

van 8.329,50 EUR ten titel van onbetaalde facturen, meer de moratoire interesten *a rato* van 8% per jaar vanaf de respectievelijke vervaldatum van de facturen tot de dagvaarding en vanaf dan meer de gerechtelijke interesten tot de dag van volledige betaling.

Wijst eiseres af van het door haar meer of anders gevorderde.

Veroordeelt verweerders solidair tot de kosten van het geding, begroot in hoofde van eiseres op 1.310,10 EUR en in hoofde van verweerster op 990 EUR.

Verklaart huidig vonnis uitvoerbaar bij voorraad.

(...)

## Noot

### *De expressvervoerovereenkomst: (g)een sui generis-contract*

Wouter Verheyen<sup>1</sup>

De rechtbank van koophandel van Brussel oordeelt in deze zaak dat een beroep op artikel 32 CMR-verdrag in een overeenkomst voor koeriervervoer niet mogelijk is omdat voor eerst de overeenkomst de vervoerwijze niet bepaalt, waardoor geen overeenkomst voor vervoer over de weg zou voorliggen. Daarnaast stelt de rechtbank dat de overeenkomst waarbij een koerierbedrijf zich ertoe verbindt goederen zo snel mogelijk ter bestemming te krijgen een *sui generis*-overeenkomst is. Terwijl het eerste punt vaste rechtspraak vormt in België, is dat voor wat betreft het tweede punt geenszins het geval. In deze bijdrage wordt bij beide argumenten stilgestaan.

Sinds het principearrest van 8 november 2004<sup>2</sup>, is het vaste rechtspraak dat er slechts een overeenkomst voor vervoer over de weg in de zin van artikel 1 CMR-verdrag voorhanden is, wanneer de overeenkomst zulks bepaalt of wanneer blijkt dat de partijen dit voor ogen hadden. Deze invulling van artikel 1 CMR-verdrag vereist met andere woorden een consensus op het tijdstip van de sluiting van de overeenkomst. Een overeenkomst die aan de vervoerder een keuzemogelijkheid verleent met betrekking tot de te gebruiken vervoerwijze kan volgens deze interpretatie dan ook niet worden beschouwd als een overeenkomst voor vervoer over de weg en valt bijgevolg niet onder het toepassingsgebied van het CMR-verdrag.

Dat is helemaal anders in bijvoorbeeld de Nederlandse rechtspraak<sup>3</sup> en de Duitse rechtsleer<sup>4</sup>, waar de vervoerovereenkomst met keuzemogelijkheid omtrent de te gebruiken vervoerwijze wordt geïnterpreteerd als een overeenkomst met mogelijkheid tot partijbeslissing omtrent de te gebruiken vervoerwijze, dan wel met alternatieve verbintenissen tot modusspecifiek vervoer. Het belang van het onderscheid schuilt hierin dat vervoerovereenkomsten waarin de vervoerwijze onbepaald is (fleximodale overeenkomsten), toch onder het toepassingsgebied van CMR-verdrag vallen voor zover het vervoer plaats vindt over de weg<sup>5</sup>.

Het ontbreken van een uitdrukkelijke bepaling van de te gebruiken vervoerwijze zorgt er echter ook in de Belgische interpretatie niet automatisch voor dat er geen overeenkomst voor vervoer over de weg zou zijn. Volgens het Hof van Cassatie is immers ook een impliciete wilsovereenstemming op dit punt mogelijk. In deze zaak lijkt de rechtbank echter volledig voorbij te gaan aan de mogelijkheid tot impliciete wilsovereenstemming. De rechtbank gaat immers niet in op de vraag of de omstandigheden het gebruik van een andere vervoerwijze toelieten. Eerder bleek echter reeds dat de lagere rechtspraak de mogelijkheid van een impliciete wilsovereenstemming omtrent het vervoer over de weg zeer strikt invult en *de facto* de onmogelijkheid van het gebruik van een andere vervoerwijze vereist<sup>6</sup>. Gezien het *in casu* vervoeropdrachten tussen België en Frankrijk betrof en dan nog van

<sup>1</sup> Universitair docent Erasmus universiteit Rotterdam, lector HUBKAHO.

<sup>2</sup> Cass. 8 november 2004, C.03.0510.N, *TNT / Mitsui Marine en Sony*, *Arr.Cass.* 2004, afl. 11, 1767, *ETL* 2006, afl. 2, 228, *Pas.* 2004, afl. 11, 1741, *RHA* 2006, afl. 1, 3, *RW* 2007-08, afl. 42, 1781, *TBH* 2005, 512, noot M. GODFROID.

<sup>3</sup> Zie bv.: Rb. 's-Gravenhage 10 april 2002, *S&S* 2003, 104 (de uitvoering van een overeenkomst met keuzemogelijkheid over de weg zorgt ervoor dat CMR-verdrag toepasselijk is). Zie echter voor een recente zaak waar ook de Rotterdamse rechtbank naar het Belgische standpunt lijkt op te schuiven: Rb. Rotterdam 23 oktober 2013, C/10/335273 / HA ZA 09-2001, [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) (“Ook indien juist is dat beide partijen begrepen dat vervoer over de weg sneller is dan – ook – per spoor; volgt hieruit niet dat de overeenkomst strekte tot vervoer over de weg, zolang tijdige aflevering ook met gebruikmaking van spoorvervoer mogelijk was.”).

<sup>4</sup> Zie bv. J. HELM, “Anhang VI nach § 452: CMR”, *Handelsgesetzbuch Grokkommentar*, 2<sup>de</sup> ed., Berlijn, De Gruyter, 2002, 30.

<sup>5</sup> Zie meer in detail over het verschil tussen deze twee benaderingen: W. VERHEYEN, *Contractuele aansprakelijkheid van vervoersintegratoren*, Brugge, die Keure, 2014, 384-398.

<sup>6</sup> Zie bv. Brussel 2 september 2011, 2008/AR/1077, *NV De Post / NV Gebroeders Lauwe David*, *DAOR* 2012, 21; Antwerpen 31 oktober 2011, 2010/AR/875, *NV DPD Belgium / P.J. Timmermans*, *ETL* 2013, 82; Antwerpen 30 januari 2012, 2010/AR/1670, *TNT express NV / Alante Europe NV e.a.*, *NJW* 2012, 510, noot W. VERHEYEN (eerste aanleg: Kh. Hasselt 9 december 2008, AR 07/2102, *onuitg.*); Kh. Brussel 19 augustus 1999, *RHA* 2001, 242.

pakketten, lijkt het sowieso onmogelijk te staven dat gebruik van een andere vervoerwijze onmogelijk zou zijn<sup>7</sup>. De uitsluiting van de toepasselijkheid van het CMR-verdrag is op dit punt dan ook volledig conform aan de gangbare rechtspraak.

De rechtbank haalt (ten overvloede) nog een tweede argument aan om niet-toepasselijkheid van het CMR-verdrag te motiveren: het *sui generis*-karakter van de koerierovereenkomst. Hoewel het standpunt dat koerierdiensten *sui generis*-overeenkomsten zijn reeds vroeger werd ingenomen in de rechtspraak, is er voor dit standpunt toch zeer weinig steun in rechtsleer en rechtspraak. Het is overigens onduidelijk welk kenmerk van de koerierovereenkomst volgens de rechtbank doorslaggevend is om deze als *sui generis*-overeenkomst te beschouwen. De motivering op dit punt is immers zeer summier en de rechtbank beperkt er zich toe te stellen dat “de overeenkomst waarbij een koerierbedrijf zich ertoe verbindt om goederen zo snel mogelijk op de bestemming te krijgen – met vrijheid van vervoersmodaliteit is een overeenkomst *sui generis*”.

Indien de rechtbank haar beslissing baseert op basis van de vrijheid van vervoersmodaliteit, dan is de vraag naar het *sui generis*-karakter slechts van theoretisch belang. Immers, deze overeenkomsten vallen om de in de vorige paragrafen aangehaalde redenen sowieso uit het toepassingsgebied van het CMR-verdrag. Dat neemt overigens niet weg dat in de Belgische doctrine algemeen wordt aangenomen dat bepaling van de vervoerwijze geen essentieel bestanddeel van de vervoerovereenkomst is<sup>8</sup>, waardoor het gebrek aan bepaling van de vervoerwijze niet in de weg staat aan een kwalificatie als vervoerovereenkomst<sup>9</sup>.

Indien de rechtbank het *sui generis*-karakter echter baseert op het tijdsgebonden karakter van de levering of meer algemeen op de aard van koerierdiensten (bv. de focus op kleinere ladingen), komt aan dit argument veel meer belang toe. In dat geval zou een veralgemening van dit standpunt tot

gevolg hebben dat alle koerierovereenkomsten, ongeacht of een vervoerwijze werd overeengekomen of niet, uit het toepassingsgebied van het CMR-verdrag en de meeste andere vervoerverdragen vallen. Een dergelijk standpunt is echter onverenigbaar met rechtsleer en de meerderheid van de rechtspraak. Reeds Stevens en Henning stellen in dit verband dat “*Le consentement est de l'essence de tout contrat. Dans le nôtre, nécessairement, les parties doivent tomber d'accord sur l'objet à transporter, sur le lieu de destination, et sur le prix de transport. En général, elles se mettent aussi d'accord sur des conditions accessoires comme le délai du transport, la voie qui sera suivie, le mode d'acheminement.*”<sup>10</sup>. In koerierovereenkomsten bereiken de partijen een consensus omtrent de te vervoeren goederen, de bestemming en de vrachtprijs. Bijgevolg zijn alle essentiële bestanddelen van de vervoerovereenkomst voorhanden. Het feit dat de koerier zich ertoe verbindt dit vervoer zo snel mogelijk te verrichten ontnemt geenszins een kwalificatie als vervoerovereenkomst aan deze overeenkomst. Immers, het tijdstip van aflevering is een accessoire verbintenis bij de vervoerovereenkomst waarover, zoals ook Stevens en Henning stellen, overigens vaak wilsovereenstemming wordt bereikt. De vraag of dit dan zo spoedig mogelijk moet zijn, lijkt daarbij weinig relevant.

Hoewel de vrederechter van Overijse-Zaventem<sup>11</sup>, in de uitspraak die aan de basis lag van het cassatiearrest van 8 november 2004<sup>12</sup>, net zoals de rechtbank van koophandel in deze zaak oordeelde dat koerierdiensten geen vervoerovereenkomsten sluiten, maar overeenkomsten *sui generis*, heeft het Hof van Cassatie dit element niet aangehaald ter uitsluiting van toepasselijkheid van het CMR-verdrag. Ook andere hogere rechtspraak volgt dit standpunt niet. Zo oordeelde het hof van beroep van Antwerpen in een zaak waar TNT optrad als koerierdienst dat “*Een vervoerovereenkomst waarbij de vervoerder een vrijheid van keuze bewaart met betrekking tot het vervoermiddel en waarbij geen consensus is tot stand gekomen om de goede-*

7. Vergelijk met Brussel 2 september 2011, 2008/AR/1077, *NV De Post / NV Gebroeders Lauwe David, D.A. O.R.*2012, 21 (in deze zaak oordeelde het Brusselse hof van beroep dat het feit dat er tussen vertrek- en aankomstplaats minder dan 100 km zat en dat bovendien levering op dezelfde dag moest gebeuren, vervoer per spoor niet onmogelijk maakt, waardoor er dus geen impliciete consensus omtrent het vervoer over de weg zou bestaan). Zie over deze zaak W. VERHEYEN, “Optioneel vervoer: exit CMR?” (noot onder Brussel 16 juni 2010 en 2 september 2011), *DAOR* 2012, 25-31.

8. Zie J. PUTZEYS, *Droit des transports et droit maritime*, 2<sup>de</sup> ed., Louvain-la-Neuve, Bruylant, 1989, 127: “*Le transporteur a la libre détermination des modalités du déplacement, et des soins à donner à la marchandise, et par conséquent, le libre choix du véhicule, dont il se servira pour remplir son obligation de résultat (...). Le véhicule ne devient un élément essentiel que si sa détermination a eu lieu contractuellement, de manière explicite ou implicite, par exemple par la nature même de la marchandise ou par des exigences particulières.*” Zie ook R. DE WIT, *Multimodal transport: carrier liability and documentation*, Londen, Lloyd’s of London Press, 1995, 171; J. LOYENS, *Handboek transportrecht*, Antwerpen, Intersentia, 2011, 4. Zie ook M. GODFROID, “Wie is wegvervoerder?” (noot onder Cass. 8 november 2004), *TBH* 2005, (515) 516. Dit standpunt werd overigens ook reeds ingenomen door STEVENS en HENNING (E. STEVENS en R. HENNING, *Le contrat de transport*, Brussel, Lesigne, 1931, 7).

9. Zie uitgebreid over het niet essentieel karakter van de bepaling van de vervoerwijze, met verwijzing naar rechtsleer uit onze buurlanden in dezelfde zin: W. VERHEYEN, *Contractuele aansprakelijkheid van vervoersintegratoren*, Brugge, die Keure, 2014, 89-113.

10. E. STEVENS en R. HENNING, *Le contrat de transport*, Brussel, Lesigne, 1931, 7. Ook latere doctrine neemt slechts de verbintenis om te vervoeren en eventueel de verbintenis tot betaling van de vrachtprijs over als zijnde essentieel (zie bv.: LOYENS, *Handboek transportrecht*, Antwerpen, Intersentia, 2011, 4).

11. Vred. Overijse-Zaventem 28 mei 2003, AR 01A409, *onuitg.* (“*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 bewerkstelligen en dit zonder toezicht of inspraak van zijn opdrachtgever.*”).

12. Cass. 8 november 2004, C.03.0510.N, *TNT / Mitsui Marine en Sony, Arr.Cass.* 2004, afl. 11, 1767, *ETL* 2006, afl. 2, 228, *Pas.* 2004, afl. 11, 1741, *RHA* 2006, afl. 1, 3, *RW* 2007-08, afl. 42, 1781, *TBH* 2005, 512, noot M. GODFROID.

ren over de weg te vervoeren, is geen overeenkomst die onderworpen is aan het CMR-verdrag.”<sup>13</sup> Het geannoteerde vonnis neemt op dit punt dan ook een eerder geïsoleerd standpunt in, niet alleen in de Belgische rechtspraak maar ook in de meeste ons omringende landen<sup>14</sup>. Het standpunt van de rechtbank van koophandel sluit nog het nauwst aan bij de in Frankrijk heersende rechtspraak. Hoewel koerierdiensten principieel als vervoerder kunnen worden gekwalificeerd en de meerderheid van rechtsleer ook hier het niet-essentieel karakter van de bepaling van de vervoerwijze erkent<sup>15</sup>, blijkt in de praktijk toch dat koerierdiensten, zeker wanneer zij niet zelf het materiële vervoer verrichten, worden gekwalificeerd als *commissionnaire de transport*<sup>16</sup>.

Hoewel het oordeel van de rechtbank van koophandel op het tweede punt geïsoleerd en naar mijn mening onjuist is, kan de vraag rijzen of een evolutie naar een *sui generis*-koerierovereenkomst niet wenselijk is<sup>17</sup>. Het bestaande juridische kader lijkt immers niet aangepast aan het koeriervervoer. Zowel de toepasselijkheidsregels als het aansprakelijkheidsregime van klassieke vervoerwetgeving zijn immers niet aangepast aan koeriervervoer. Voor wat betreft de toepasselijkheidsregel is er conflict tussen de Belgische recht-

spraak en die in een aantal andere landen omtrent de vraag of overeenkomsten met keuzemogelijkheid onder het toepassingsgebied vallen. Gezien de mogelijkheid tot forumshopping biedt dit partijen onzekerheid omtrent het toepasselijk recht. Inhoudelijk zijn de schadevergoedingsmechanismes vaak niet aangepast aan de mogelijke schade bij koeriervervoer. Zo is er een zeer lage vergoeding voor vertragingsschade, vermits de aansprakelijkheid van de vervoerder voor dergelijke schade beperkt is tot de vrachtprijs<sup>18</sup>. Dat lijkt strijdig met het essentieel karakter van de snelle aflevering bij de koerierovereenkomst, zoals het Franse Hof van Cassatie bevestigde<sup>19</sup>. Ook de vergoeding wegens beschadiging of vertraging ligt zeer laag. De per kilo limieten die toepasselijk zijn in het vervoerrecht vormen vaak immers een inadequate vergoeding, gezien de vaak hoge waardedichtheid van goederen die worden vervoerd door de koerier<sup>20</sup>. Echter, ook indien een evolutie naar een *sui generis*-koerierovereenkomst met eigen aansprakelijkheidsregime wenselijk wordt geacht, moet de weg naar een specifiek regime via de (bij voorkeur internationale) wetgever lopen. Wanneer dit gebeurt via de rechtbank van koophandel, kan dit alleen maar verdere onzekerheid creëren omtrent het op koerierovereenkomsten toepasselijk recht.

<sup>13</sup> Antwerpen 30 januari 2012, 2010/AR/1670, *TNT express NV / Alante Europe NV e.a.*, NJW 2012, 510, noot W. VERHEYEN; zie ook Kh. Hasselt 9 december 2008, AR 07/2012, *onuitg.*

<sup>14</sup> Zie hierover meer uitgebreid: W. VERHEYEN, *Contractuele aansprakelijkheid van vervoersintegratoren*, Brugge, die Keure, 2014, 89-113.

<sup>15</sup> J. BEGUIN en M. MENJUCQ (eds.), *Droit du commerce international*, Parijs, LexisNexis, 2005, 470 (“*Le contrat de transport se définit indépendamment du mode de transport, les spécificités se manifestant ensuite s’agissant de l’application des grandes conventions internationales qui gouvernent la matière.*”). Zie in dezelfde zin I. BON-GARCIN, M. BERNADET en Y. REINHARD, *Droit des transports*, Parijs, Dalloz, 2010, 401; C. PAULIN, *Droit des transports*, Parijs, LexisNexis, 2005, 196. Zie evenwel bv. *pro* de bepaling van de vervoerwijze als essentieel element: R. RODIÈRE, *Droit des transports terrestres et aériens*, Parijs, Dalloz, 1977, 228; P. LE TOURNEAU, “*Contrat de transport*”, *Rép.civ.Dalloz* 2007, 2.

<sup>16</sup> Zie bv: P. DELBECQUE, “*Transports routiers internationaux. CMR. Conditions d’application. Contrat. Transport de marchandises par route. Nécessité*” (noot onder Cass. 8 november 2004), *RTDC* 2005, 871 (DELBECQUE stelt in deze noot dat de vraag die aan de orde was in het Belgische cassatiearrest zich in Frankrijk waarschijnlijk niet zou stellen, omdat een dergelijke overeenkomst in Frankrijk in principe gekwalificeerd zou worden als *contrat de commission*). Zie ook over de kwalificatie van koerierdiensten als *commissionnaire de transport* in het Frans recht: W. VERHEYEN, *Contractuele aansprakelijkheid van vervoersintegratoren*, Brugge, die Keure, 2014, nr. 439-441.

<sup>17</sup> Zie hierover: W. VERHEYEN, “*The DPD-case: a case for a parcel-specific liability regime?*” (noot onder Antwerpen 31 oktober 2011), *ETL* 2013, 3-12.

<sup>18</sup> Dit is onder CMR, onder COTIF-CIM (spoorvervoer) gaat het om 4 maal de vrachtprijs.

<sup>19</sup> Cass. fr. 22 oktober 1996, 93-18.632, *Bull.* 1996, IV, nr. 261, p. 223, *D.* 1997, 121, *RTDC* 1997, 418 (in deze zaak waar de expressvervoerder als *commissionnaire de transport* werd gekwalificeerd oordeelde het Hof van Cassatie dat: “*alors que, spécialiste du transport rapide garantissant la fiabilité et la célérité de son service, la société Chronopost s’était engagée à livrer les plis de la société Bancheureau dans un délai déterminé, et qu’en raison du manquement à cette obligation essentielle la clause limitative de responsabilité du contrat, qui contredisait la portée de l’engagement pris, devait être réputée non écrite*”). Zie ook Cass. fr. (ver. k.) 22 april 2005, 03-14.112, *Bull.* 2005, MIXT, nr. 4, 10.

<sup>20</sup> Zie hierover: W. VERHEYEN, “*The DPD-case: a case for a parcel-specific liability regime?*” (noot onder Antwerpen 31 oktober 2011), *ETL* 2013, 3-12.