

# Vervoerrecht

## Toepasselijkheid van de CMR en multimodaal vervoer

Aan de hand van Engelse, Nederlandse, Duitse en Belgische gerechtelijke uitspraken geeft dit artikel antwoord op de vraag of het aansprakelijkheidsregime bij wegvervoer als onderdeel van een multimodaal transport al dan niet wordt beheerst door het CMR-verdrag.



Prof. mr. Maarten Claringbould, hoogleraar Zeerecht aan de Universiteit van Leiden en advocaat bij Van Traa Advocaten

### 1. Strijd over uitleg van art. 1 CMR

Je zou denken dat art. 1 CMR precies vastlegt wanneer de CMR van toepassing is. Dat art. 1 CMR luidt iets verkort weergegeven:

“Dit Verdrag is van toepassing op iedere overeenkomst onder bezwarende titel voor het vervoer van goederen over de weg, wanneer de plaats van inontvangstneming der goederen en de plaats bestemd voor de aflevering (...) gelegen zijn in twee verschillende landen (...)”

Vervoer van goederen over de weg van Düsseldorf naar Rotterdam en vandaar per schip naar New York en vervolgens weer over de weg naar Philadelphia: CMR van toepassing? Volgens de letterlijke tekst van art. 1 CMR is die CMR van toepassing nu er vervoer over de weg plaatsvindt tussen twee verschillende landen, namelijk Duitsland en de Verenigde Staten. In de literatuur en jurisprudentie is vervolgens een enorme strijd ontstaan over de vraag of de CMR van toepassing is op het gehele traject Düsseldorf-Philadelphia, althans in ieder geval op het traject Düsseldorf-Rotterdam. Haak heeft hierover zeer uitgebreid geschreven en hij laat zien dat eigenlijk alle auteurs en Europese rechtspraak het er nu wel over eens zijn dat de CMR niet uit zichzelf van toepassing is op het gehele traject Düsseldorf-Philadelphia.<sup>1</sup> Dat wordt pas anders als het traject over zee ferry-vervoer betreft. Dan is er sprake van stapelvervoer waarop art. 2 CMR van toepassing is.

De echte discussie gaat over de vraag of de CMR in ieder geval van toepassing is op het traject Düsseldorf-Rotterdam. In dat artikel, dat dateert uit 2010, toonde Haak zich een voorstander van de opvatting dat als de schade zich had voorgedaan op dat internationale wegtraject Düsseldorf-Rotterdam, de CMR van toepassing zou moeten zijn. Die

benadering is voor Nederland inmiddels achterhaald met het 'Godafoss-arrest'<sup>2</sup>, waarin de Hoge Raad oordeelde dat er sprake was van een multimodale vervoerovereenkomst (van Reykjavik per schip, de 'Godafoss', naar Rotterdam en vandaar over de weg naar Napels); op het wegtraject Rotterdam-Napels (de lading vis werd in Noord-Italië gestolen) is de CMR dan niet uit zichzelf van toepassing.

### 2. Bevoegdheid en aansprakelijkheid

Door veel schrijvers, overigens niet door Haak en Hoeks, en ook in de rechtspraak wordt over het hoofd gezien dat het nogal een verschil maakt of de CMR als verdrag in zijn geheel inclusief de bevoegdheidsregeling van art. 31 CMR van toepassing is of dat alleen de aansprakelijkheidsregeling uit de CMR (art. 17 tot en met art. 29 CMR) van toepassing is.

#### 'Quantum v. Plane Trucking'

In de beroemde, ik zou haast willen zeggen beruchte, zaak 'Quantum v. Plane Trucking'<sup>3</sup> oordeelde de Court of Appeal dat bij een vervoer Singapore-Parijs door de lucht en Parijs-Dublin over de weg, de CMR van toepassing is op het vervoer over de weg van Parijs naar Dublin (de lading werd in Engeland met medewerking van de chauffeur gestolen). Het Engelse hof bekommert zich in het geheel niet om de vraag of de gehele CMR inclusief die bevoegdheidsregeling van toepassing is. Het hof stelt vast (r.o. 56) “[...] that CMR should be applied to the carriage by road from Paris to Dublin [...]”. Vervolgens past het hof het aansprakelijkheidsregime van de CMR toe en mag de ladingbelanghebbende ‘wilful misconduct’ van de chauffeur bewijzen om zo tot doorbreking van de CMR-limiet te komen (art. 29 CMR). Derhalve zijn niet de vervoerscondities van de vervoerder Air France van toepassing met daarin een ondoorbreekbare (luchtervervoer) limiet van 17 SDR.

In mijn bespreking van dit arrest in de SVA-Syllabus 2012<sup>4</sup> merk ik op dat als de Engelse rechter wel de bevoegdheidsregeling van art. 31 CMR had toegepast – en volgens mij had hij dat ambtshalve moeten doen, wanneer hij zegt dat de CMR van toepassing is – dan had hij zich jegens Air France, een Franse vervoerder, onbevoegd moeten verklaren nu noch de plaats van inontvangstneming (Parijs), noch de plaats van aflevering van de goederen (Dublin)

<sup>1</sup> K.F. Haak, 'De scope van de CMR: expansief of restrictief', NTHR 2010-2, p. 46-59.

<sup>2</sup> Hoge Raad 1 juni 2012, NJ 2012/516 m.nt. K.F. Haak, S&S 2012, 95, W&W 2012, nr. 67, p. 10-12, 'Godafoss'.

<sup>3</sup> Court of Appeal 27 maart 2002, [2002] 2 Lloyd's Rep. 25.

<sup>4</sup> M.H. Claringbould, 'Van multimodaal vervoer naar synchromodaal vervoer', SVA-Syllabus 2012, p. 15-25.

in het Verenigd Koninkrijk is gelegen en de vervoerder geen verblijfplaats in het Verenigd Koninkrijk heeft (art. 31 lid 1 onder a en b CMR). Maar over bevoegdheidskwesties maakt de Engelse rechter zich niet zo druk. Als de Engelsen maar even een zaak naar zich toe kunnen trekken, dan doen zij dat.

### De 'Godafoss'

Dat doet de Hoge Raad heel anders in de 'Godafoss'. De Hoge Raad is van mening dat het multimodale vervoer (van Reykjavik per schip naar Rotterdam en vandaar over de weg naar Napels) in zijn algemeenheid niet binnen het toepassingsgebied van de CMR valt (tenzij het stapelvervoer betreft; vrachtwagen en lading op schip, art. 2 CMR). Dat betekent dat ook al is de schade aan de lading ontstaan tijdens het vervoer over de weg (diefstal bij Modena), dan is de CMR niet uit zichzelf van toepassing op dat vervoer. De Hoge Raad komt vervolgens tot de slotsom dat de forumkeuzeclausule in de vervoerovereenkomst (de rechtbank in IJsland is bevoegd) niet nietig is ingevolge art. 31 CMR. De Nederlandse rechter is derhalve niet bevoegd in deze zaak.

Anders dan in 'Quantum v. Plane Trucking' gaat het in de 'Godafoss' om de vraag of de bevoegdheidsregeling van art. 31 CMR op dit vervoer van toepassing is. De Hoge Raad zegt in deze zaak "De CMR is niet van toepassing op dit multimodale vervoer, dus ook niet art. 31 CMR". Vervolgens moet de IJslandse rechter naar IJslands recht bepalen of deze multimodale vervoerder aansprakelijk is voor de diefstal van de lading vis in Modena. IJsland is als enig Europees land geen partij bij het CMR-Verdrag. Welk aansprakelijkheidsregime de IJslandse rechter dan wel zou toepassen, weet ik niet. Met name weet ik niet of zij in IJsland een aparte wettelijke regeling kennen voor de overeenkomst van multimodaal vervoer, zoals dat in Nederland wel het geval is.

### 3. Multimodaal vervoer

In Boek 8 BW is de overeenkomst van multimodaal goederenvervoer wel geregeld. En nu komt het. Art. 8:41 BW bepaalt: "Bij een overeenkomst van gecombineerd (thans gebruiken we 'multimodaal'; M.H.C.) goederenvervoer gelden voor ieder deel van het vervoer de op dat deel toepasselijke rechtsregelen."

Ik ben van mening dat aan de hand van de Memorie van Toelichting bij art. 8:40 BW en de Memorie van Antwoord bij art. 8:41 BW<sup>5</sup> kan worden gezegd dat de wetgever bedoelde met de "op dat deel toepasselijke rechtsregelen" de regels van het (dwingend) materiële recht, zoals het aansprakelijkheidsregime en niet de regels betreffende de bevoegdheid van de rechter (het formele recht, zoals te vinden in het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering maar ook in art. 31 CMR).<sup>6</sup>

Met andere woorden, als Nederlands recht van toepassing zou zijn geweest op de 'Godafoss', zou de aansprakelijkheid van de multimodale vervoerder voor de diefstal in Modena bepaald worden door het aansprakelijkheidsregime van de CMR (art. 17 tot en met art. 29 CMR).

En wordt het Nederlandse multimodaal vervoerrecht toegepast op 'Quantum v. Plane Trucking' dan zou dat net zoals bij de Engelse rechter leiden tot de dwingendrechtelijke toepasselijkheid van het CMR-aansprakelijkheidsregime, ook met doorbreking van de CMR-limiet nu de chauffeur bij de diefstal van de lading betrokken was. Eveneens zal de CMR-verjaring van art. 32 CMR van toepassing zijn.

Als een rechter zegt dat de CMR op het vervoer van toepassing is, moeten wij goed kijken of hij daarmee bedoelt 'het aansprakelijkheidsregime van de CMR' ('Quantum v. Plane Trucking') of de gehele CMR inclusief de bevoegdheidsregeling van art. 31 CMR. De Hoge Raad heeft in de 'Godafoss' alleen gezegd dat de CMR niet van toepassing is, dus ook niet art. 31 CMR. Welk aansprakelijkheidsregime dan wel van toepassing is op het internationale wegvervoerdeelte, daar laat de Hoge Raad zich niet over uit. Maar volgens mij komen we dan zonder meer uit op het CMR-aansprakelijkheidsregime. Ook Hoeks die dit arrest uitvoerig bespreekt, komt tot de conclusie dat weliswaar de bevoegdheidsregeling van art. 31 CMR (welke rechter is bevoegd om de ladingclaim te behandelen) niet van toepassing is, maar waarschijnlijk wel het aansprakelijkheidsregime van de CMR nu de schade zich heeft voorgedaan op het internationale wegtraject.<sup>7</sup> Die opvatting steunt Hoeks in haar slotconclusie van de bespreking van het Godafoss-arrest van harte.

### 4. De vervoerovereenkomst

Het probleem met die al dan niet toepasselijkheid van de CMR bij multimodaal vervoer zit hem volgens mij in het feit dat de rechters, zowel in 'Quantum v. Plane Trucking' als in de 'Godafoss', niet uitdrukkelijk beginnen met de vraag wat de afzender en de vervoerder met elkaar zijn *overeengekomen* met betrekking tot het vervoer van de betreffende lading van het begin tot het eind. Of zoals de Engelsen zeggen: "From door to door".

De Engelse rechter wijdt uitgebreid aandacht aan de vraag of Quantum op een of andere manier met Air France toch internationaal vervoer over de weg is overeengekomen.<sup>8</sup> Hij concludeert dat dat inderdaad het geval is en dat derhalve Parijs als 'plaats van inontvangstneming van de goederen' in de zin van art. 1 CMR kan worden aangemerkt en dat dus de CMR van toepassing is op het traject Parijs-Dublin. Overigens stond op de door Air France uitgegeven air waybill als tweede vervoerder

<sup>5</sup> *Parlementaire Geschiedenis van Boek 8 BW, p. 88 respectievelijk p. 93.*

<sup>6</sup> *Zie ook M.H. Claringbould, bespreking van de 'Godafoss' in de Beursbengel nov. 2012, nr. 819, p. 35.*

<sup>7</sup> *M.A.I.H. Hoeks, 'Vallend water en verdwenen vis', NTHR 2012-5, p. 237-248. Graag wil ik hier tot uitdrukking brengen dat ik het heel erg verdrietig vind dat ik de discussie met Marian over dit boeiende onderwerp niet kan voortzetten, nu zij in oktober 2015 is overleden.*

<sup>8</sup> *Hierover uitgebreid S.W. Margetson, 'De toepasselijkheid van de CMR ingevolge artikel 1 in rechtsvergelijkend perspectief', TVR 2008-4, p. 126-131.*

voor het traject Parijs-Dublin een wegvervoerder vermeld; dat gebeurt met een code die voor kenners direct duidelijk maakt dat het gaat om een wegvervoerder en niet om een luchtvervoerder. Daar had die Engelse rechter niet zo ingewikkeld over hoeven te doen. Maar belangrijker is dat die Engelse rechter totaal niet heeft gedacht aan de mogelijkheid dat Quantum en Air France helemaal geen wegvervoer zijn overeengekomen, maar dat zij één vervoerovereenkomst van multimodaal vervoer hebben gesloten. En dus niet een aparte overeenkomst van luchtvervoer (Singapore-Parijs) en een aparte overeenkomst van wegvervoer (Parijs-Dublin).

Dat is op zich wel begrijpelijk want het Engelse recht kent niet het fenomeen van een wettelijk of verdragsrechtelijk geregelde overeenkomst van multimodaal vervoer. Wat de Court of Appeal in 'Quantum v. Plane Trucking' uiteindelijk moest doen, is bepalen welk aansprakelijkheidsregime zou gelden bij multimodaal vervoer, waarin een internationaal wegtraject is opgenomen (en op welk wegtraject de schade zich heeft voorgedaan).

In Duitsland en in Nederland kennen we wel een aparte wettelijke regeling voor de overeenkomst van multimodaal vervoer. Vandaar ook dat het Duitse Bundesgerichtshof al in 2008 besliste dat de CMR niet rechtstreeks van toepassing is op multimodaal vervoer.<sup>9</sup> In navolging van het BGH beslist de Hoge Raad in de 'Godafoss' hetzelfde.

Wat BGH en Hoge Raad niet doen is uitdrukkelijk stilstaan bij de vraag wat partijen nu precies met elkaar zijn overeengekomen. Zij stellen vast dat de lading over verschillende trajecten is vervoerd, dat er sprake is van multimodaal vervoer en zij gaan er dan voetstoots van uit dat de afzender en de vervoerder een overeenkomst van multimodaal vervoer hebben gesloten. In de door het BGH en de Hoge Raad besliste zaken is dat inderdaad ook het geval, maar het kan ook anders.

### Hof Den Bosch<sup>10</sup>

Vervoer van een container met glas van Lopik naar Rotterdam over de weg, vervolgens per schip (geen ferry-vervoer) naar Bergen in Noorwegen en daarna nog een klein stukje over de weg naar het vlakbij Bergen gelegen Kokstad. Terecht oordeelt het hof dat hier de CMR van toepassing is. Maar dan wel door uitdrukkelijke keuze door afzender en vervoerder voor toepasselijkheid van de CMR. Voor het gehele vervoer Lopik-Kokstad is een CMR-vrachtbrief afgegeven en aan de vervoerder was duidelijk gemaakt dat het vervoer moest plaatsvinden "under CMR conditions"; over vervoer van de container per schip is niet gerept.

Kortom, hoewel hier feitelijk over twee verschillende trajecten is vervoerd, zijn afzender en vervoerder hier internationaal

goederenvervoer over de weg *overeengekomen* en niet multimodaal vervoer. Op dit vervoer is derhalve de CMR in zijn geheel inclusief de bevoegdheidsregeling op grond van art. 1 CMR van toepassing. Van belang is wel dat het gehele traject over de weg had kunnen worden uitgevoerd.

Zou tussen partijen vervoer van Lopik naar Chicago zijn overeengekomen dan is het evident dat partijen nooit de bedoeling kunnen hebben gehad een overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg in de zin van art. 1 CMR te sluiten. Partijen zijn in dat geval wel degelijk multimodaal vervoer overeengekomen (over de weg van Lopik naar Rotterdam, van Rotterdam naar New York over zee en wederom over de weg van New York naar Chicago). Partijen kunnen dan wel door rechtskeuze de CMR of alleen het aansprakelijkheidsregime van de CMR op die multimodale overeenkomst van toepassing verklaren, maar in die situatie wordt de CMR – wanneer onbekend is waar de schade zich heeft voorgedaan – opzij geschoven door de dwingendrechtelijke bepalingen inzake de overeenkomst van multimodaal goederenvervoer van art. 8:42 BW en art. 8:43 BW (de vervoerder is aansprakelijk tenzij hij bewijst op geen der trajecten aansprakelijk te zijn; de hoogste limiet van die trajecten is van toepassing). Overigens, als bekend is dat de schade zich heeft voorgedaan op één van de binnenlandse wegtrajecten, is het aansprakelijkheidsregime van de CMR door rechtskeuze voor het CMR-Verdrag toch van toepassing.<sup>11</sup> En om het nog ingewikkelder te maken. Zou de toepasselijkheid van de CMR niet zijn overeengekomen, dan zou zowel op het traject Lopik-Rotterdam als evenzeer op het traject New York-Chicago het Nederlandse wegvervoerrecht, Afdeling 8.13.2 BW, van toepassing zijn met de limiet van € 3,40 p/kg, ervan uitgaande dat Nederlands recht van toepassing is op deze multimodale vervoerovereenkomst.<sup>12</sup>

### Welke vervoerovereenkomst?

Waar het mij om gaat is dat de rechters, die feitelijk met multimodaal vervoer worden geconfronteerd, eerst moeten bepalen of er tussen de afzender en de vervoerder een overeenkomst voor het vervoer van goederen over de weg tussen verschillende landen in de zin van art. 1 CMR is gesloten. Dan doemt de juridisch lastige vraag op hoe je het begrip 'overeenkomst voor het vervoer van goederen over de weg' van art. 1 CMR moet uitleggen. Op zich moet een dergelijk begrip uit een verdrag verdragsautonoom en bij voorkeur op verdragsuniforme wijze worden uitgelegd.

Het blijkt dan dat de Engelse rechter, net zoals in België en Frankrijk, van mening is dat er sprake is van een 'overeenkomst

<sup>9</sup> BGH 17 juli 2008, *Transpr* 2008, p. 365-368; *Europees Vervoerrecht* 2009, p. 196; zie ook Haak, t.a.p., p. 51-52.

<sup>10</sup> Hof Den Bosch 15 november 2011, *S&S* 2012, 66.

<sup>11</sup> Zie art. 8:1102 BW; HR 26 mei 1989, *S&S* 1989, 94 'Zerstegen-Van der Harst/Norfolkline' en HR 5 januari 2011, *S&S* 2001, 61 'Cigna/Overbeek'.

<sup>12</sup> M.H. Claringbould, *SVA-Syllabus* 2012, p. 17.

voor het vervoer van goederen over de weg' in de zin van art. 1 CMR als er in het feitelijke (multimodale) vervoer van A naar B een internationaal wegtraject zit. De Engelse rechter is van oordeel dat partijen in die situatie een zelfstandige overeenkomst voor het vervoer van goederen over de weg zijn overeengekomen zonder zich te willen verdiepen in de vraag wat partijen in werkelijkheid met elkaar zijn overeengekomen, namelijk één vervoerovereenkomst waarbij de lading zowel door de lucht als over de weg moest worden vervoerd. Zoals al eerder aangegeven kan die Engelse rechter niet tot het oordeel komen dat er één – in de wet of verdrag geregelde – multimodale vervoerovereenkomst is gesloten, want hij beschouwt multimodaal vervoer als een opeenvolgende reeks van zelfstandige vervoerovereenkomsten.

Hoe anders kijken de Duitse en Nederlandse rechters hier tegenaan. Zij kijken wel naar de bedoeling van de partijen en zij kennen het wettelijke begrip 'overeenkomst van multimodaal vervoer'. De Hoge Raad zegt dat in de 'Godafoss' met zoveel woorden (r.o. 3.5.1): "Bovendien is het op het wegtraject betrekking hebbende gedeelte van een multimodale vervoerovereenkomst niet hetzelfde als een zelfstandige overeenkomst voor het vervoer van goederen over de weg".

Met andere woorden, als de rechter vaststelt dat partijen multimodaal vervoer zijn overeengekomen (de bedoeling van partijen kan desnoods aan de hand van de Haviltex-maatstaf worden vastgesteld), kom je niet meer toe aan een zelfstandige overeenkomst voor het vervoer van goederen over de weg in de zin van art. 1 CMR in het geval van een internationaal wegtraject waar de schade zich heeft voorgedaan.

Dit verschil in benadering van multimodaal vervoer door West-Europese 'CMR-rechters' staat in de weg aan een verdragsuniforme uitleg van het begrip 'overeenkomst voor het vervoer van goederen over de weg'. Maar ik ondersteun van harte de door de Hoge Raad gekozen opvatting: als de afzender en de vervoerder een overeenkomst van multimodaal vervoer van goederen hebben gesloten, hebben die partijen niet meer voor het wegtraject een zelfstandige overeenkomst voor het vervoer van goederen over de weg gesloten en een dergelijke *overeenkomst* is er dus ook niet.

Dit is ook in lijn met de bedoeling van de opstellers van de CMR, die immers in het ondertekeningsprotocol bij het CMR-Verdrag hebben vastgelegd: "De ondergetekenden (de Staten; M.H.C.) verbinden zich te onderhandelen over verdragen nopens de overeenkomst tot verhuizing en de overeenkomst tot gecombineerd vervoer". Dit argument, dat de CMR niet van toepassing moet zijn op de overeenkomst tot multimodaal vervoer, wordt ook door de Hoge Raad in de 'Godafoss' genoemd (r.o. 3.4.2).

Volgens mij is dit een verdragsautonome uitleg van 'de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de weg' in de zin van art. 1 CMR. Die uitleg is in overeenstemming met de bedoeling van de verdragsopstellers in geval van een overeenkomst van multimodaal vervoer, tenzij het stapelvervoer in de zin van art. 2 CMR betreft. Als multimodaal vervoer tussen partijen is *overeengekomen*, kan er geen sprake meer zijn van de zelfstandige overeenkomst van wegvervoer van art. 1 CMR.

## 5. Niet gespecificeerd en optioneel vervoer

Het komt in de praktijk nogal eens voor dat de vervoerder in zijn vervoercondities bepaalt dat de vervoerder zelf de wijze van vervoer en het vervoermiddel mag kiezen. Bijvoorbeeld in de 'Godafoss'<sup>13</sup>: "The carrier may at any time and without notice to the merchant use any means of transport or storage whatsoever."

Niet gespecificeerd vervoer houdt in dat afzender en vervoerder in eerste instantie niet zijn overeengekomen met welke vervoermiddelen en over welke vervoersmodaliteiten het vervoer zal plaatsvinden. Dit gebeurt meestal bij internationaal pakjesvervoer. Als afzender weet je niet of de koeriersdienst jouw pakket van Eindhoven eerst over de weg naar Luik zal vervoeren en dan door de lucht naar Parijs en vervolgens weer over de weg naar de eindbestemming in Lyon. Als het pakketje er de volgende dag maar is; maar dat kan ook in één nacht met de vrachtwagen.

Optioneel vervoer houdt in dat er bijvoorbeeld in principe vervoer over een bepaald medium wordt overeengekomen maar dat de vervoerder zich het recht voorbehoudt ('de optie heeft') het vervoer geheel of gedeeltelijk over een ander medium uit te voeren. In feite is optioneel vervoer dan een subcategorie van niet gespecificeerd vervoer.

Hoe moet je dan als rechter achteraf bepalen wat partijen voor aanvang van het vervoer met elkaar zijn overeengekomen? Ik denk dat in dat geval doorslaggevend moet zijn, hoe het betreffende vervoer feitelijk is uitgevoerd. Immers, de afzender heeft er met "The carrier may use any means of transport" kennelijk van tevoren mee ingestemd dat de vervoerder het pakket eerst over de weg naar Luik zou vervoeren, vervolgens door de lucht naar Parijs en vandaar weer over de weg naar Lyon. Naar Nederlandse opvatting typisch een overeenkomst van multimodaal vervoer. En zou het gehele traject Eindhoven-Lyon over de weg zijn gereden, dan is er CMR-vervoer overeengekomen met toepasselijkheid van de CMR inclusief de bevoegdheidsregeling.

Waar het bij niet gespecificeerd vervoer en optioneel vervoer om gaat, is dat je achteraf gaat terug redeneren wat partijen bedoeld hebben om overeen te komen. En die bedoeling stel je vast aan

<sup>13</sup> Zie *Rechtbank Rotterdam 11 april 2007, S&S 2009, 55, r.o. 1.2.*

de hand van wat feitelijk is gebeurd. Met welke vervoermiddelen en over welke media is het pakket vervoerd?

In de 'Godafoss' was een Sea Waybill for Combined Transport or Port-to-Port Shipment (CT-document) afgegeven ter zake van het vervoer van een container gezouten vis van Reykjavik ('Port of Loading') naar Rotterdam ('Port of Discharge') met het m.s. 'Godafoss' en vandaar naar de eindbestemming te Napels ('Place of Delivery'). In het CT-document is niet aangegeven met welk vervoermiddel/over welk vervoersmedium het vervoer over het traject Rotterdam-Napels dient te worden uitgevoerd.

Dat betekent dat hier waarschijnlijk<sup>14</sup> multimodaal vervoer is overeengekomen met dien verstande dat de vervoerder de optie openliet – ik verzin een paar mogelijkheden – het traject Rotterdam-Napels geheel per vrachtwagen of geheel per trein uit te voeren, dan wel per trein naar Milaan en vandaar per vrachtwagen naar Napels. In dat geval is er weliswaar multimodaal vervoer in de zin van art. 8:40 BW overeengekomen, maar moet de rechter de toepasselijke rechtsregels vaststellen aan de hand van de wijze waarop de verschillende trajecten zijn uitgevoerd.

Ik heb dan ook grote moeite met het arrest van het Belgische Hof van Cassatie inzake 'TNT/Mitsui'<sup>15</sup> waarin het hof oordeelde dat de toepassing van de CMR het bestaan van een overeenkomst vereist die het vervoer van goederen over de weg tot voorwerp heeft en 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.

Met andere woorden, de Belgische rechter wil er niet aan dat *achteraf* bij een niet gespecificeerde vervoerovereenkomst aan de hand van de feitelijke uitvoering van het vervoer de bedoeling van partijen met betrekking tot de gesloten vervoerovereenkomst wordt vastgesteld. Volgens de Belgische rechter moet daar *vooraf* overeenstemming tussen partijen over bestaan dat het vervoer internationaal en over de weg plaatsvindt om tot toepasselijkheid van de CMR te komen.

## 6. Conclusie

Als de goederen feitelijk met meer media worden vervoerd, moet je eerst vaststellen wat de afzender en de vervoerder daadwerkelijk zijn overeengekomen. De inhoud van die vervoerovereenkomst kan de rechter vaststellen aan de hand van zijn eigen uitleg-criteria.

In *Nederland* zal dat zijn aan de hand van de Haviltex-maatstaf. Tien tegen één zal de rechter bij vervoer over meer media tot de conclusie komen dat partijen multimodaal vervoer zijn overeengekomen. Er is bijvoorbeeld een Air Waybill uitgegeven waarop zowel vervoer door de lucht als vervoer over de weg staat vermeld. Dan komen we niet meer toe aan de zelfstandige toepasselijkheid van de gehele CMR maar via de omweg van art. 8:41 BW kan op het internationale wegtraject wel dwingendrechtelijk het aansprakelijkheidsregime van de CMR van toepassing zijn.

Bij niet gespecificeerd vervoer, met name bij pakjesvervoer en koeriersdiensten, moeten we kijken, om de bedoeling van partijen vast te stellen, hoe het vervoer feitelijk is uitgevoerd. Die feitelijke uitvoering bepaalt dan de inhoud van de betreffende vervoerovereenkomst. In *België* denkt men daar dus anders over.

In *Engeland* en waarschijnlijk ook in *Frankrijk* en *België* waar men niet het wettelijk begrip 'overeenkomst van multimodaal vervoer' kent, oordeelt de rechter – wanneer er vervoer over meer media plaatsvindt of is overeengekomen – dat er per medium, althans voor het internationale wegtraject, een zelfstandige vervoerovereenkomst is gesloten.

Maar linksom of rechtsom, ik blijf van mening dat je bij feitelijk vervoer over meer media eerst moet bepalen wat partijen daadwerkelijk met elkaar zijn overeengekomen. Met name kun je kijken naar de vrachtbrief en hoe deze is ingevuld. Gaat het om niet gespecificeerd vervoer dan kan de bedoeling van partijen 'terug geredeneerd' worden aan de hand van de feitelijke uitvoering van het vervoer.

Is er multimodaal vervoer overeengekomen (en Nederlands recht van toepassing), dan geen zelfstandige toepassing van de gehele CMR op het internationale wegtraject, maar wel het aansprakelijkheidsregime van de CMR op dat wegtraject! Dat is toch niet zo ingewikkeld?

<sup>14</sup> Nu Rotterdam als 'Port of Discharge' wordt vermeld, is het zeer onwaarschijnlijk dat het traject Rotterdam-Napels ook over zee zou worden uitgevoerd zodat er dan toch sprake zou zijn van unimodaal vervoer over zee.

<sup>15</sup> Hof van Cassatie 8 november 2004, EVR 2006, p. 228; zie ook, maar meer instemmend, W. Verheyen, 'Fleximodal contracts and CMR: the Belgian approach', [2012] 18 JIML, p. 364-371, en de door Verheyen genoemde literatuur en jurisprudentie.