

# Afwijking van de wegvervoerlimiet in het nadeel van de vervoerder

Vincent Pool en Tom Holsbrink

***In geval van schade tijdens wegvervoer geldt in principe steeds een limiet. Bij binnenlands vervoer over de weg geldt een limiet van 3,40 per kg verloren of beschadigd gewicht,<sup>1</sup> terwijl de aansprakelijkheidsbeperking bij internationaal vervoer onder toepasselijkheid van de CMR 8,33 SDR per kg bedraagt.<sup>2</sup> Deze limieten worden door partijen bij een logistieke overeenkomst vaak als knellend ervaren en regelmatig wordt getracht om hier een andere afspraak over te maken. Duidelijk is dat een afwijking van de limiet in het nadeel van de ladingbelanghebbende niet mogelijk is. Maar geldt dat ook voor een verhoging van de limiet in het voordeel van ladingbelanghebbenden?***

## Toegestane afwijkingen

Zowel boek 8 BW als de CMR bepaalt expliciet dat een hogere limiet is toegestaan indien de waarde van de goederen op de vrachtbrief wordt genoemd en een aanvullende betaling plaatsvindt.<sup>3</sup> Daarnaast is voor het wegvervoer waarop niet de CMR, maar het BW van toepassing is, een contractuele afwijking van de limiet in het voordeel van ladingbelanghebbenden mogelijk wanneer die afspraken worden vastgelegd in een afzonderlijke, schriftelijke overeenkomst die speciaal voor het voorgenomen vervoer is opgesteld (art. 8:1102 BW). Aangenomen wordt dat ook een in een raamovereenkomst overeengekomen afwijkende limiet volgens

deze bepaling rechtsgeldig is. Een afwijkende limiet opgenomen in algemene voorwaarden is echter niet afdwingbaar.<sup>4</sup> Ook is een keuze voor het CMR-verdrag met de daarin opgenomen limiet mogelijk, zoals volgt uit het arrest Zerstegen/NorfolkLine.<sup>5</sup>

Daar waar het BW mogelijkheden tot maatwerk biedt, is de CMR minder flexibel. Partijen proberen hier evenwel een mouw aan te passen. Recent is er door de rechter in twee zaken beslist over door partijen gemaakte afwijkende afspraken.

## Niet toegestane afwijkingen

In de eerste zaak waar dit recent aan de orde is geweest was er sprake van *trucking*, oftewel 'luchtvervoer over de weg'. Dat wil zeggen dat de afzender een luchtvaartmaatschappij is, die op het Europese traject de lading van het ene vliegtuig over de weg naar een ander vliegveld laat vervoeren. In geval van internationaal vervoer is daar de CMR op van toepassing. De luchtvervoerder is ten opzichte van de ladingbelanghebbenden waarmee hij heeft gecontracteerd op grond van het Verdrag van Montreal een limiet van 19 SDR per kg verloren of beschadigd gewicht verschuldigd. De luchtvervoerder wil bij aansprakelijkheid niet méér hoeven te betalen aan ladingbelanghebbenden dan hij op de ingeschakelde wegvervoerder kan verhalen en wil dan ook dezelfde limiet van 19 SDR per kg afspreken met zijn hulppersoon. Daartoe heeft hij een beding in de door hem met de wegvervoerder gesloten raamovereenkomst opgenomen. In de

<sup>1</sup> Art. 8:1105 BW en art. 13 AVC.

<sup>2</sup> Art. 23 lid 3 CMR.

<sup>3</sup> Art. 8:1106 BW resp. art. 24/26 CMR.

<sup>4</sup> HR 14 juni 2002, NJ 2002/495 (Geldnet/Kwantum).

<sup>5</sup> HR 26 mei 1989, NJ 1992/105 (Zerstegen/Norfolk Line).

procedure voor de rechtbank Zeeland-West-Brabant voeren de wegvervoerder en diens verzekeraar echter aan dat dit contractuele beding nietig is. De rechtbank accepteert dat verweer en past gewoon het dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregime van de CMR toe. De wegvervoerder kan zich beroepen op de CMR-limiet. Een daarvan afwijkende afspraak is nietig, aldus de rechtbank.<sup>6</sup>

Illustratief is ook een tweede uitspraak, ditmaal van de rechtbank Rotterdam.<sup>7</sup> In deze zaak hadden ladingbelanghebbenden in de overeenkomst opgenomen dat indien een vervoerder nalaat om bepaalde veiligheidsverplichtingen op te volgen, partijen het erover eens zijn dat er sprake is van bewuste roekeloosheid in de zin van art. 29 CMR. Concreet zou dat er dus toe leiden dat de vervoerder eerder aansprakelijk is dan onder het normale verdragsrechtelijke regime, of in ieder geval de Nederlandse toepassing daarvan. Ook een dergelijk bewijsvoorschrift houdt het niet.

De rechtbank heeft niet al te veel woorden nodig om vast te stellen dat de vervoerder zich niet kan beroepen op vervoerdersovermacht. Hij heeft immers niet alle maatregelen genomen die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder konden worden verwacht om de diefstal te voorkomen. Maar het bewijsvoorschrift leidt er niet toe dat er sprake is van bewuste roekeloosheid. Het 'bewijsbeding' wordt opzijgezet en de wegvervoerder mag zich ook in deze zaak gewoon op de limiet beroepen.

## Conclusie

Kortom, er wordt in CMR-zaken niet getornd aan het dwingendrechtelijke regime. Partijen hebben wat dat betreft weinig tot geen contractsvrijheid.

Zaken helder maken.



**Vincent Pool**

Advocaat | Partner

[pool@vantraa.nl](mailto:pool@vantraa.nl)



**Tom Holsbrink**

Advocaat | Associate

[holsbrink@vantraa.nl](mailto:holsbrink@vantraa.nl)

### Van Traa Advocaten N.V.

Minervahuis II  
3011 JP Rotterdam  
Meent 94

Tel. +31 10 413 7000

[www.vantraa.nl](http://www.vantraa.nl)

[info@vantraa.nl](mailto:info@vantraa.nl)

<sup>6</sup> Rb Zeeland-West-Brabant 13 december 2017, S&S 2018/78.

<sup>7</sup> Rb. Rotterdam 14 februari 2018, S&S 2018/79.