wetgeving- en literatuuronderzoek?
2. Wat wordt in het CMR-verdrag geregeld met betrekking tot de aansprakelijkheid en de ontheffing uit de aansprakelijkheid op basis van wetgeving- en literatuuronderzoek?

Praktijk gerelateerde deelvragen:

3. Wanneer is er sprake van een overmachtssituatie in de zin van artikel 17 lid 2 CMR op grond van jurisprudentieonderzoek?
4. Wanneer is er sprake van bewuste roekeloosheid in de zin van artikel 29 CMR op grond van jurisprudentieonderzoek?

1.4 Onderzoeksmethoden

Hieronder staat per deelvraag uitgelegd van welke onderzoeksmethode gebruik is gemaakt en waarom dit de beste onderzoeksmethode is.

Deelvraag 1: Wat is het CMR-verdrag en wanneer is het verdrag van toepassing op basis van wetgeving- en literatuuronderzoek?

Voor deze deelvraag heb ik gebruik gemaakt van theoretisch-juridisch onderzoek en dan wel van wetsanalyse. Ik heb gebruik gemaakt van het CMR-verdrag. Ook heb ik kort boek 8 van het Burgerlijk Wetboek aangehaald. Daarnaast heb ik voor deze deelvraag gebruik gemaakt van literatuuronderzoek. De literatuur die ik hiervoor heb geanalyseerd is:

- K.F. Haak, R. Zwitser, A. Blom, *Van haven en handel; Hoofdzaken van het handelsverkeersrecht*, Deventer, Kluwer 2006
- P. De Meij, *Samenloop van CMR-verdrag en EEX-verordening*,

- Mr. W.J. Oostwouder, *Hoofdzaken boek 8 BW; Verkeersmiddelen en vervoer*, Deventer, Kluwer 2001.
- *Het CMR-Verdrag*, <https://www.sva.nl/themas/praktijkboek/de-vrachtbrief/het-CRM-verdrag>, The Stichting Vervoersadres

De literatuur waarvan gebruik is gemaakt is niet meer erg recent. De reden hiervoor ligt in het feit dat het CMR-verdrag sinds 1986 niet meer is aangepast. Sinds 2005 is er dan ook zeer weinig literatuur geschreven over het CMR-verdrag.

Deelvraag 2: Wat wordt in het CMR-verdrag geregeld met betrekking tot de aansprakelijkheid en de ontheffing uit de aansprakelijkheid op basis van wetgeving- en literatuuronderzoek?

Voor deze deelvraag heb ik gebruik gemaakt van theoretisch-juridisch onderzoek en dan wel van wetsanalyse van de artikelen uit het CMR-Verdrag. Verder heb ik voor deze deelvraag gebruik gemaakt van literatuuronderzoek. De literatuur die ik heb gebruikt is:

- K.F. Haak, R. Zwitser, A. Blom, *Van haven en handel; Hoofdzaken van het handelsverkeersrecht*, Deventer, Kluwer 2006
- K.F. Haak, *De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR*, 's Gravenhage, Stichting Vervoeradres 1984.
- K.F. Haak, *CMR: still going strong*, Syllabus SVA-congres, 2012, p. 5-14
- K.F. Haak, *De CMR in de rechtspraak*, Syllabus de CMR-Praktijk, 2010, p. 5-19

De literatuur waarvan gebruik is gemaakt is niet meer erg recent. De reden hiervoor ligt in het feit dat het CMR-verdrag sinds 1986 niet meer is aangepast. Naast een aantal tijdschriften, is er sinds 2005 bijna geen literatuur meer uitgegeven over het CMR-verdrag.

Deelvraag 3: Wanneer is er sprake van een overmachtssituatie in de zin van artikel 17 lid 2 CMR op grond van jurisprudentieonderzoek?

Voor deelvraag 3 heb ik gebruik gemaakt van praktijkonderzoek en dan wel van jurisprudentieonderzoek. Om te onderzoeken wanneer er sprake is van een overmachtssituatie heb ik 10 uitspraken geanalyseerd. Ik heb voor 10 uitspraken gekozen omdat er in totaal in de periode 2015 tot nu 16 uitspraken zijn gedaan

met betrekking tot overmacht. 10 uitspraken geeft daarom een volledig beeld van de jurisprudentie. De uitspraken zijn geselecteerd op hoe uitgebreid de beoordeling van de rechter is in de uitspraak. Ik heb de volgende 10 uitspraken geanalyseerd:

1. ECLI:NL:GHDHA:2019:1715
2. ECLI:NL:RBROT:2019:2119
3. ECLI:NL:GHSHE:2016:2121
4. ECLI:NL:RBZWB:2017:8813
5. ECLI:NL:RBLIM:2017:10447
6. ECLI:NL:RBOBR:2016:3246
7. ECLI:NL:RBROT:2020:3583
8. ECLI:NL:GHARL:2015:9105
9. ECLI:NL:RBROT:2015:9108
10. ECLI:NL:RBGEL:2017:6344

De voornoemde uitspraken zijn allemaal uitspraken die in de periode vanaf 2015 tot nu zijn gedaan. Dit is gedaan om de kwaliteit van het onderzoek te bevorderen. De topics die zijn getoetst zijn de volgende:

- Van wat voor soort situatie is er sprake?
- Welke (bijzondere) instructies zijn er gegeven voor het vervoer?
- Hebben de chauffeurs zich aan deze instructies gehouden?
- Is er een deskundigenrapport opgesteld? Zo ja, wat staat hierin?
- Heeft de vervoerder in de gegeven omstandigheden alles gedaan wat van een zorgvuldig handelend vervoerder verwacht mocht worden om schade of verlies van de lading te voorkomen?
- Hoe oordeelt de rechter met betrekking tot overmacht?

Deze topiclijst wijkt enigszins af van de topiclijst uit het plan van aanpak. Bij het analyseren van de uitspraken bleek dat bijvoorbeeld de topic 'is er een lange stop gemaakt op een (beheerde) parkeerplaats' niet relevant was voor het onderzoek naar overmacht. Deze topic kwam eigenlijk vrijwel niet terug in de uitspraken. Verder zijn er een aantal topics gedetailleerder geformuleerd.

Deelvraag 4: Wanneer is er sprake van bewuste roekeloosheid in de zin van artikel 29 CMR op grond van jurisprudentieonderzoek?

Voor deze deelvraag zal ik praktijkonderzoek doen en dan wel jurisprudentieonderzoek. Ik heb er voor gekozen om 8 uitspraken te analyseren. Ik heb gekozen voor 8 uitspraken omdat er in de periode van 2015 tot nu 12 uitspraken met betrekking tot bewuste roekeloosheid zijn gedaan. De uitspraken zijn geselecteerd op hoe uitgebreid de beoordeling van de rechter is in de uitspraak. Ik heb de volgende 8 uitspraken geanalyseerd om te onderzoeken wanneer er sprake is van bewuste roekeloosheid:

1. ECLI:NL:RBROT:2017:1973
2. ECLI:NL:RBOBR:2018:1371
3. ECLI:NL:RBROT:2019:2119
4. ECLI:NL:GHAMS:2015:2110
5. ECLI:NL:GHARL:2015:9105
6. ECLI:NL:RBGEL:2017:6344
7. ECLI:NL:RBZWB:2019:2114
8. ECLI:NL:HR:2015:1189

De voornoemde uitspraken zijn allemaal uitspraken vanaf 2015 tot nu zijn gedaan. Dit is gedaan om de kwaliteit van het onderzoek te bevorderen. De topics die ik heb getoetst zijn de volgende:

- In wat voor soort situatie is er sprake van opzet?
- Zijn er instructies gegeven over het vervoer of over tussenstops?
- Is er geparkeerd of overnacht op een onbeveiligde parkeerplaats?
- Is er een expertiserapport opgesteld en zo ja, wat zegt deze?
- Was de kans op gevaar aanzienlijk groter dan de kans dat het gevaar zich niet zou voordoen? En was de chauffeur zich hiervan bewust?
- Wat is het oordeel inzake bewuste roekeloosheid?

Deze lijst met topics wijkt enigszins af van de lijst die oorspronkelijk is opgenomen in het plan van aanpak. Ten eerste is de topic 'is er gebruik gemaakt van een ondervoerder?' weggelaten. Tijdens de analyse bleek dat deze topic niet van belang was voor het oordeel van de rechter. Verder zijn de topics gelijk gebleven.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt uitgelegd wat het vervoersrecht inhoudt. Verder wordt uitgelegd wat het CMR-verdrag is en wanneer dit verdrag van toepassing is. In hoofdstuk 3 wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder uiteengezet aan de hand van de regelgeving en een aantal arresten. In hoofdstuk 4 en 5 worden de resultaten van de jurisprudentieanalyse behandeld. Daarna wordt in hoofdstuk 6 de conclusie van het onderzoek gegeven. Tot slot worden in hoofdstuk 7 de aanbevelingen aan de opdrachtgever gedaan.

H2 Het CMR-verdrag

Zoals al aangegeven heb ik mij in mijn onderzoek gericht op het CMR-verdrag. Om de vervoerdersovermacht en bewuste roekeloosheid in het CMR-verdrag te onderzoeken is het eerst van belang uiteen te zetten wat het CMR-verdrag precies is en wanneer dit verdrag van toepassing is

2.1 Vervoersrecht (over de weg) in het algemeen

Het vervoersrecht bestaat uit veel verschillende takken van sport. Denk aan zeevervoer, spoorwegvervoer, luchtvervoer en natuurlijk wegvervoer. In boek 8 van het Burgerlijk Wetboek is het vervoersrecht in Nederland geregeld. In boek 8 zijn de algemene regels geregeld, maar er is ook voor iedere vervoersmogelijkheid een aparte afdeling.

Voordat het vervoer van start kan gaan moet er altijd eerst een vervoersovereenkomst worden opgesteld. De vervoersovereenkomst voor het vervoer over de weg wordt geregeld in art. 8:20 en 1090 BW. Wat er in deze overeenkomst moet staan is niet in de wet geregeld, dit betekent dat de overeenkomst vormvrij is.

In beginsel zijn er twee partijen bij een overeenkomst betrokken. Dit zijn de afzender (verkoper) en de vervoerder. Alle rechten en plichten uit de overeenkomst gelden dus in eerste instantie alleen tussen deze twee partijen.² Naast deze twee partijen, komt er bij de aflevering van de goederen een derde partij bij kijken, dit is de geadresseerde/ontvanger. De ontvanger wordt dus pas partij bij de overeenkomst, op het moment dat de goederen worden afgeleverd. Dan tekent hij/zij namelijk de vrachtbrief (art. 8:1119 BW), dit is het bewijs van de schriftelijke overeenkomst. Vanaf dit moment heeft de ontvanger ook rechten uit de overeenkomst en heeft hij beschikkingsrecht.³

Ter illustratie het volgende voorbeeld: Een Nederlands bedrijf wilt bloemen vervoeren naar Frankrijk. Hij sluit hiertoe een vervoersovereenkomst met een vervoerder, bijvoorbeeld DHL. Het Nederlandse bedrijf is de afzender en DHL de

² Van haven en handel; hoofdzaken van het handelsverkeersrecht, K.F. Haak, p. 118-119

³ De vervoersovereenkomst, www.sva.nl, onbekende datum

vervoerder. Het Franse bedrijf wordt partij bij de overeenkomst zodra DHL de bloemen bij hun heeft afgeleverd en zij de vrachtbrief ondertekenen.

2.2 De vrachtbrief

Eerder werd al even de vrachtbrief benoemd. De vrachtbrief voor vervoer over de weg wordt in het Burgerlijk Wetboek in art. 8:1119 geregeld. In de vrachtbrief worden de afspraken tussen de afzender en de vervoerder vastgelegd. De vrachtbrief is het bewijs van de gesloten overeenkomst.

Er zijn veel standaard vrachtbrieven. In deze vrachtbrief staan onder andere de betrokken partijen, de plaats van aflevering, de afgeleverde goederen en ook kan de ontstane schade worden genoteerd op de vrachtbrief. Vooral dit laatste is van groot belang voor de ontvanger. Door de schade te noteren stelt hij zijn bewijspositie als het ware veilig. Bij een geschil kan hij namelijk door middel van de vrachtbrief aantonen dat de schade er daadwerkelijk is (geweest).

Indien de goederen zichtbaar beschadigd zijn moet de ontvanger dit direct op de vrachtbrief noteren door een voorbehoud te maken om de vervoerder op de hoogte te stellen van de schade. Indien de schade niet direct zichtbaar is moet de ontvanger binnen één week na ontvangst van de goederen, de vervoerder hiervan schriftelijk op de hoogte brengen.⁴

2.3 Geschiedenis en strekking CMR-verdrag

Zoals eerder uitgelegd zijn de regels omtrent het vervoersrecht in Nederland in boek 8 van het Burgerlijk Wetboek geregeld. Echter gelden voor alle vervoersmogelijkheden ook internationale verdragen. In mijn onderzoek heb ik mij gericht op het vervoer op de weg. Het internationale vervoer over de weg wordt geregeld door het Verdrag van Genève, het CMR-verdrag (verder: CMR). CMR staat voor 'Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route'. Naar het Nederlands vertaalt is dit: 'Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg'.

⁴ Wat is het belang van de vrachtbrief,, www.sva.nl, onbekende datum

Op 19 mei 1956 is de CMR in Genève tot stand gekomen. Het CMR-verdrag is ooit ontstaan doordat het internationale handelsverkeersrecht in de vorige eeuw steeds belangrijker werd. Hierdoor wilden de betrokken landen dat er uniforme regels zouden komen.⁵

Het CMR-verdrag is in 1961 in werking getreden en inmiddels zijn alle landen van Europa toegetreden tot de CMR. Naast alle landen in Europa zijn er ook een aantal landen buiten Europa toegetreden tot de CMR zoals Turkije, Marokko en een aantal voormalige Sovjet-Unie landen.⁶ In totaal zijn er 56 landen bij de CMR aangesloten.

In artikel 1 van de CMR is de reikwijdte van het verdrag geregeld. Hier staat namelijk dat het verdrag van toepassing is op alle overeenkomsten voor het vervoer van goederen over de weg, wanneer de plaats van inontvangstneming en de plaats bestemd voor aflevering gelegen zijn in twee verschillende landen, waarvan tenminste één bij het Verdrag partij zijnde land is. Hierbij een voorbeeld ter verduidelijking:

Een in Nederland gevestigde ondernemer besluit chocolade te vervoeren naar een supermarkt in Frankrijk. Hij sluit hiervoor een vervoersovereenkomst met een partij die zal zorgen voor het vervoer. Ook de supermarkt is partij bij de overeenkomst.

Op deze overeenkomst is het CMR-verdrag van toepassing. De vervoerder neemt namelijk de goederen in ontvangst bij de ondernemer in Nederland en levert deze daarna af bij de supermarkt in Frankrijk. De inontvangstneming en aflevering geschiedt dus in verschillende landen en beide partijen zijn lid van het CMR verdrag. Maar ook als de chocolade niet naar Frankrijk moest maar naar China is het CMR-verdrag van toepassing. China is namelijk niet bij de CMR aangesloten maar Nederland wel, en daarom is de CMR wel van toepassing.

De CMR regelt een aantal onderwerpen. Deze onderwerpen zijn: de vrachtbrief, de verplichtingen over en weer, aansprakelijkheid, schadevergoeding en

⁵ Samenloop van CMR-verdrag een EEX-Verordening, P. De Meij, p. 7

⁶ Van haven en handel; hoofdzaken van het handelsverkeersrecht, K.F. Haak, p. 162

verjaring.⁷ Tevens is van belang dat de CMR dwingend recht bevat (art. 41 CMR).

2.4 Tussenconclusie

Kortom: het vervoersrecht wordt in het Nederlands recht geregeld door boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Om het vervoer van start te laten gaan moet er een vervoersovereenkomst worden gesloten (art. 8:1090 BW). Bij deze overeenkomst zijn in beginsel twee partijen betrokken namelijk de afzender en de vervoerder. Bij het afleveren van de goederen komt hierbij ook de ontvanger. Hij tekent dan de vrachtbrief.

De vrachtbrief is het schriftelijke bewijs van de gesloten overeenkomst. (art. 8:1119 BW). Hierin staan onder andere de betrokken partijen, de vervoerde goederen en ook wordt de schade hierop genoteerd. Dit is van belang om de bewijsspositie veilig te stellen.

Naast het Nederlands recht wordt in het vervoersrecht veel gebruik gemaakt van verdragen. Voor het wegvervoer wordt er gebruik gemaakt van het CMR-verdrag.

Om te bepalen welke wet van toepassing is op een bepaalde rechtsverhouding moet naar de toepasselijkheid worden gekeken. Als het gaat om een goederenovereenkomst over de weg waarbij sprake is van grensoverschrijdend vervoer, dan is het CMR-verdrag van toepassing.⁸

Bij het CMR-verdrag zijn 56 landen aangesloten. Het CMR verdrag regelt een aantal onderwerpen. Het belangrijkste onderwerp van het CMR-verdrag is de aansprakelijkheid.

⁷ Het CMR-verdrag,, www.sva.nl, onbekende datum

⁸ Hoofdzaken boek 8 BW, mr. W.J. Oostwouder, p. 15

Hoofdstuk 3: Aansprakelijkheid

Een belangrijk onderwerp in de CMR is de aansprakelijkheid. Belangrijk is wie er aansprakelijk is en tot welk bedrag. Verder is belangrijk wanneer je onder de aansprakelijkheid uit kunt komen

3.1 Wie is er aansprakelijk?

In hoofdstuk 4 van de CMR is de aansprakelijkheid van de vervoerder uiteengezet. Dit hoofdstuk begint met de artikel 17 CMR. In dit artikel wordt geregeld wanneer de vervoerder aansprakelijk is.

3.1.1. Algemene regel

In lid 1 van artikel 17 CMR staat het volgende geregeld: *De vervoerder is 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 vertraging in de aflevering.*

Anders gezegd bepaalt dit artikel dus dat de vervoerder aansprakelijk is voor verlies van en/of schade aan de goederen indien de goederen onder zijn macht zijn.⁹ Het gaat om een resultaatsverbintenis. In lid 2 van hetzelfde artikel wordt geregeld dat een vervoerder ontheven is uit de aansprakelijkheid indien er zich omstandigheden hebben voorgedaan die de vervoerder niet heeft kunnen voorkomen en heeft kunnen vermijden. Dit wordt ook wel overmacht genoemd.¹⁰ Hier zal ik in paragraaf 3.2 dieper op ingaan.

3.1.2. Bijzondere omstandigheden

Naast de algemene regel zijn er ook een aantal gevallen waarin de vervoerder uit de aansprakelijkheid kan worden ontheven. Eerder is al overmacht (art. 17 lid 2 CMR) benoemd maar naast overmacht bestaan er nog andere bijzondere omstandigheden.

⁹ De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR, K.F. Haak, p. 131

¹⁰ Van handel en haven; hoofdzaken van het handelsverkeersrecht, K.F. Haak, p. 166

In artikel 17 lid 4 CMR worden er zes bijzondere omstandigheden benoemd wanneer de vervoerder kan worden ontheven uit de aansprakelijkheid:

1. Wanneer er in de vrachtbrief is overeengekomen dat er gebruik moet worden gemaakt van open en niet met een dekzeil afgedekte voertuigen.
2. Wanneer de goederen niet of gebrekkig verpakt zijn.
3. Als de lading, stuwning of lossing van de goederen door de afzender of geadresseerde is gedaan (of iemand die voor hem handelt).
4. Als de schade door de aard van de goederen is veroorzaakt. In het bijzonder door breuk, roest, bederf, uitdroging, lekkage, normaal kwaliteitsverlies of optreden van ongedierte en knaagdieren
5. Indien de collienummers onvolledigheid of gebrekkig zijn
6. Bij het vervoer van dieren

Door bovenstaande omstandigheden rust op de vervoerder een verlichte bewijslast, hij krijgt dus het bewijsvermoeden. Het is aan de afzender of ontvanger om aan te tonen dat dit vermoeden niet juist is (art. 18 lid 2 BW).

3.2 Overmacht

In artikel 17 lid 2 CMR is geregeld dat een vervoerder kan worden ontheven uit de aansprakelijkheid indien hij het geleden verlies of de schade niet had kunnen voorkomen. In dit artikel staat het volgende geregeld: *De vervoerder is ontheven van deze aansprakelijkheid, indien het verlies, de beschadiging of de vertraging 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.*

De bewijslastverdeling is geregeld in art. 18 lid 1 CMR. De bewijslast ligt bij de vervoerder. De vervoerder zal moeten aantonen dat hij het geleden verlies of de ontstane schade niet had kunnen voorkomen. Hoe lastig het is om dit aan te tonen blijkt uit de onderstaande jurisprudentie.

3.2.1 Oegema/Amev¹¹

Het Oegema/Amev arrest betreft een zaak tussen enerzijds een Nederlandse vervoerder van vlees en anderzijds de Italiaanse ontvanger. Tijdens het vervoer blijkt dat de rit langer zal duren dan gepland. De vervoerder meldt bij de ontvanger dat hij iets later zal arriveren. Wanneer de vervoerder bij het bedrijf aankomt blijkt de toegangspoort al gesloten te zijn. De vervoerder besluit om zijn vrachtwagen voor het hek geparkeerd te laten en in de cabine te overnachten. 's Nachts wordt de vervoerder overvallen door bewapende dieven en de lading wordt uit de vrachtwagen gestolen. De Italiaanse ontvanger stelt de vervoerder aansprakelijk. Echter is de vervoerder van mening dat er hier sprake is van overmacht. Volgens de Hoge Raad gaat dit beroep niet op. De Hoge Raad is van mening dat een beroep op overmacht slechts slaagt indien de vervoerder aantoont dat hij *alle* in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft genomen om het verlies te voorkomen.

Het arrest Oegema/Amev heeft dus een belangrijk criterium in het leven geroepen met betrekking tot overmacht, een vervoerder moet aantonen dat hij *alle* in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft getroffen.

3.2.2 Vos Logistics/AIG Europe¹²

Dat het Oegema/Amev criterium van groot belang is blijkt uit het Vos Logistics/AIG Europe arrest. In dit arrest wordt er een vervoersovereenkomst gesloten voor het vervoer van autobanden vanuit Italië naar het Verenigd Koninkrijk. De vervoerder heeft de aanhanger met autobanden geparkeerd om te gaan overnachten in zijn huis. In de nacht is de aanhanger met autobanden in de brand gestoken. De vervoerder heeft zich beroepen op overmacht.

In overweging 4.3.3 van het arrest wordt het volgende benoemd: *Overmacht wordt niet snel aangenomen. Met name de rechtsspraak over het langs de openbare weg onbewaakt parkeren van een beladen vrachtwagen is streng.*

¹¹ HR 17 april 1998, ECLI:NL:HR:1998:ZC2632 (Oegema/Amev)

¹² Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 6 februari 2007, ECLI:NL:GHSHE:2007:AZ8262

Meermalen is beslist dat van de vervoerder verwacht mag worden dat naar een beveiligde, afgesloten parkeergelegenheid wordt gezocht, ook al ligt die wat verder en kost dat wat meer. In dat licht bezien kan niet gezegd worden dat Vos alle onder de onderhavige omstandigheden in redelijkheid van haar als vervoerder te vergen maatregelen heeft getroffen. Dat een dergelijke situatie zich niet eerder heeft voorgedaan acht het hof als geen verontschuldiging.

Uit deze uitspraak blijkt dat het Oegema/Amev criteria zeer vergaand is. De strenge eis van de Hoge Raad wordt ook hier toegepast. Van chauffeurs wordt verwacht dat zij echt *alle* mogelijke maatregelen nemen om gevaar te voorkomen.

3.3 Beperkte aansprakelijkheid

Indien vaststaat dat de vervoerder aansprakelijk is zonder dat hij zich op een ontheffingsgrond kan beroepen zal hij een schadevergoeding moeten betalen.

In artikel 23 CMR is het uitgangspunt voor de schadevergoeding opgenomen. In dit artikel staat dat indien is vastgesteld dat de vervoerder aansprakelijk is voor de schade, deze schade wordt berekend aan de hand van de waarde van de goederen en het verlies van de afzendwaarde. Volgens lid 3 van het voornoemde artikel wordt de schade beperkt tot 8,33 SDR per ontbrekend of beschadigd kilogram. SDR staat voor Special Drawing Right en is een fictieve eenheid. 8,33 SDR staat gelijk aan ongeveer €10,-.¹³ Dat een vervoerder maar tot een bepaald bedrag aansprakelijk is wordt de beperkte aansprakelijkheid genoemd.

Naast de schade aan de goederen moeten op grond van art. 23 lid 4 CMR ook de vrachtprijs, de douanerechten en de overige met betrekking tot het vervoer gemaakte kosten (naar verhouding) worden terugbetaald.

Naast de voornoemde schades kan er ook vertragingsschade optreden. Hierbij kun je bijvoorbeeld denken aan productieverlies doordat de goederen te laat zijn afgeleverd. De vertragingsschade wordt door artikel 23 lid 5 CMR beperkt tot de vrachtprijs.

¹³ Van handel en haven; hoofdzaken van het handelsverkeersrecht, K.F. Haak, p. 169

3.4 Bewuste roekeloosheid

De beperkte aansprakelijkheid is voor de vervoerders een gunstige bepaling. Hij is er namelijk verzekerd van dat hij maar tot een bepaald bedrag schade moet vergoeden en wordt niet geconfronteerd met hoge kosten. Echter vervalt de beperkte aansprakelijkheid wanneer de schade voortvloeit uit schuld of opzet van de vervoerder of zijn ondervoerders. Dit houdt in dat de vervoerder ongelimiteerd aansprakelijk is voor de schade. Dit wordt geregeld in art. 29 CMR.

3.4.1 Januari-arresten

De Hoge Raad heeft in de '5 januari-arresten' nader uiteengezet wat er moet worden verstaan onder bewuste roekeloosheid.

In de '5 januari-arresten' ging het in beide gevallen om diefstal. In het eerste geval¹⁴ ging het om het vervoer van textiel. De vervoerder had de vrachtwagen tijdens het weekend op een onbewaakt parkeerterrein geparkeerd. In dit weekend is de vrachtwagen met textiel van het parkeerterrein gestolen.

In het tweede geval¹⁵ ging het om een lading sigaretten. De chauffeurs waren tijdens het transport gestopt langs een wegrestaurant om te eten. Toen de chauffeurs terugkwamen bij de vrachtwagens waren deze gestolen.

In beide arresten vond het Hof dat het ging om ernstig verwijtbare gedragingen en dat de vervoerder behoorde te weten dat door zijn gedragingen schade zou kunnen ontstaan. Echter werden beide zaken in cassatie vernietigd. De Hoge Raad stelde namelijk een hoge eis aan bewuste roekeloosheid en dat was de volgende: *'Van gedrag dat als roekeloos en met de wetenschap dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien moet worden aangemerkt, is sprake, wanneer degene die zich aldus gedraagt het aan de gedraging verbonden gevaar kent en zich ervan bewust is dat de kans dat het gevaar zich zal verwezenlijken aanzienlijk groter is dan de kans dat dit niet zal gebeuren, maar zich door een en ander niet van dit gedrag laat onthouden.'*

¹⁴ HR 05 januari 2001, ECLI:NL:HR:2001:AA9308

¹⁵ HR 05 januari 2001 ECLI:NL:PHR:2001:AA9309

Uit dit criteria kun je halen dat het er vooral omgaat dat de dader concreet wist dat zijn gedragingen tot schade zouden moeten leiden. Het gaat hier dus niet om een objectief criterium (wat hij behoort te weten) maar om een subjectief criterium (wat hij daadwerkelijk dacht). Er zou pas sprake zijn van bewuste roekeloosheid als de vervoerder heeft gerealiseerd dat de kans op diefstal aanzienlijk groter was bij wel dan bij niet ter plekke parkeren maar de gevolgen hiervan hem niets konden schelen.¹⁶

De bewijslast voor bewuste roekeloosheid ligt bij de afzender. Hij dient te stellen en bewijzen dat er sprake is van bewuste roekeloosheid. Op de vervoerder rust wel, in geval van vermissing, een verzwaarde motiveringsplicht indien zij de opzet betwist. De vervoerder moet redelijkerwijs alle mogelijke informatie verstrekken over het transport.

3.5 Tussenconclusie

Het belangrijkste onderwerp van de CMR betreft aansprakelijkheid. De hoofdregel met betrekking tot de aansprakelijkheid is dat de vervoerder aansprakelijk is voor beschadiging of verlies van de goederen zolang hij deze in zijn macht heeft.

Echter zijn er een zeven gevallen wanneer de vervoerder uit de aansprakelijkheid kan worden ontheven. De belangrijkste van deze gevallen is overmacht, wat wordt geregeld in art. 17 lid 2 CMR. In het Oegema/Amev arrest werd door de Hoge Raad een belangrijk criteria voor overmacht opgesteld. De Hoge Raad heeft namelijk aangegeven dat overmacht alleen wordt aangenomen als de vervoerder aantoonst dat hij *alle* in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft genomen om het verlies te voorkomen.

In art. 23 CMR wordt de schadevergoeding geregeld. Indien vaststaat dat de vervoerder aansprakelijk is en hij zich niet kan beroepen op een ontheffingsgrond, zal hij een schadevergoeding moeten betalen van 8,33 SDR

¹⁶ CMR: still going strong, Syllabus SVA-congres, V.R. Pool, p. 30

per ontbrekende of beschadigde kilogram. Dit wordt de beperkte aansprakelijkheid genoemd.

De beperkte aansprakelijkheid vervalt wanneer er sprake is van bewuste roekeloosheid. De Hoge Raad heeft in de januari-arresten het criteria voor bewuste roekeloosheid vastgesteld. Dit criteria luidt kortgezegd dat er alleen sprake kan zijn van bewuste roekeloosheid, wanneer de vervoerder bewust is van het gevaar dat hij creëert door zijn gedragingen en dat de gevolgen die zijn gedragingen kunnen hebben hem niet kunnen schelen.

Hoofdstuk 4: Resultaten overmacht

Om te onderzoeken hoe rechters in de rechtspraak oordelen over overmacht heb ik 10 uitspraken geanalyseerd. Deze uitspraken zijn geanalyseerd aan de hand van topics om te zien op welke vlakken de rechters hetzelfde of juist verschillend oordelen. Aan de hand van deze topics heb ik onderzocht wat de rechters belangrijk vinden in mogelijke overmachtssituaties.

De uitspraken zijn gelabeld op nummer (nummer 1 tot en met 10). In bijlage 1 is de lijst met geanalyseerde uitspraken opgenomen inclusief ECLI-nummers. In bijlage 2 is de tabel met de jurisprudentieanalyse opgenomen.

4.1 Topics

Alle uitspraken zijn getoetst aan topics. Topics zijn onderwerpen die de rechter in een uitspraak toets.

4.1.1 Soort situatie

Dit topic is van belang om te zien of de situaties, waarin een vervoerder zich beroept op overmacht, overeenkomen. Uit de jurisprudentieanalyse blijkt dat een beroep op overmacht in 4 van de 10 gevallen gaat om diefstal namelijk in uitspraak 2, 8, 9 en 10. In de overige 6 gevallen gaat het allemaal om schade aan de goederen. Echter loopt de oorzaak van de schade uiteen. Voorbeelden van situaties zijn brand of vervuiling. Uit de analyse kan worden opgemaakt dat een beroep op overmacht in veel situaties gedaan kan worden. Echter is dit topic voor het besluit van de rechter niet van belang. Om te bepalen of er sprake is van overmacht moet ook naar de andere topics gekeken worden.

4.1.2 Welke (bijzondere) instructies zijn er afgegeven voor het vervoer?

Dit topic is van belang omdat de rechter dit criterium vaak meeneemt in zijn beslissingen. Van belang is dan ook hoe duidelijk deze instructies waren. In 5 van de 10 uitspraken zijn er instructies gegeven, namelijk in uitspraak 2, 5, 6, 9 en 10. Wat opvalt is dat in 3 van de 4 diefstalzaken instructies zijn gegeven namelijk in zaak 2, 9 en 10. Deze instructies zijn vooral om de veiligheid van het vervoer te waarborgen. In uitspraak 9 wordt bijvoorbeeld de volgende instructie

gegeven *'When your driver arrives at the delivery address, he must receive a PIN NUMBER! You must check with B&F immediately if this pin number is CORRECT. Only if the pin number is correct, you driver may offload.'*

De overige twee uitspraken waarin instructies worden gegeven betreffen het vervoer van speciale goederen zoals vlees, waar de instructies vooral met de temperatuur van de cabine te maken hebben.

4.1.3 Hebben de chauffeurs zich aan deze instructies gehouden?

In alle 5 de uitspraken waar instructies zijn gegeven hebben de chauffeurs zich hier niet aan gehouden. De rechter neemt vaak in zijn uiteindelijke beslissing mee of de chauffeur zich aan de gegeven instructies heeft gehouden. Dit is bijvoorbeeld terug te zien in uitspraak 2, waarin de rechter in zijn overwegingen aangeeft dat indien er wel aan de instructies was gehouden, de dieven geen (of aanzienlijk minder) tijd hadden om de goederen over te laden. Indirect stelt de rechter hier dus dat de diefstal had kunnen worden voorkomen door de instructies te volgen. Ook oordeelt de rechter dat, nu niet aan de instructie is gehouden, niet alle mogelijke maatregelen zijn getroffen.

Uit deze analyse kan worden opgemaakt dat indien de vervoerders of hun chauffeurs zich niet aan de gegeven instructies houden, het beroep op overmacht wordt afgewezen. Hierbij is vooral van belang dat niet alle mogelijke maatregelen zijn getroffen.

De rechter laat zich verder niet uit over of het geven van (veel) instructies automatisch zal leiden tot afwijzing van het beroep op overmacht. Zoals hierboven aangegeven leidt het niet opvolgen van instructies tot afwijzing van het beroep. De rechter geeft hierbij niets aan over de hoeveelheid of de complexiteit van de instructies.

4.1.4 Is er een deskundigenrapport opgesteld? Wat staat hierin?

Dit topic is van belang omdat de partijen hier vaak hun argumenten uithalen. Ook neemt de rechter de stellingen van de deskundigen mee in zijn eindbeslissing. In 9 van de 10 geanalyseerde uitspraken is er een expert

ingeschakeld. In 7 van de 10 uitspraken staat in het expertiserapport de (vermoedelijke) oorzaak van de schade namelijk in uitspraak 1, 3, 4, 5, 6, 7, en 8. In uitspraak 4 wordt in het expertiserapport gesteld dat de brand is ontstaan doordat de niveauregeling van de trailer te laag was afgesteld. De rechtbank neemt dit mee in zijn overwegingen. Zij stelt dat de aangevoerde bezwaren onvoldoende zwaarwegend. De rechtbank gaat ervan uit dat de stellingen van de expert kloppen.

Ook in uitspraak 6 is te zien dat de rechter de bevindingen uit het expertiserapport meeneemt in zijn overwegingen. In deze uitspraak verwijst Nickoot (vervoerder) naar het expertiserapport waaruit volgens haar zou blijken dat de koeling deugdelijk zou hebben gefunctioneerd. Echter is de rechtbank van oordeel dat dit rapport geen onderbouwing van deze stelling oplevert maar eerder aanknopingspunten biedt voor de stelling van Esro dat de temperatuurinstructies niet goed zijn nageleefd.

4.1.5 Heeft de vervoerder in de gegeven omstandigheden alles gedaan wat van een zorgvuldig handelend vervoerder verwacht mocht worden om schade of verlies van de lading te voorkomen?

Dit topic is van belang omdat dit het criterium is uit het eerder benoemde Oegema/Amev arrest. Sinds dat arrest is dit een belangrijk criterium, dat rechters vrijwel altijd meenemen in hun beslissing. In alle 10 de uitspraken is de rechter van mening dat niet alle mogelijke maatregelen zijn getroffen. In 4 van de 10 gevallen vindt de rechter dat de vervoerder onvoldoende heeft gesteld dat er sprake is van overmacht namelijk in de uitspraken 1, 6, 7 en 10. In de overige gevallen vindt de rechtbank dat de vervoerders niet alle maatregelen hebben getroffen

In uitspraak 3 geeft de rechter in zijn overweging aan dat een beroep op overmacht faalt indien moet worden vastgesteld dat het nemen van een maatregel die voor een vervoerder binnen zijn vermogen lag, schade zou hebben vermeden. Dit is hier het geval volgens het hof. Het zware weer was vooraf aangekondigd. Van een vervoerder mag worden verwacht dat hij hiertegen voorzorgsmaatregelen neemt. Niet is gebleken dat de vervoerder dit heeft

gedaan. Ook had de chauffeur, toen het zware weer opstak, een veilige plek kunnen zoeken. Nu dit niet is gebeurd stelt het hof dat niet alle mogelijke maatregelen zijn getroffen.

4.1.6 Hoe oordeelt de rechter met betrekking tot overmacht?

In alle 10 de uitspraken oordeelt de rechter dat het beroep op overmacht niet wordt aangenomen. Hierbij heeft hij alle voorgaande omstandigheden meegenomen. Dit houdt dus voor de vervoerder in dat hij alsnog aansprakelijk is. Wel is hij tot een beperkt bedrag van 8,33 SDR aansprakelijk zolang er geen sprake is van opzet.

4.2 Tussenconclusie

Uit de analyse blijkt dat overmacht in verschillende situaties kan voorkomen. Denk hierbij aan diefstal of schade door bijvoorbeeld brand of een verkeersongeval. In dit soort gevallen wilt een vervoerder aantonen dat de schade is ontstaan zonder dat hij daar invloed op had. Een rechter zal dan uiteindelijk moeten beslissen of er sprake is van overmacht. Als inderdaad blijkt dat de vervoerder de schade niet heeft kunnen voorkomen is hij niet aansprakelijk voor de geleden schade. Hierbij is het niet zozeer van belang in welke situatie overmacht is ingeroepen.

Uit de analyse blijkt dat er bij 75% van de diefstalgevallen instructies worden gegeven aan de chauffeurs. In al deze gevallen heeft de chauffeur zich niet aan deze instructies gehouden. Uit de analyse is gebleken dat het niet houden aan de voorschriften leidt tot afwijzing van het beroep op overmacht. Bij de overige schade gevallen worden er vrijwel geen (relevante) instructies gegeven.

Verder wordt in 90% van de geanalyseerde uitspraken een deskundige ingeschakeld. Deze deskundige onderzoekt veelal de oorzaak van de schade. De rechter neemt de bevindingen van de expert vaak mee in zijn overwegingen.

Een belangrijk criterium uit de eerder benoemde Oegema/Amev is *'De vervoerder moet aantonen dat hij alle in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft*

genomen om het verlies te voorkomen.' In de analyse is dit criterium dan ook meegenomen. Uit de analyse blijkt dat er ten eerste wordt gekeken of er aan de stelplicht wordt voldaan. In 40% van de uitspraken is dit niet het geval. In de overige uitspraken hebben de vervoerders niet alle mogelijke maatregelen getroffen. Dit kan zijn doordat er niet aan de instructies is gehouden maar dit kan ook het geval zijn wanneer de chauffeur bij bijvoorbeeld zwaar weer niet is gestopt om te schuilen.

In alle uitspraken is het beroep op overmacht verworpen.

Hoofdstuk 5: Resultaten bewuste roekeloosheid

Om te onderzoeken hoe rechters in de rechtspraak oordelen over bewuste roekeloosheid heb ik 8 uitspraken geanalyseerd. Hoe deze lijst tot stand is gekomen is te lezen in hoofdstuk 1.4. De uitspraken zijn geanalyseerd aan de hand van topics om te zien hoe de rechters oordelen over bewuste roekeloosheid.

De uitspraken zijn gelabeld op nummer (1 tot en met 8). In bijlage 1 is de lijst met uitspraken te vinden en in bijlage 3 is de tabel met de resultaten van de jurisprudentieanalyse terug te vinden.

5.1 Topics

Om de jurisprudentie te analyseren is gebruik gemaakt van topics. Dit zijn onderwerpen die de rechter (mogelijk) meeneemt in zijn uiteindelijke beslissing. Door de topics te analyseren kunnen de uitspraken met elkaar vergeleken worden.

5.1.1. Soort situatie

Dit topic is van belang om te zien of de situaties waarin afzenders zich op bewuste roekeloosheid beroepen overeenkomen. In alle 8 de uitspraken is er sprake van diefstal. In principe is dit niet van belang voor de overwegingen van de rechter.

5.1.2 Zijn er instructies gegeven over het vervoer of over tussenstops?

Dit topic is van belang omdat de rechter dit vaak meeneemt in zijn uiteindelijke beslissing. Hij neemt dan mee of er aan de gegeven instructies is gehouden of niet. In 5 van de 8 geanalyseerde zaken worden er instructies gegeven. 2 van deze instructies gaan over de plek waar geparkeerd moet worden namelijk de instructies in uitspraak 1 en 7. In uitspraak 1 wordt hierover het volgende geïnstrueerd: Let op deze goederen zijn diefstalgevoelig, dus op bewaakte parkeerplaatsen rusten en overnachten. In uitspraak 7 is er een specifieke parkeerplaats aangewezen om te overnachten namelijk '66'. In beide gevallen hebben de chauffeurs zich niet aan deze instructies gehouden.

In de overige 3 uitspraken betreffen de instructies de gedragscodes voor de chauffeurs wanneer zij worden overvallen, dit is in uitspraak 3, 6 en 8. In uitspraak 6 staan de volgende instructies in het reglement: Bij diefstalgevoelige goederen moet de chauffeur de deuren gesloten houden en de motor draaiende. Gebruik het formulier 'mededeling i.v.m. veiligheid' en leg die zichtbaar voor het raam. Blijf in de cabine en vraag identificatiebewijs van de politie'.

5.1.3 Is er geparkeerd of een stop gemaakt op een onbeveiligde parkeerplaats?

Dit topic is van belang omdat diefstallen vaak worden gepleegd als een vrachtwagen geparkeerd staat. Dit gebeurt voornamelijk 's nachts als de chauffeurs slapen. De kans op een diefstal is groter op een onbeveiligde parkeerplaats. De rechter neemt soms mee in zijn beslissing of er geparkeerd is op een onbewaakte parkeerplaats en zeker als er ook een mogelijkheid bestond tot parkeren op een bewaakte parkeerplaats. In 4 van de 8 geanalyseerde uitspraken is er overnacht op een onbeveiligde parkeerplaats namelijk in uitspraak 1, 4, 7 en 8.

In alle vier de uitspraken laat de rechter zich niet uit of het parkeren op een onbeveiligde parkeerplaats opzich kan leiden tot toelating van het beroep op bewuste roekeloosheid.

5.1.4 Is er een onderzoeksrapportage en wat zegt deze?

Dit topic is van belang omdat de expert onderzoek doet naar de toedracht van de diefstal. Dit kunnen de partijen meenemen in hun verweer maar ook de rechter kan dit meenemen in zijn beslissing. In 6 van de 8 geanalyseerde uitspraken is er een deskundige ingeschakeld namelijk in uitspraak 2, 3, 4, 5, 7 en 8. De bevindingen van de experts gaan over verschillende dingen. De meeste bevindingen gaan over de gedragingen en verklaringen van de chauffeurs. In uitspraak 4 bevat het onderzoeksrapport de verklaring van de chauffeur. Verder bevat het rapport videofoto's van de diefstal. Afzender heeft hierover aangegeven dat de tijden op deze foto's niet overeenkomen met de verklaringen van de chauffeur waardoor de chauffeur ongeloofwaardig zou zijn. De rechtbank

volgt dit standpunt niet. De aangifte, die ook in het expertiserapport is opgenomen, komt wel overeen met de verklaring van de chauffeur.

In uitspraak 3 wordt ook door de afzender naar het expertiserapport verwezen. Hierin staat dat er eerder een identieke diefstal heeft plaatsgevonden en dat er daarom extra instructies zijn gegeven aan vervoerder. Hier hebben de chauffeurs zich niet aan gehouden en daarom is er sprake van roekeloos gedrag.

Uit de analyse kan worden opgemaakt dat de partijen hun argumenten halen uit de expertiserapporten. De rechtbank beoordeelt deze argumenten maar neemt de bevindingen uit het expertiserapport niet zelf mee in zijn overwegingen.

5.1.5 Was de kans op gevaar aanzienlijk groter dan de kans dat het gevaar zich niet zou voordoen? En was de chauffeur zich hiervan bewust?

Dit topic is een criterium uit de '5 januari-arresten' die eerder zijn benoemd in hoofdstuk 3.4.1. In de voornoemde arresten heeft de Hoge Raad het criterium voor bewuste roekeloosheid vastgesteld. Sindsdien heeft de lagere rechtspraak dit criterium overgenomen om te bepalen of er sprake is van bewuste roekeloosheid. In 6 van de 8 geanalyseerde uitspraken heeft de rechter zich hierover uitgesproken. In al deze gevallen is de kans dat de diefstal zou gebeuren niet groter dan dat de diefstal niet zou gebeuren. In uitspraak 1 geeft de afzender als argument dat het stelselmatig negeren van de anti-diefstal instructies de kans op diefstal vergroot. De rechtbank is het niet eens met deze stelling. Het gaat om de vraag of, indien vast komt te staan dat de veiligheidsinstructies stelselmatig zijn genegeerd, daardoor de concrete kans dat het diefstalrisico zich bij dit specifieke transport zou verwezenlijken groter was dan de kans dat dit niet zou gebeuren. Deze vraag moet volgens de rechtbank met nee worden beantwoord.

In uitspraak 6 oordeelt de rechter dat er onvoldoende aanwijzingen zijn om te kunnen concluderen dat de vervoerder bewust roekeloos heeft gehandeld, door de veiligheidsinstructies niet aan de chauffeur door te geven, in die zin dat hij beseft dat de kans op diefstal van de truck groter was dan de kans dat de diefstal uitbleef. Hetzelfde geldt voor de chauffeur. Als het al zo was dat hij, toen

hij gevolg gaf aan het stopteken, zich ervan bewust was dat daaraan het gevaar verbonden was dat hij zou worden overvallen, is het niet aannemelijk dat de chauffeur zich ervan bewust was dat de kans dat hij zou worden overvalleen aanzienlijk groter was dan dat dit niet zou gebeuren. Hierbij neemt de rechtbank mee dat de overvallers aan de buitenkant van de vrachtauto niet kon worden gezien welke goederen er werden vervoerd. Er is onvoldoende gesteld om aan te nemen dat de chauffeur opzettelijk heeft gehandeld.

5.1.6 Wat is het oordeel van de rechter over bewuste roekeloosheid?

In 2 van de 8 uitspraken oordeelt de rechter dat er sprake is van bewuste roekeloosheid namelijk in uitspraak 2 en 5. In uitspraak 2 heeft de vervoerder niet kunnen aantonen wat er met de ontbrekende goederen is gebeurd tijdens de reis. Ook hebben zij onvoldoende informatie verstrekt over de acties die in gang zijn gezet om de vermiste zending terug te vinden. Daarom heeft de rechtbank geoordeeld dat de vervoerder ongelimiteerd aansprakelijk is.

In uitspraak 5 heeft de ondervervoerder de goederen gestolen. Als vervoerder ben je aansprakelijk voor je ondervervoerders en daarom is er opzet aangenomen.

In de bovenstaande gevallen zijn de vervoerders dus onbeperkt aansprakelijk. In de overige 6 geanalyseerde uitspraken is er geen sprake van bewuste roekeloosheid. In deze gevallen is de vervoerder beperkt aansprakelijk tot een maximum bedrag van 8,33 SDR per ontbrekende of beschadigde kilogram.

5.2 Tussenconclusie

Uit de analyse blijkt dat opzet/bewuste roekeloosheid in alle gevallen wordt ingeroepen als er sprake is van diefstal. De afzender wilt bij diefstal aantonen dat de diefstal is veroorzaakt door opzet van de vervoerder. Als zij dit kunnen aantonen is de vervoerder ongelimiteerd aansprakelijk.

In 6 van de 8 geanalyseerde uitspraken worden instructies aan de chauffeurs meegegeven. De instructies zien op het parkeren van de vrachtwagen of hoe de chauffeurs moeten handelen als ze worden aangehouden door een (mogelijke)

politieagent. In 50% van de geanalyseerde uitspraken is er geparkeerd op een onbeheerde parkeerplaats.

Verder is er in 5 van de 8 gevallen een deskundige ingeschakeld om de toedracht van de diefstal te onderzoeken. De partijen halen uit dit rapport hun argumenten. Echter neemt de rechter, naast de benoemde argumenten, geen andere punten uit het rapport mee.

Een belangrijk criterium uit de januari arresten is *'Van gedrag dat als roekeloos en met de wetenschap dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien moet worden aangemerkt, is sprake, wanneer degene die zich aldus gedraagt het aan de gedraging verbonden gevaar kent en zich ervan bewust is dat de kans dat het gevaar zich zal verwezenlijken aanzienlijk groter is dan de kans dat dit niet zal gebeuren, maar zich door een en ander niet van dit gedrag laat onthouden.'*

Uit de analyse blijkt dat dat dit criteria in 6 gevallen wordt toegepast door de rechter. In al deze gevallen was de kans op diefstal niet groter dan de kans dat de diefstal zich niet zou voordoen.

Uiteindelijk is in 2 van de 8 geanalyseerde uitspraken bewuste roekeloosheid aangenomen. In deze gevallen is het voor de rechter duidelijk dat er sprake is van diefstal door de (onder)vervoerder of een van zijn hulppersonen en dan moet altijd opzet worden aangenomen.

Hoofdstuk 6: Conclusie

In dit onderzoek is onderzocht welk advies gegeven kan worden aan de afdeling juridisch van Transport en Logistiek Nederland. Het advies betreft de beoordeling van vervoerdersovermacht en bewuste roekeloosheid uit art. 17 lid 2 en art. 29 van het CMR-verdrag. Het advies is samengesteld door de relevante wetgeving, de vakliteratuur en de jurisprudentie te onderzoeken.

In het CMR-verdrag is onder andere de aansprakelijkheid van de vervoerder geregeld. In beginsel is de vervoerder aansprakelijk voor de geleden schade of verlies van de goederen wanneer deze goederen onder zijn macht zijn.

Overmacht

Op de hoofdregel zijn er een aantal uitzonderingen. Een van deze uitzonderingen is overmacht. Dit houdt in dat een vervoerder niet aansprakelijk is indien de schade of het verlies niet aan zijn schuld te wijten is. Dit is geregeld in art. 17 lid 2 CMR. Ook in de vakliteratuur wordt overmacht uitgebreid behandeld. Hier wordt vooral verwezen naar een aantal arresten. Het belangrijkste arrest is het Oegema/Amev arrest. De Hoge Raad heeft in dit arrest een van de belangrijkste criteria met betrekking tot overmacht opgesteld namelijk: *'De vervoerder moet aantonen dat hij alle in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft genomen om het verlies te voorkomen.'* Dit criterium wordt sindsdien door de lagere rechters toegepast.

Dit is ook gebleken uit de analyse van de jurisprudentie. Er zijn 10 uitspraken geanalyseerd. Uit deze analyse is gebleken dat de rechter het voornoemde criterium zwaar weegt. De rechter neemt niet snel aan dat alle mogelijke maatregelen getroffen zijn. Als er niet aan de gegeven instructies wordt gehouden, wordt overmacht niet aangenomen omdat niet alle maatregelen zijn getroffen. In de uitspraken waar geen instructies zijn gegeven strandt het beroep op overmacht doordat de vervoerder onvoldoende heeft gesteld dat er sprake is van overmacht.

Wat ik heb kunnen opmaken uit de analyse is dat een beroep op overmacht niet snel wordt aangenomen. Om de kans op een geslaagd beroep te vergroten moet de chauffeur alle gegeven instructies in acht nemen. Heeft hij dit gedaan, dan zal hij ook moeten kunnen aantonen dat hem geen enkel verwijt kan worden gemaakt van de gegeven situatie. Het verschilt per situatie wat hij dan zal moeten aantonen. Bij zwaar weer kun je denken aan het zoeken naar een beschutte plek. Bij een overval zal de chauffeur moeten aantonen dat hij er op mocht vertrouwen dat hij bijvoorbeeld werd stopgezet door echte politieagenten of dat hij de goederen goed heeft beschermd.

Bewuste roekeloosheid

Echter zijn er ook gevallen waarin de vervoerder bewuste roekeloosheid kan worden verweten. Dat is het geval wanneer de schade voortvloeit uit zijn schuld of wanneer hij de gevaren had moeten kennen. Als dit het geval is dan is de vervoerder onbeperkt aansprakelijk. Dit wordt geregeld in art. 29 CMR.

In de '5 januari-arresten' heeft de Hoge Raad het criterium voor bewuste roekeloosheid opgesteld. Dit criterium luidt: *'Van gedrag dat als roekeloos en met de wetenschap dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien moet worden aangemerkt, is sprake, wanneer degene die zich aldus gedraagt het aan de gedraging verbonden gevaar kent en zich ervan bewust is dat de kans dat het gevaar zich zal verwezenlijken aanzienlijk groter is dan de kans dat dit niet zal gebeuren, maar zich door een en ander niet van dit gedrag laat onthouden.'*

Het gaat hier om een subjectief criterium: wat dacht de vervoerder toen hij het risico nam? Er is pas sprake van bewuste roekeloosheid wanneer de vervoerder zich daadwerkelijk bewust was van het gevaar en dit zich ook realiseerde op het moment dat hij het risico nam.

Ook in de rechtspraak wordt het voornoemde criterium toegepast door de lagere rechters. Als eerst kijken de rechters wat het gevaar is. Daarna kijkt de rechter of de kans op dit gevaar groter was dan de kans dat het gevaar zich nou zou voordoen. Hier strandt het beroep op bewuste roekeloosheid in de rechtspraak bleek uit de analyse.

Uit de analyse kan worden opgemaakt dat opzet in ieder geval zal worden aangenomen indien er vast komt te staan dat de goederen zijn gestolen door de (onder)vervoerder of een van zijn hulppersonen.

Wat opvalt is dat de afzenders vaak niet kunnen aantonen dat de chauffeurs het gevaar kenden en zich hier ook van bewust waren. Als de chauffeurs zich niet aan de instructies houden is dit voor de rechter nog geen reden om bewuste roekeloosheid aan te nemen.

Hoofdstuk 7: Aanbevelingen en beroepsproduct

In dit hoofdstuk zal ik de aanbevelingen aan de opdrachtgever uiteenzetten. Tevens bevat dit hoofdstuk mijn beroepsproduct. Deze onderdelen zijn samengevoegd omdat de aanbevelingen in het beroepsproduct zijn verwerkt. De opdrachtgever heeft gevraagd om als beroepsproduct een adviesmemo op te stellen.

Adviesmemo

Aan: Mw. mr. A (Anela) Mekic

Van: Sennah Bosman

Datum: 16 juni 2020

Betreft: Adviesmemo overmacht en bewuste roekeloosheid

Beste Anela,

Jij hebt mij gevraagd om een advies op te stellen over overmacht en bewuste roekeloosheid in het CMR-verdrag.

Voor TLN is het dan vooral van belang dat er wordt gekeken naar wanneer overmacht wordt aangenomen en wat vervoerders en hun chauffeurs moeten aantonen om een geslaagd beroep op overmacht te doen. Voor bewuste roekeloosheid is het juist van belang wanneer een beroep niet slaagt. De vraag hierbij is wat de vervoerders en hun chauffeurs moeten aantonen om het beroep op bewuste roekeloosheid te laten verwerpen.

Vraagstelling

Welk advies kan aan TLN gegeven worden betreffende de beoordeling van vervoerdersovermacht en bewuste roekeloosheid op basis van wetgeving-, literatuur- en jurisprudentieonderzoek?

Korte beantwoording

De hoofdregel wie er aansprakelijk is voor schade op grond van het CMR-verdrag is dat de vervoerder aansprakelijk is zolang de goederen onder zijn macht zijn.

Een uitzondering hierop is wanneer er sprake is van overmacht. Dit is het geval wanneer de vervoerder de schade niet had kunnen voorkomen en de schade ook niet is ontstaan door zijn schuld. Als overmacht wordt aangenomen wordt de vervoerder ontheven uit de aansprakelijkheid. Om een geslaagd beroep op overmacht te doen is het van belang dat er wordt aangetoond dat alle mogelijke maatregelen zijn genomen om de schade te voorkomen. Dit blijkt een lastig criterium te zijn op grond van de jurisprudentie. Als al een klein foutje wordt gemaakt is de rechter van mening dat niet alle mogelijke maatregelen zijn getroffen.

Een andere uitzondering is bewuste roekeloosheid. Bewuste roekeloosheid wordt aangenomen indien de schade is ontstaan door opzet van de vervoerder. Hierbij moet de vervoerder het gevaar hebben gekend en zich hiervan bewust zijn geweest. Als hij desalniettemin besluit om zijn gedragingen voort te zetten wordt bewuste roekeloosheid aangenomen. Uit de analyse blijkt dat een beroep op bewuste roekeloosheid zelden wordt aangenomen. Indien er sprake is van diefstal door de vervoerder is het voor de rechter duidelijk dat er sprake is van bewuste roekeloosheid. Maar naast deze situatie neemt de rechter vrijwel nooit bewuste roekeloosheid aan. Zelfs niet als alle instructies stelselmatig worden genegeerd.

Juridische analyse

Het CMR-verdrag regelt de internationale regels voor het vervoer over de weg. In het verdrag worden allerlei zaken geregeld. Een van de onderwerpen die de CMR regelt is de aansprakelijkheid wanneer er iets gebeurt met de goederen. In beginsel is de vervoerder aansprakelijk voor verlies of beschadiging van de goederen vanaf het moment dat hij beschikt over de goederen tot het moment dat hij de goederen heeft afgeleverd. Dit wordt geregeld in artikel 17 lid 1 CMR. De vervoerder is dan aansprakelijk tot een bedrag van 8,33 SDR per beschadigde of verloren kilogram. Dit wordt geregeld in artikel 23 lid 3 CMR.

Echter zijn op deze hoofdregel een aantal uitzonderingen. Deze uitzonderingen zijn geregeld in artikel 17 lid 4 CMR. Een voorbeeld van deze uitzonderingen is geregeld in sub a van voornoemd artikel. De vervoerder wordt ontheven uit de aansprakelijkheid wanneer er in de vrachtbrief is overeengekomen dat er gebruik

moet worden gemaakt van open en niet met een dekzeil afgedekte voertuigen en hierdoor schade is ontstaan.

Naast deze uitzonderingen is er een uitzondering in artikel 17 lid 2 CMR geregeld, namelijk overmacht. Een vervoerder wordt ontheven uit de aansprakelijkheid indien het verlies of de schade van de goederen buiten zijn schuld lag en hij het verlies of de schade niet had kunnen voorkomen.

Hoe dit aangetoond moet worden blijkt uit een belangrijk arrest van de Hoge Raad, het Oegema/Amev arrest. In dit arrest heeft de Hoge Raad zich uitgelaten over het bewijzen van overmacht. De Hoge Raad heeft hier gesteld dat een beroep op overmacht slechts opgaat indien de vervoerder aantoont dat hij *alle* in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft genomen om het verlies te voorkomen.

Om te onderzoeken hoe bovenstaand criterium in de jurisprudentie wordt toegepast heb ik een analyse verricht. Hierbij heb ik ook gekeken of de rechter andere omstandigheden meeneemt.

Uit de analyse is gebleken dat de rechter niet snel aanneemt dat alle mogelijke maatregelen zijn getroffen. Gebleken is dat aan alle opgegeven instructies moet worden gehouden. Doet de chauffeur dit niet, zal het beroep op overmacht altijd worden afgewezen. De rechter is dan van oordeel dat niet alle mogelijke maatregelen zijn getroffen. In situaties waarin geen instructies zijn gegeven of wanneer de instructies wel zijn opgevolgd, kijkt de rechter naar alle andere omstandigheden. Het oordeel van de rechter zal dan sterk afhankelijk zijn van de omstandigheden van het geval. Tijdens de analyse is gebleken dat bij zwaar weer, de chauffeur in ieder geval zal moeten zoeken naar een beschutte plek. Daarnaast moet de chauffeur goed hebben gecheckt of de wagen in orde is. Blijkt de wagen achteraf niet goed te zijn gecheckt wordt overmacht afgewezen.

Naast overmacht is er nog een andere uitzondering namelijk bewuste roekeloosheid. Als hiervan sprake is, is de vervoerder niet meer aansprakelijk tot een bedrag van 8,33 SDR, maar onbeperkt aansprakelijk. Bewuste roekeloosheid is geregeld in artikel 29 CMR. Hierin staat dat de beperkte aansprakelijkheid

vervalt wanneer de schade voortvloeit uit schuld of opzet van de vervoerder of een van zijn ondervervoerders.

De Hoge Raad heeft in de 5 januari-arresten nader uiteengezet wat er moet worden verstaan onder bewuste roekeloosheid. De Hoge Raad heeft in deze arresten het volgende criterium uiteengezet: *'Van gedrag dat als roekeloos en met de wetenschap dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien moet worden aangemerkt, is sprake, wanneer degene die zich aldus gedraagt het aan de gedraging verbonden gevaar kent en zich ervan bewust is dat de kans dat het gevaar zich zal verwezenlijken aanzienlijk groter is dan de kans dat dit niet zal gebeuren, maar zich door een en ander niet van dit gedrag laat onthouden.'* Het is dus van belang dat de dader bewust was dat zijn gedragingen tot schade zouden lijden en dat dit hem toch niet weerhield.

Ik heb geanalyseerd hoe dit criterium terugkomt in de huidige rechtspraak. Ook heb ik gekeken naar andere omstandigheden die een rol konden spelen bij bewuste roekeloosheid.

Uit deze analyse is gebleken dat het vrij moeilijk is om aan te tonen dat er sprake is van een gevaar en dat de chauffeur zich ook nog bewust was van dit gevaar. Vaak strandt het beroep op bewuste roekeloosheid doordat de afzender niet aan zijn stelplicht heeft voldaan.

Verder blijkt uit de analyse dat wanneer de chauffeur zich niet aan de instructies houdt, dit voor de rechter nog geen reden is om bewuste roekeloosheid aan te nemen. Ook het stelselmatig negeren van instructies hoeft nog niet te leiden tot aannahme van bewuste roekeloosheid. Dit zou alleen het geval zijn indien het gevaar bij het bewuste vervoer aanzienlijk groter was dan dat het bij andere ritten was.

Conclusie

De basisregel voor de aansprakelijkheid op grond van het CMR-verdrag is dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade of verlies van de goederen. Een uitzondering hierop is overmacht. Wanneer overmacht wordt aangenomen is de vervoerder niet aansprakelijk. Overmacht wordt aangenomen wanneer de

vervoerder en zijn chauffeurs alle mogelijke maatregelen hebben getroffen om het verlies te voorkomen.

Dat overmacht zeer weinig wordt aangenomen blijkt uit de jurisprudentieanalyse die ik heb gedaan. Indien er al een klein foutje wordt gemaakt door de chauffeur, is de rechter van mening dat een beroep op overmacht niet opgaat. Hierbij kan worden gedacht aan het niet nakomen van instructies of het verkeerd afstellen van een wagen. In de afgelopen tien jaar is er geen enkele doorslaggevende uitspraak geweest waarin overmacht wel is aangenomen.

Naast overmacht is er nog een andere uitzondering op de hoofdregel namelijk bewuste roekeloosheid. Bewuste roekeloosheid wordt aangenomen wanneer de schade voortvloeit uit schuld of opzet van de vervoerder of een van zijn ondervervoerders. Daarnaast moet worden bewezen dat de vervoerder het gevaar kende en desalniettemin besloot dat hij verder zou gaan met zijn gedragingen.

Uit de analyse is gebleken dat een beroep op bewuste roekeloosheid vaak strandt doordat de afzender niet heeft voldaan aan zijn stelplicht. Het is erg lastig om aan te tonen dat de vervoerder of zijn chauffeurs zich bewust waren van het gevaar. Uit de analyse is verder gebleken dat het (stelselmatig) negeren van veiligheidsinstructies niet leidt tot bewuste roekeloosheid. Ook het parkeren op onbewaakte parkeerplaatsen hoeft niet te leiden tot bewuste roekeloosheid.

In de afgelopen tien jaar is bewuste roekeloosheid enkele keren aangenomen. In deze gevallen was het voor de rechter duidelijk dat er sprake was van diefstal door de vervoerder of een van zijn hulppersonen.

Aanbevelingen

Op grond van bovenstaande adviseer ik TLN om, in overmachtssituaties, aan te tonen dat de chauffeurs zich aan alle gegeven instructies hebben gehouden. Indien de chauffeurs zich toch niet aan alle gegeven instructies hebben gehouden adviseer ik om aan te tonen waarom het niet mogelijk was om aan deze instructie te houden. Echter is de kans klein dat de rechter overmacht aanneemt indien niet aan alle instructies is gehouden.

Indien er geen instructies zijn gegeven of de chauffeur zich wel aan alle instructies heeft gehouden is het van belang dat de chauffeur aantoont dat hij alle mogelijke maatregelen heeft getroffen om verlies te voorkomen. Dit is lastig aan te tonen voor de chauffeur.

Verder adviseer ik TLN om de jurisprudentie omtrent overmacht in de gaten te houden. Wie weet volgt er nog een baanbrekende uitspraak.

In situaties waarin bewuste roekeloosheid wordt verweten is het voor de vervoerder makkelijk hieronder uit te komen. De rechter neemt niet snel bewuste roekeloosheid aan. Vaak kan de afzender niet aantonen dat de chauffeur zich bewust is van het gevaar. Het is voor de chauffeur in ieder geval belangrijk dat er geen sprake is van diefstal door hem of zijn ondervoerder. Als dit het geval is neemt de rechter bewuste roekeloosheid aan. In de afgelopen tien jaar is er in andere gevallen geen bewuste roekeloosheid aangenomen.

Bronnenlijst

Literatuur

Haak 1984

K.F. Haak, *De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR*, 's Gravenhage, Stichting Vervoeradres 1984.

Haak 2006

K.F. Haak, R. Zwitser, A. Blom, *Van haven en handel; Hoofdzaken van het handelsverkeersrecht*, Deventer, Kluwer 2006

Haak 2012

K.F. Haak, *CMR: still going strong*, Syllabus SVA-congres, 2012, p. 5-30

De Meij 2003

P. de Meij, *Samenloop van het CMR-Verdrag en EEX-Verordening*, Deventer: Kluwer 2003

Oostwouder 2001

Mr. W.J. Oostwouder, *Hoofdzaken boek 8 BW; Verkeersmiddelen en vervoer*, Deventer, Kluwer 2001.

Elektrische bronnen

The Stichting Vervoeradres

Het CMR-Verdrag, <https://www.sva.nl/>, The Stichting Vervoersadres

Jurisprudentie

Uitspraken gerechtshof

Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 6 februari 2007, ECLI:NL:GHSHE:2007:AZ8262

Uitspraken Hoge Raad

Hoge Raad, 17 april 1998, ECLI:NL:HR:1998:ZC2632

Hoge Raad, 5 januari 2001, ECLI:NL:PHR:AA9308

Hoge Raad, 5 januari 2001, ECLI:NL:PHR:AA9309

Bijlage 1 Geanalyseerde uitspraken

Overmacht

1. ECLI:NL:GHDHA:2019:1715
2. ECLI:NL:RBROT:2019:2119
3. ECLI:NL:GHSHE:2016:2121
4. ECLI:NL:RBZWB:2017:8813
5. ECLI:NL:RBLIM:2017:10447
6. ECLI:NL:RBOBR:2016:3246
7. ECLI:NL:RBROT:2020:3583
8. ECLI:NL:GHARL:2015:9105
9. ECLI:NL:RBROT:2015:9108
10. ECLI:NL:RBGEL:2017:6344

Bewuste roekeloosheid

1. ECLI:NL:RBROT:2017:1973
2. ECLI:NL:RBOBR:2018:1371
3. ECLI:NL:RBROT:2019:2119
4. ECLI:NL:GHAMS:2015:2110
5. ECLI:NL:GHARL:2015:9105
6. ECLI:NL:RBGEL:2017:6344
7. ECLI:NL:RBZWB:2019:2114
8. ECLI:NL:HR:2015:1189

Bijlage 2 Jurisprudentieanalyse overmacht

Uitspraken	ECLI-nummer	Instantie	Soort situatie	Welke (bijzondere) instructies zijn er gegeven voor het vervoer?	Hebben de chauffeurs zich aan deze instructies gehouden?	Is er een deskundigenrapport opgesteld? Zo ja, wat staat hierin?	Heeft de vervoerder in de gegeven omstandigheden alles gedaan wat van een zorgvuldig handelend vervoerder verwacht mocht worden om schade of verlies van de lading te voorkomen?	Hoe oordeelt de rechter met betrekking tot overmacht?
1	ECLI:NL:GHDHA:2019:1715	Gerechtshof Den Haag	Ladingschade door noodstop	Nee	nvt	Ja, er bleek vuil aanwezig in de octabins met glasvezel. De experts hebben navraag gedaan bij het personeel en zij gaven aan dat het glasvezel dat in de trailer	Nee, vervoerder heeft onvoldoende gesteld dat de vervuiling niet door hun toedoen is gebeurd.	Overmacht wordt niet aangenomen en de conclusie is dan ook dat Oldenburger aansprakelijk is voor de schade

						lag is teruggegooid in de octabins.		
2	ECLI:NL:RBROT:2019:2119	Rechtbank Rotterdam	Diefstal	Voordat de chauffeurs vertrekken moeten ze op de groene knop klikken en Alert Services bellen. Chauffeurs moeten in konvooi rijden. Bij incidenten moet Securitas gebeld worden. Bij noodgevallen	Nee, de chauffeurs hebben het konvooi verbroken na een stop en hebben hierna niet gebeld naar securitas. Ook bij vertrek vanuit de begin locatie en na de stop hebben de chauffeurs niet naar securitas gebeld. Tevens heeft de chauffeur niet op de beveiligingsknop gedrukt.	Ja, voor zover relevant staat hierin dat er eerder een identieke diefstal heeft plaats gevonden. Door dit voorval zijn er specifieke instructies gegeven. De chauffeurs hebben verzuimd deze op te volgen.	Nee, dat hebben zij niet. De rechtbank is van mening dat, nu de chauffeurs zich niet aan de instructies hebben gehouden, zij niet alle maatregelen hebben getroffen.	De conclusie is dat Bernaards geen beroep toekomt op ontheffing en dat hij derhalve aansprakelijk is.

				moet op de beveiligingsk nop worden gedrukt				
3	ECLI:NL:GHSHE:2016:2121	Gerechtshof 's Hertogenbosch	Ladingschade door omslaan vrachtwagen	Nee	nvt	Ja, hierin staat dat de goederen goed zijn geladen. Ook staat hierin vermeld dat er sterke windstoten waren op de dag van het ongeval. Het werd chauffeurs afgeraden de weg op te gaan.	Nee, volgens het hof zijn er op de dag van het ongeval voldoende waarschuwingen gegeven voor het zware weer. Deze had de vervoerder in acht moeten nemen. Ook heeft de chauffeur de goederen opgehaald op een dag dat	Het beroep op overmacht faalt en Spedition is aansprakelijk voor de schade als gevolg van het omslaan van de vrachtwagen

							dit nog niet hoefde. De chauffeur had een beschutte plek kunnen opzoeken toen de wind opstak.	
4	ECLI:NL:RBZWB:2017: 8813	Rechtbank Zeeland- West- Brabant	Ladingsch ade door brand	Nee	nvt	Ja, volgens de experts is de brand waarschijnlijk ontstaan doordat de banden zijn gaan slijpen tegen de wagen. Dit kwam doordat de niveauregeling van de trailer verkeerd stond afgesteld.	Nee, de rechtbank gaat ervan uit dat de conclusies van de expert kloppen omdat afzender en vervoerder samen deze expert hebben ingeschakeld. De conclusie	Het beroep op overmacht faalt

							van de expert dat de niveauregeling niet goed is ingesteld neemt de rechtbank dan ook aan. Hieruit blijkt volgens de rechtbank dat de vervoerder niet alle mogelijke maatregelen heeft genomen	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

5	ECLI:NL:RBLIM:2017:10447	Rechtbank Limburg	Ladingschade	Voor het vervoer was een speciaal hijsframe nodig.	Nee, de vervoerder heeft geladen en gelost zonder hijsframe	Volgens de expert is de machine onderweg overgeladen zonder gebruik te maken van het hijsframe. Ook is de machine niet teruggezet op rubbermatten en was het zeil niet meer volledig omsluitend aangebracht.	Nee, volgens de rechtbank was het voor de vervoerder duidelijk dat het hijsframe nodig was om te lossen. Vast staat dat zij dit hebben gelost zonder hijsframe. Ook staat het volgens de rechtbank vast dat de machine onderweg is overgeladen. De rechtbank vindt dat een zware vouwmachine niet zonder contact met de afzender mag worden overladen.	Het beroep van Caroz op overmacht gaat niet op
---	--------------------------	-------------------	--------------	--	---	--	--	--

6	ECLI:NL:RBOBR:2016:3246	Rechtbank Oost Brabant	Schade door bederving	Het vlees moet op 3 graden worden vervoerd	Volgens de expertiserapport ages niet.	Ja, de experts hebben vastgesteld dat de lading bloot is gesteld aan een te hoge temperatuur waardoor het vlees bedorven is. De oorzaak hiervan zou gelegen zijn in het gedeeltelijk beladen van de koeloplegger en de belemmering van de luchtcirculatie	Nee, volgens de rechtbank is er onvoldoende onderbouwd dat de koeling deugdelijk zou hebben gefunctioneerd. Ook het standpunt dat het vlees te warm verpakt zou zijn is volgens de rechtbank niet aannemelijk.	De rechtbank verwerpt het beroep van Nickoot op overmacht.
7	ECLI:NL:RBROT:2020:3583	Rechtbank Rotterdam	Ladingschade door omslaan vrachtwagen	Nee	nvt	Ja, volgens de experts was het zwaartepunt van de generator aan de hoge kant	Nee, vervoerder heeft geen feiten gesteld waaruit kan worden opgemaakt dat haar geen enkel verwijt kan worden gemaakt voor het kantelen	Gedaagde is aansprakelijk voor de ontstane schade en komt geen beroep op de ontheffing van aansprakelijkheid toe.

							van de vrachtwagen. Ook heeft zij niet aangetoond dat de chauffeur niet op de hoogte was van het zwaartepunt.	
8	ECLI:NL:GHARL:2015:9105	Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden	Diefstal	Nee	nvt	Ja, volgens de experts is er niet genoeg onderzoek gedaan naar de ondervoerder. Dit bleek een onbetrouwbare vervoerder.	Nee, volgens de rechtbank had de vervoerder deugdelijk toezicht moeten houden op zijn ondervoerder. Het hof gaat hier in mee.	Nu vaststaat dat Jalines de lading heeft gestolen, faalt het beroep op overmacht

9	ECLI:NL:RBROT:2015:9108	Rechtbank Rotterdam	Diefstal	Ja, de chauffeur moet een pincode ontvangen op het moment dat hij arriveert op het losadres. Alleen als deze pincode correct is mag er worden gelost.	Nee, de chauffeur is achter iemand anders aangereden om te gaan lossen. Hier heeft hij gelost zonder pincode.	Ja, het bevat de aangifte van de chauffeur maar bevat verder geen relevante informatie.	Nee, de chauffeur heeft zich drie dagen te vroeg gemeld, zonder voorafgaande mededeling. Ook heeft de chauffeur 48 dozen gelost zonder PIN code.	Het beroep van Heavyteam slaagt niet.
10	ECLI:NL:RBGEL:2017:6344	Rechtbank Gelderland	Diefstal	Ja, in de gedragscode staat dat bij politiecontrole de ramen en deuren gesloten moeten blijven en de motor draaiende. Verder moet er gevraagd worden om	Nee, de chauffeur heeft zich niet aan de instructies gehouden.	Nvt	Nee, uit de verklaring van de chauffeur kan niet worden afgeleid dat de persoon die een stopteken gaf, daadwerkelijk kon worden aangezien voor politie.	Het beroep op overmacht wordt verworpen.

				identificatie van de politie				
--	--	--	--	------------------------------------	--	--	--	--

Bijlage 3 Jurisprudentieanalyse bewuste roekeloosheid

Uitspraken	ECLI-nummer	Instantie	Soort situatie	Zijn er instructies gegeven over het vervoer of over tussenstops?	Is er geparkeerd of overnacht op een onbeveiligde parkeerplaats?	Is er een expertiserapport opgesteld en zo ja, wat zegt deze?	Was de kans op gevaar aanzienlijk groter dan de kans dat het gevaar zich niet zou voordoen? En was de chauffeur zich hiervan bewust?	Wat is het oordeel inzake bewuste roekeloosheid?
1	ECLI:NL:RBROT:2017:1973	Rechtbank Rotterdam	Diefstal bij overnachten	Ja: de goederen zijn diefstalgevoelig dus er moet op bewaakte parkeerplaatsen worden gerust en overnacht	Ja, toen de lading niet gelost kon worden is de vrachtwagen geparkeerd op een onbeveiligde parkeerplaats tijdens de nacht.	nvt	Nee, volgens afzender ligt het gevaar in het feit dat er stelselmatig niet wordt geparkeerd op beveiligde parkeerplaatsen en dat hierdoor de kans op diefstal zich vergroot. De rechtbank kan deze redenering niet volgen. Wel begrijpt zij dat het de kans	Er is geen sprake van bewuste roekeloosheid

							vergroot op diefstal maar niet waarom de kans bij dit specifieke transport dan groter was dan de kans dat het niet zou gebeuren.	
2	ECLI:NL:RBOBR:2018: 1371	Rechtban k Oost- Brabant	Diefstal/ontbre ken goederen	Nvt	nvt	Ja, de expert stelt dat de pallets met titanium dioxide niet in Eindhoven op de trailer zijn geladen. Verder stelt de expert dat ten tijde van het ongeluk in Frankrijk, de pallets met laptops niet meer aanwezig waren.	nvt	RSJ heeft geen opheldering gegeven over wat er is gebeurd met de ontbrekende goederen. Daarom moet worden aangenomen dat er sprake is van opzet/bewuste roekeloosheid

3	ECLI:NL:RBROT:2019:2119	Rechtbank Rotterdam	Diefstal door overval	Voordat de chauffeurs vertrekken moeten ze op de groene knop klikken en Alert Services bellen. Chauffeurs moeten in konvooi rijden. Bij incidenten moet Securitas gebeld worden. Bij noodgevallen moet op de beveiligingsknop worden gedrukt.	Nvt	Ja, voor zover relevant staat hierin dat er eerder een identieke diefstal heeft plaats gevonden. Door dit voorval zijn er specifieke instructies gegeven. De chauffeurs hebben verzuimd deze op te volgen. Ook staat hierin dat de overval, het afvoeren en het leeghalen in totaal 1,5 uur hebben geduurd.	Het gevaar is in dit geval de diefstal van de sigaretten. Doordat er eerder een zelfde overval heeft plaatsgevonden en Bernaards zich niet aan de instructies heeft gehouden is de rechtbank van oordeel dat zij het gevaar van diefstal op een dergelijke wijze kende. Maar de rechtbank is niet van oordeel dat Bernaards zich ervan bewust was dat het niet houden aan de instructies, de kans op gevaar aanzienlijk groter was dan de kans dat dit	Er is geen sprake van opzet of daaraan gelijk te stellen gedrag.
---	-------------------------	---------------------	-----------------------	---	-----	---	--	--

							niet zou gebeuren	
4	ECLI:NL:GHAMS:2015:2110	Gerechts hof Amsterda m	Diefstal bij overnachten	Nvt	Ja, de chauffeur heeft overnacht op een terrein van een tankstation.	Ja, hierin staat voor zover relevant de verklaring van de chauffeur over de twee diefstallen. Verder zijn hier foto's in opgenomen met tijden van de diefstal. Deze zouden niet overeenkome n met de tijden die de chauffeur verklaard heeft.	Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de vervoerder had moeten afleiden dat er een grote kans bestond op een tweede inbraak, na de eerste inbraak. De chauffeur heeft de veiligheid van zijn parkeerplek met de politie besproken. Vervoerder heeft voldoende betwist dat hij iets van de tweede diefstal heeft gemerkt en daarom wordt hem niet	Vervoerder is voor zowel de eerste als de tweede diefstal beperkt aansprakelijk.

							verweten dat hij geen maatregelen heeft getroffen.	
5	ECLI:NLGHARL:2015:9105	Gerechts hof Arnhem-Leeuwarden	Diefstal door ondervoerder	Nvt	Nee	Ja, volgens de experts is er niet genoeg onderzoek gedaan naar de ondervoerder. Dit bleek een onbetrouwbare vervoerder. Het is duidelijk dat de goederen gestolen zijn.	Nvt	De vervoerder is aansprakelijk voor zijn ondervoeders. Nu vaststaat dat zij de lading hebben gestolen is er sprake van opzet.
6	ECLI:NL:RBGEL:2017:6344	Rechtbank Gelderland	Diefstal door overval	Ja, in de gedragscode staat dat bij politiecontrole de ramen en deuren gesloten moeten blijven en de	nvt	nvt	Nee, door het niet geven van specifieke veiligheidsinstructies aan de chauffeurs heeft Van Dijk niet met het besef gehandeld dat	Er zijn onvoldoende aanwijzingen om te kunnen concluderen dat Van Dijk bewust roekeloos

				motor draaiende. Verder moet er gevraagd worden om identificatie van de politie			de kans op diefstal aanzienlijk groter was dan de kans dat diefstal zou uitblijven. Hetzelfde geldt voor de chauffeur. Het is niet aannemelijk dat de chauffeur zich ervan bewust was dat de kans dat hij zou worden overvallen aanzienlijk groter was dan de kans dat dat niet zou gebeuren.	heeft gehandeld
7	ECLI:NL:RBZWB:2019:2114	Rechtbank Zeeland-West-Brabant	Diefstal door overnachten	Ja, er was een parkeerplaats opgenomen in de instructies waar de chauffeur	Ja, de chauffeur heeft overnacht op een terrein van een tankstation.	Ja, in het rapport is opgenomen dat de chauffeur heeft geparkeerd op een	De rechtbank oordeelt dat afzender onvoldoende heeft gemotiveerd dat de kans op diefstal van de	Het beroep op bewuste roekeloosheid faalt.

				kon gaan overnachten.		onbeveiligde parkeerplaats om te overnachten. Eigenlijk zou hij op een beveiligde parkeerplaats moeten parkeren maar de chauffeur voelde zich niet goed en heeft toestemming van zijn werkgever gekregen om eerder te stoppen.	lading op de onbeveiligde parkeerplaats aanzienlijk groter was dan de kans dit dit niet zou gebeuren.	
8	ECLI:NL:HR:2015:1189	Hoge Raad	Diefstal door overnachten	ja, er moet gebruik worden gemaakt van twee chauffeurs en de vrachtwagen moet	Ja, de chauffeur heeft overnacht in de haven van Antwerpen.	Ja, er is een tachograaf specialist ingeschakeld. Deze is ingeschakeld omdat Delacher denkt dat de	Delacher heeft onvoldoende gesteld voor de conclusie dat de chauffeur betrokken is bij de diefstal. Ook is onvoldoende gesteld dat de	Er is geen sprake van opzet of daaraan gelijk te stellen gedrag.

				constant in de gaten worden gehouden.		chauffeur de diefstal heeft gepland en zo wilt aantonen dat de chauffeur de tachograaf heeft gemanipuleerd.	chauffeur moet hebben beseft dat de kans dat de diefstal zich zou verwezenlijken aanzienlijk groter was dan de kans dat dit niet zou gebeuren. Verder oordeelt de Hoge Raad dat, al zou Delacher wel slagen in het bewijs dat de verklaring van de chauffeur niet juist is, dit nog niet voldoende is om te spreken van opzet	
--	--	--	--	---------------------------------------	--	---	---	--

