
HOF VAN CASSATIE 8 NOVEMBER 2004

VERVOER

Vervoer over de weg – Internationaal wegvervoer – CMR-Verdrag – Toepassing – Overeenkomst – Voorwerp – Koerierdienst – Pakjesdienst

De toepassing van het CMR-Verdrag vereist het bestaan van een overeenkomst die het vervoer van goederen over de weg tot voorwerp heeft; die voorwaarde is niet vervuld indien de overeenkomst de wijze van vervoer niet nader bepaalt en evenmin uit de omstandigheid van de zaak blijkt dat de partijen een vervoer over de weg voor ogen hadden.

TNT Express Belgium/Mitsui Sumitomo Insurance Company Europe Ltd, Sony Service Centre Europe, Sony Deutschland GmbH, Media Markt TV-Hifi-Elektro GmbH

Zet.: I. Verougstraete (voorzitter), G. Dhaeyer, G. Bourgeois, E. Dirix en E. Stassijns (raadsheren)

O.M.: A. De Raeve (advocaat-generaal)

Pl.: Mrs. L. De Gryse en P. Van Ommeslaghe

I. Bestreden beslissing

Het cassatieberoep is gericht tegen een vonnis, in laatste aanleg gewezen op 21 november 2002 door het Vredegerecht van het kanton Overijse-Zaventem (zetel Zaventem).

II. Rechtspleging voor het Hof

Bij beschikking van de eerste voorzitter van 30 september 2004 werd de zaak naar de derde kamer verwezen.

Raadsheer Eric Dirix heeft verslag uitgebracht.

Advocaat-generaal Anne De Raeve heeft geconcludeerd.

III. Middelen

Eiseres voert in haar verzoekschrift drie middelen aan.

1. Eerste middel

Geschonden wettelijke bepalingen

– de artikelen 1319, 1320 en 1322 van het Burgerlijk Wetboek.

Aangevochten beslissing

Het vonnis bevestigt dat er tussen de gedingvoerende partijen betwisting bestaat over de omvang van de schadevergoeding en stelt vervolgens vast:

“(Eiseres) roept in dat in artikel 38 van de Vervoerswet van 3 mei 1999 uitdrukkelijk is bepaald dat het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg, afgekort CMR-Verdrag, van toepassing is op het nationaal vervoer van zaken wat volgens haar in casu

TRANSPORT

Transport par route – Transport international de marchandises par route – Convention CMR – Application – Contrat – Objet – Service de courrier express – Services des petits colis

L'application de la convention CMR requiert l'existence d'un contrat qui a pour objet le transport de marchandises par route; cette condition n'est pas remplie lorsque le contrat ne détermine pas le mode de transport et qu'il ne ressort pas davantage des circonstances de la cause que les parties envisageaient un transport par route.

het geval zou zijn. (Eiseres) argumenteert dat ze de goederen over de weg vervoerde en dat dienvolgens volgens haar het CMR-Verdrag moet worden toegepast, hoewel het weliswaar een binnenlands vervoer betrof” (cf. p. 5, tweede en derde al. van het vonnis).

Grievens

Schending van de artikelen 1319, 1320 en 1322 van het Burgerlijk Wetboek.

De rechter is ertoe gehouden de bewijskracht van de gedingstukken te eerbiedigen en miskent de bewijskracht ervan indien hij deze stukken uitlegt of weergeeft op een wijze die onverenigbaar is met de bewoordingen ervan.

In haar conclusie liet eiseres gelden dat zij zich op de toepassing van het Verdrag van 19 mei 1956 betreffende de overeenkomst voor het internationaal vervoer van goederen over de weg kon beroepen, vermits de vordering van verweerster en tot de bindendverklaring opgeroepen partijen betrekking had “op schade in het kader van een internationaal wegvervoer van Londerzeel naar Belm (Duitsland)” (cf. p. 4, eerste al. van de derde aanvullende en hernemende conclusie van eiseres).

Eiseres voerde niet aan dat er een nationaal vervoer zou hebben plaatsgevonden en riep tot staving van haar verweer evenmin artikel 38 van de Vervoerswet van 3 mei 1999 in.

Waar het vonnis overweegt dat “(eiseres)... inroept dat in artikel 38 van de Vervoerswet van 3 mei 1999 uitdrukkelijk is bepaald dat het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg, afgekort CMR-Verdrag, van toepassing is op het nationaal vervoer

van zaken wat volgens haar in casu het geval zou zijn. (Eiseres) argumenteert dat ze de goederen over de weg vervoerde en dat dienvolgens volgens haar het CMR-Verdrag moet worden toegepast, hoewel het weliswaar een binnenlands vervoer betrof” (cf. p. 5, tweede en derde al. van het vonnis), schrijft het aan de conclusie van eiseres iets toe dat er niet in werd beweerd, geeft het deze conclusie en de erin vervatte verweermiddelen derhalve weer op een wijze die onverenigbaar is met de bewoordingen ervan en schendt het dan ook de bewijskracht ervan (schending van de artt. 1319, 1320 en 1322 van het Burgerlijk Wetboek).

2. Tweede middel

Geschonden wettelijke bepalingen

– Artikel 1, 1. en 1, 2., van het Verdrag van 19 mei 1956 betreffende de overeenkomst voor het internationaal vervoer van goederen over de weg, goedgekeurd bij Wet van 4 september 1962 (B.S. 8 november 1962) en gewijzigd door het Protocol bij het Verdrag van 19 mei 1956 betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) van 5 juli 1978, goedgekeurd bij Wet van 25 april 1983 (B.S. 20 oktober 1983) (hierna CMR-Verdrag).

Aangevochten beslissing

Eiseres voerde aan dat het CMR-Verdrag op onderhavig geschil van rechtswege van toepassing was.

Het vredegericht heeft dit middel op basis van de volgende overwegingen verworpen:

“Hoe (eiseres) haar opdracht bewerkstelligde en materialiseerde om uiteindelijk de goederen ter bestemming af te leveren, is volkomen irrelevant.

Het relevante punt is wat partijen ab initio overeengekomen zijn.

De toepassing van het CMR-Verdrag vereist het bestaan van een overeenkomst van wegvervoer.

Volgens artikel 1 van het CMR is de overeenkomst, zijnde de consensus tussen de partijen, determinerend om uit te maken of het traktaat al dan niet toepasselijk is (zie art. 1 CMR en art. 38 Vervoerswet 1999).

In casu ligt geen overeenkomst van wegvervoer voor.

Sony richtte zich niet tot een wegvervoerder, maar wel tot een koerierdienst-pakjesdienst.

Een koerierdienst-pakjesdienst onderscheidt zich fundamenteel van het ‘klassieke’ transport door de specificiteiten van zo een dienst.

De koerier bepaalt soeverein en autonoom hoe hij de opdracht tot aflevering zal tewerkstellen en dit zonder toezicht of inspraak van zijn opdrachtgever.

Daartegenover wordt een overeenkomst van wegvervoer gekenmerkt door een consensus, ab initio, over het transportmodem. Van keuze van modem is bij de overeenkomst van wegvervoer geen sprake. De vervoerder geniet geenszins de vrijheid aangaande de routebepaling, op- en overslagen enz.

De vooraf bestaande consensus tussen partijen betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg is absoluut een conditio sine qua non voor de toepassing van deze overeenkomst.

Uitgebreide rechtspraak en uitvoerige rechtsleer zijn het hierover volkomen eens (...).

De Rechtbank van Koophandel te Brussel oordeelde tot nu toe steevast dat een koerierdienst geen transportovereenkomst inhoudt.

Het is een aanneming van werk die onder de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek ressorteert, ergo ook een onbeperkte aansprakelijkheid met zich meebrengt.

Zo de partijen een overeenkomst tot wegvervoer sloten, is de CMR van toepassing ongeacht hoe het vervoer in de realiteit werd bewerkstelligd.

In ontkennend geval is de CMR de overeenkomst vreemd.

In casu betreft het duidelijk een tussen partijen gesloten sui generis-overeenkomst, volkomen vreemd aan de overeenkomst van wegvervoer.

De koerierdienst-pakjesdienst differentieert zich in essentie van de overeenkomst van wegvervoer. De koerierdienst heeft enkel een verzendingsopdracht, noch min of meer.

Kortom de absolute keuzevrijheid van de koerier, buiten ieder toezicht en zonder enige inspraak van zijn contractant, is nu net kenmerkend voor de pakjesdienst.

De koerier bepaalt soeverein. Dit staat in schril contrast tot een overeenkomst van wegvervoer, waar de vervoerder, in tegenstelling tot de koerier, helemaal niet soeverein bij het materialiseren van zijn opdracht kan beslissen.

De contractant geeft de koerier enkel een verzendingsopdracht. Hoe die verzending gematerialiseerd wordt blijft hem vreemd. De koerierdienst-pakjesdienst heeft geen uitstaans met de overeenkomst van wegvervoer en dit bij gebreke van de absolute vereiste consensus. De koerier differentieert zich in essentie van zo’n vervoer en is dus wel degelijk een dienst sui generis. Juridisch betreft het een gewone aanneming van werk, zoals bedoeld in het Burgerlijk Wetboek waarmee het CMR geen uitstaans heeft.

Het CMR-Verdrag is in casu duidelijk niet van toepassing” (cf. p. 5 en p. 6 van het vonnis).

Grieven

Schending van artikel 1, 1. en 1, 2., van het CMR-Verdrag.

De activiteit van een vervoerder wordt in beginsel als een huur van werk en van diensten gekwalificeerd, waarop de artikelen 1779 e.v. van het Burgerlijk Wetboek van toepassing zijn (cf. art. 1779, 2°, van het Burgerlijk Wetboek).

De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek wijken echter voor de meer specifieke wettelijke regeling die in voorkomend geval op deze vervoersactiviteit van toepassing is.

Luidens artikel 1, 1., van het CMR-Verdrag, is dit verdrag van rechtswege toepasselijk “op iedere overeenkomst onder bezwarende titel voor het vervoer van goederen over de weg door middel van voertuigen, wanneer de plaats van inontvangstneming der goederen en de plaats bestemd voor de aflevering, zoals deze zijn aangegeven in de overeenkomst, gelegen zijn in twee verschillende landen, waarvan ten minste één een bij het verdrag partij zijnde land is, ongeacht de woonplaats en de nationaliteit van partijen”.

Eiseres voerde aan dat het schadegeval zich had voorgedaan tijdens het bedongen vervoer van goederen ten bezwarenden titel over de weg van Londerzeel in België naar Belm in Duitsland, met behulp van een in artikel 1, 2., van het CMR-Verdrag opgesomd voertuig, zodat het CMR-Verdrag en de in artikel 23 van dit verdrag opgenomen aansprakelijkheidsbeperking moest worden toegepast (cf. p. 4 van de derde aanvullende en hernemende conclusie van eiseres).

Het Vredegerecht van het kanton Overijse-Zaventem oordeelt evenwel dat dit niet volstaat om de toepasselijkheid van de in het verdrag opgenomen aansprakelijkheidsbeperking te kunnen inroepen.

Het vredegerecht acht de wijze waarop eiseres uitwerking gaf aan haar opdracht om de goederen ter bestemming af te leveren immers “volkomen irrelevant” (cf. p. 5, vierde al. van het vonnis) en oordeelt dat de toepasselijkheid van het CMR-Verdrag het bestaan van een overeenkomst van wegvervoer veronderstelt (cf. p. 5, vijfde al. van het vonnis).

Van dergelijke overeenkomst is volgens het vredegerecht slechts sprake indien er “ab initio een consensus bestond over het transportmodem” (cf. p. 5, tweede laatste al. van het vonnis), zodat er bij gebrek aan deze “absolute vereiste consensus” (cf. p. 6, zevende al. van het vonnis) geen sprake kan zijn van een toepasselijkheid van rechtswege of “ex lege” van het CMR-Verdrag.

Opdat het CMR-Verdrag van rechtswege van toepassing kan zijn, moet er een vervoersovereenkomst (1) ten bezwarenden titel (2) voorliggen, met betrekking tot het vervoer van goederen (3) langs de weg (4), door middel van de in het verdrag opgesomde voertuigen (5), waarbij de in de overeenkomst aangegeven plaatsen van inontvangstneming en aflevering zich in twee verschillende landen bevinden en minstens één ervan het verdrag heeft goedgekeurd (6).

Artikel 1, 1., van het CMR-Verdrag viseert uitdrukkelijk iedere overeenkomst die aan deze voorwaarden voldoet.

In de oorspronkelijke Franstalige en Engelstalige versie van het verdrag (cf. art. 51 van het CMR-Verdrag) is er respectievelijk sprake van “tout contrat de transport de marchandises par route” en “every contract for the carriage of goods by road”, d.i. iedere overeenkomst betreffende het vervoer van goederen over de weg.

In tegenstelling tot hetgeen het vonnis aanneemt, is voor de toepassing van artikel 1, 1., van het CMR-Verdrag niet vereist dat er tussen de partijen wilsovereenstemming werd bereikt over het aan te wenden transportmiddel.

Artikel 1, 1., van het CMR-Verdrag vereist slechts een overeenkomst waarin een persoon zich er jegens een andere partij toe verbonden heeft om tegen vergoeding goederen te vervoeren, waarbij de in de overeenkomst aangegeven plaatsen van inontvangstneming en aflevering zich in twee verschillende landen bevinden en minstens één ervan het Verdrag heeft goedgekeurd.

Indien kan worden aangetoond dat dit vervoer over de weg gebeurde, met behulp van de in artikel 1, 2., van het CMR-Verdrag opgesomde voertuigen, sluit derhalve niets uit dat het CMR-Verdrag van rechtswege van toepassing is.

Door te beslissen dat artikel 1, 1., van het CMR-Verdrag, slechts kan worden toegepast indien er tussen de partijen een “consensus ab initio” bestond met betrekking tot het te gebruiken “transportmodem” (cf. p. 5, 2 de laatste al. van het vonnis), verleent het vonnis een te beperkende draagwijdte aan artikel 1, 1., van het CMR-Verdrag en ontzegt het eiseres ten onrechte de mogelijkheid om aan te tonen dat het vervoer over de weg plaatsvond, met gebruik van de in artikel 1, 2., van het CMR-Verdrag opgesomde voertuigen.

Door aldus artikel 1, 1. en artikel 1, 2., van het CMR-Verdrag, op onwettige wijze uit te leggen, heeft het vonnis deze bepalingen geschonden.

3. Derde middel

(...)

IV. Beslissing van het Hof

1. Eerste middel

Overwegende dat de ingeroepen schending van de bewijskracht van de conclusies van eiseres zonder weerslag blijft op de wettelijkheid van het dispositief van het vonnis, luidens hetwelk het CMR-Verdrag niet van toepassing is;

Dat het middel niet ontvankelijk is;

2. Tweede middel

Overwegende dat, luidens artikel 1, lid 1, van het Verdrag van 19 mei 1956 betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg, hierna te noemen CMR-Verdrag, dit verdrag van toepassing is op iedere overeenkomst onder bezwarende titel voor het vervoer van goederen

over de weg door middel van voertuigen, wanneer de plaats van inontvangstneming der goederen en de plaats bestemd voor de aflevering, zoals deze zijn aangegeven in de overeenkomst, gelegen zijn in twee verschillende landen, waarvan ten minste één een bij het verdrag partij zijnde land is, ongeacht de woonplaats en de nationaliteit van partijen;

Overwegende dat de toepassing van het CMR-Verdrag het bestaan van een overeenkomst vereist die het vervoer van goederen over de weg tot voorwerp heeft;

Dat die voorwaarde niet is vervuld indien de overeenkomst de wijze van vervoer niet nader bepaalt en evenmin uit de omstandigheden van de zaak blijkt dat de partijen een vervoer over de weg voor ogen hadden;

Overwegende dat het vonnis dat oordeelt dat de vooraf bestaande overeenstemming tussen partijen dat de overeen-

komst tot internationaal vervoer van goederen over de weg plaatsvindt, “absoluut een *conditio sine qua non* (is) voor de toepassing van deze overeenkomst”, naar recht is verantwoord;

Dat het middel niet kan worden aangenomen;

3. Derde middel

(...)

Om die redenen,

Het Hof

Verwerpt het cassatieberoep;

(...)

Noot

Wie is wegvervoerder?

M. Godfroid

1. In het kader van een raamovereenkomst getiteld “Computerlicentieovereenkomst” met bijbehorende algemene voorwaarden, had Sony TNT belast met het vervoer van producten met het oog op hun verzending vanuit Londerzeel naar Belm in Duitsland.

Waarschijnlijk ingevolge averij of verlies verzochten de verzender en zijn verzekeraar voor het Vredegerecht te Zaventem de betaling van een vergoeding. TNT riep hierop de beperking van aansprakelijkheid van het CMR-Verdrag van 19 mei 1956 in, alsmede haar vervoersvoorwaarden.

2. Dit verweer werd verworpen door de gevatte rechter, die oordeelde dat het CMR-Verdrag niet van toepassing was aangezien dit het bestaan van een overeenkomst van wegvervoer vereist en dat de aan een koerierdienst toevertrouwde opdracht “een *sui generis*-overeenkomst” uitmaakt die “volkomen vreemd [is] aan de overeenkomst van wegvervoer”.

3. De verscheidene door TNT voorgestelde cassatiemiddelen tegen dit vonnis in laatste aanleg worden door het becommentarieerde arrest van het Hof van Cassatie eveneens als ongegrond of onontvankelijk afgewezen.

Deze beslissing stelt eerst dat: “De toepassing van het CMR-Verdrag het bestaan van een overeenkomst vereist die het

vervoer van goederen over de weg tot voorwerp heeft; dat die voorwaarde niet vervuld is indien de overeenkomst de wijze van vervoer niet nader bepaalt en evenmin uit de omstandigheden van de zaak blijkt dat de partijen een vervoer over de weg voor ogen hadden; dat het vonnis dat oordeelt dat de vooraf bestaande overeenstemming tussen partijen dat de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg plaatsvindt ‘absoluut een *conditio sine qua non* [is] van de toepassing van deze overeenkomst’ naar recht is verantwoord”.

4. Artikel 1, lid 1, CMR stelt: “Dit Verdrag is van toepassing op iedere overeenkomst ten bezwarenden titel voor het vervoer van goederen over de weg door middel van voertuigen¹, wanneer de plaats van inontvangstneming der goederen en de plaats bestemd voor aflevering, zoals deze zijn aangegeven in de overeenkomst, gelegen zijn in twee verschillende landen, waarvan ten minste één een bij het Verdrag partij zijnde land is, ongeacht de woonplaats en de nationaliteit van partijen”.

Er dient daarenboven in herinnering te worden gebracht dat vanaf 10 juli 2002 en in toepassing van artikel 38 van de Wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg, de bepalingen van het CMR-Verdrag van toepassing zijn op het nationaal vervoer van zaken over de weg.

¹ Onder “voertuigen” worden verstaan: de motorrijtuigen, geleden voertuigen, aanhangwagens en opleggers, zoals deze zijn omschreven in art. 4 van het Verdrag nopens het wegverkeer van 19 september 1949; zie F. PONET, “De overeenkomst van internationaal wegvervoer/CMR”, 3^e uitgave, p. 62; R. LOEWE, “Note explicative sur la Convention au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) du 19 mai 1956”, E.T.L. 1976, 416 e.v.