

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.

Als men de toepassingsvoorwaarden, zoals gesteld in artikel 1, lid 1, van het Verdrag van Genève d.d. 19 mei 1956 in acht neemt, is het bezwaarlijk bekritiseerbaar dat de bepalingen ervan – en dit geldt ook voor de Wet van 3 mei 1999 – alleen toepasselijk zijn in geval van overeenkomst die het vervoer van goederen² over de weg tot voorwerp heeft³.

5. Luidens het Hof van Cassatie wordt er aan deze laatste voorwaarde voldaan indien of de afgesloten overeenkomst de wijze van vervoer (over de weg) bepaalt, ofwel wanneer “uit de omstandigheden van de zaak blijkt dat de partijen een vervoer over de weg voor ogen hadden”. In de mate waarin het bestreden vonnis had vastgesteld dat het akkoord van de partijen over het internationaal vervoer over de weg van goederen een voorwaarde uitmaakte voor de toepasselijkheid van het CMR-Verdrag, is het naar recht verantwoord.

6. Tot daar geen bijzondere opmerking. Wat ons echter meer verrast, is het oordeel van de feitenrechter dat terzake voor dit vervoer vanuit België naar Duitsland partijen dit transportmiddel zelf niet impliciet voor ogen hadden.

De redenering van de rechter, die men in het tweede middel van de voorziening terugvindt, is voornamelijk gestoeld op het feit dat de verzender zich niet tot een wegvervoerder richtte maar tot een koerierdienst-pakjesdienst waarvan het kenmerk zou bestaan in het feit dat de koerier zelf bepaalt hoe hij “de opdracht tot aflevering zal bewerkstelligen”, zonder toezicht en buiten enige inspraak van zijn contractant. Nog steeds volgens de vrederechter houdt een koerierdienst geen transportovereenkomst in maar “een aanneming van werk die onder de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek ressorteert”, hetgeen onjuist is aangezien het vaststaat dat een koerierdienst een beroepsvervoerder is en dat er alleen sprake is van een contract van aanneming van werk wanneer de verplaatsing niet door een professionele ondernemer wordt verricht⁴ en verder “een *sui generis*-overeenkomst”. Naast deze aarzeling omtrent de juiste kwalificatie van het contract, meent de bodemrechter dat de “koerierdienst enkel een verzendingsopdracht heeft”, hetgeen dan in principe zou moeten leiden tot de toepassing van de regels in verband met de commissie.

7. De relatieve specificiteit van de diensten verricht door een koerierdienst, die inderdaad gelijkenis kan vertonen met sommige takken van een commissionair-verzender, mag niet laten vergeten dat eerstgenoemde hoofdzakelijk belast is met een vervoer⁵, zodat het ons inziens verkeerd is aan te voeren

dat het contract met een koeriersdienst geen opdracht tot vervoer bevat.

Zou men dan ook een verschil moeten maken qua aard van dat afgesloten contract naargelang de verzender zich tot een koerierdienst heeft gericht of tot een “gewone” vervoerder, zodat in het eerste geval een onbeperkte aansprakelijkheid aan de orde zal zijn in geval van wanuitvoering van dit “*sui generis*-contract” en in het tweede de regels houdende een beperking van aansprakelijkheid ten bate van de vervoerder?

8. In strijd met de stelling van het aangevochten vonnis, menen wij dat een vervoerovereenkomst bestaat zelfs indien partijen niets overeengekomen zijn met betrekking tot het vervoermiddel. Putzeys schrijft in deze zin: “Le transporteur a la libre détermination des modalités du transport et des soins à donner à la marchandise et, par conséquent, le libre choix du véhicule”⁶ behalve indien de partijen uitdrukkelijk of stilzwijgend iets anders overeengekomen zijn.

In een gelijkaardig geval, waarin de koerierdienst DHL betrokken was, heeft de Rechtbank van Koophandel te Brussel⁷ ons standpunt ingenomen dat, minstens wat betreft luchtvervoer, en wanneer het te gebruiken transportmiddel geen voorwerp van de overeenkomst uitmaakte, er niettemin aanleiding was tot toepassing van het Verdrag van Warschau zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955 dat “automatisch en dwingend van toepassing is op elk internationaal vervoer van goederen, uitgevoerd tegen betaling door een luchtvaartuig”.

9. Een arrest geveld op 27 maart 2002 door het Londense Hof van Beroep inzake “Quantum Corporation/Plane Trucking Ltd.”⁸ had te bepalen of het CMR-Verdrag van toepassing was op het gedeelte van een vervoer tussen Singapore en Dublin, volledig gedekt door een luchtvrachtbrief. Air France had de colli per vlucht vervoerd vanuit Singapore naar Parijs waar zij aan een onderaannemer, gekozen door de luchtvervoerder, werden toevertrouwd voor vervoer, in feite over de weg, naar Dublin en die tijdens deze reis verdwenen zijn.

Het hof beslist dat dit traject onderworpen is aan het CMR-Verdrag na vier mogelijkheden in acht genomen te hebben, nl. a) de vervoerder heeft er zich uitdrukkelijk toe verbonden om de goederen over de weg te vervoeren; b) de vervoerder heeft dezelfde verbintenis aangegaan doch heeft zich het recht voorbehouden om gebruik te maken van andere vervoermiddelen voor het geheel of een deel van het traject; c)

2. Zie echter de uitzonderingen van art. 1.4 CMR-Verdrag.

3. R. LOEWE, *o.c.*, p. 415, nr. 26.

4. J. VAN RYN en J. HEENEN, *Principes de droit commercial*, T. IV, 2^e uitgave, p. 602; J. PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, p. 16, nr. 20.

5. *In fine* G. BLOCK, “Les transports terrestres”, *TP.D.C.*, T. 2, p. 978, n^o 1186 m.b.t. de Wet van 25 augustus 1891.

6. “Le contrat de transport routier de marchandises”, p. 13 e.v.

7. Kh. Brussel 9 juni 2000, onuitgegeven A.R. nr. 7367/99. *Contra* het vonnis van de 29^{ste} kamer van dezelfde rechtbank d.d. 24 januari 2003 ook inzake *Sony/TNT* en waarop het vrederegerecht blijkbaar haar beslissing heeft gestoeld.

8. Nr. 2002 EWCA, Civ. 350.

de vervoerder heeft niets gezegd met betrekking tot het aan te wenden vervoermiddel ofwel een keuze heeft waaronder het vervoer over de weg en d) de vervoerder had beloofd om een ander vervoermiddel dan een voertuig te gebruiken doch met de mogelijkheid tot substitutie inbegrepen een vervoer over de weg.

Na een grondig onderzoek van de *ratio legis* van artikel 1, lid 1, CMR-Verdrag, alsmede van de Europese rechtspraak, waaronder beslissingen uit Duitsland, Nederland, Frankrijk en België, komt het hof tot het besluit dat behoudens misschien in Frankrijk wat de hypothese d) betreft, de rechtspraak de mening is toegedaan dat het CMR-Verdrag van

toepassing kan zijn wanneer niets overeengekomen werd qua transportmiddel en zelfs wanneer de vervoerder zich ertoe verbonden had om een ander transportmiddel dan de weg aan te wenden voor zover contractueel voorzien was dat hij de colli over de weg kon/mocht vervoeren.

Dit arrest neemt dus voornamelijk de wijze waarop de verplaatsing in werkelijkheid werd verricht en de bepaling van het aangewende vervoermiddel in aanmerking om te oordelen of het CMR-Verdrag al dan niet van toepassing is zodra het contract of de wet de mogelijkheid van een vervoer over de weg niet uitsluit.