

ROME I EN VERVOEROVEREENKOMSTEN

Prof.mr. F.G.M. Smeele¹

I Inleiding

1. Met de inwerkingtreding op 17 december 2009 van de Europese verordening Rome I² worden de uniforme conflictregels met betrekking tot verbintenissen uit overeenkomsten herzien. Rome I vervangt het uit 1980 stammende EVO-verdrag³ en wordt aangevuld door de reeds op 11 januari 2009 van kracht geworden verordening Rome II⁴ inzake het toepasselijke recht op niet-contractuele verbintenissen.
2. Ook voor het vervoerrecht zijn deze Europese legislatieve ontwikkelingen van groot belang. Vaak zal immers bij de bepaling van het toepasselijke recht op vervoerovereenkomsten “uit het recht van verschillende landen moeten worden gekozen”⁵ of het nu is omdat het transport zelf een internationaal karakter heeft, omdat het een nationaal deeltraject vormt van een internationaal vervoer of omdat er in verschillende landen gevestigde partijen bij betrokken zijn. In gerechtelijke of arbitrale procedures rijst dan ook veelvuldig de vraag naar het toepasselijke recht op (facetten van) de vervoerovereenkomst.⁶
3. Hieraan doet niet af dat het hart van het vervoerrecht gevormd wordt door uniform recht neergelegd in afzonderlijke verdragen van eenvormig privaatrecht (EPR) voor de vervoersmodaliteiten zee, binnenwateren, lucht, weg en spoor.⁷ Blijkens art. 25-1 laat Rome I bestaande EPR-verdragen waarbij een of meer lidstaten partij zijn en die regels bevatten inzake het toe-

¹ Erasmus Universiteit Rotterdam.

² Verordening (EG) Nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17.6.2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (“Rome I”), Pb EU L 177/6 van 4.7.2008.

³ Verdrag inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst van 19.6.1980, *Trb.* 1980, 156.

⁴ Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11.7.2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen (‘Rome II’), Pb EU L 199/40 van 31.7.2008.

⁵ Art. 1-1 Rome I.

⁶ Zie in dit verband het trefwoordenregister van Schip & Schade dat differentieert tussen o.m. het recht toepasselijk op: – actieflegitimatie, – aflevering, – avarij-grosse, – bevrachting, – derdenbeding, – expeditie, – gecombineerd vervoer, – luchtvervoer, – passieflegitimatie, – rembours, – spoorwegvervoer, – vervoer, – verwijzing in cognossement en – wegvervoer.

⁷ Zie voor het zeevervoer van goederen de Hague Rules (HR) 1924, de Hague-Visby Rules (HVR) 1968, de Hamburg Rules 1978 en de Rotterdam Rules (RR) 2009 en van personen, het Verdrag van Athene 1974 en het Gewijzigd Verdrag van Athene 2002. Zie voor het goederenvervoer over binnenwateren het CMNI 2001; voor het luchtvervoer van personen en goederen, het Verdrag van Warschau (VvW) 1929, het Gewijzigd Verdrag van Warschau (GVvW) 1955 en het Verdrag van Montreal (VvM) 1999; voor het wegvervoer van goederen, het CMR 1956 en voor het spoorvervoer van personen en goederen, het COTIF-CIV en COTIF-CIM 1999. Voor de tekst van voornoemde verdragen en hun status van inwerkingtreding en ratificatie, zie: T. van der Valk & J.E. de Boer (red.), *International Transport Treaties*, Deventer: Kluwer (losbladig).

passelijk recht op verbintenissen uit overeenkomst onverlet.⁸ Toch biedt geen van de EPR-verdragen een werkelijk omvattende eenvormige regeling, zodat steeds aanvullende conflictregels nodig blijven om het toepasselijke recht te bepalen voor aspecten van de vervoerovereenkomst die niet eenvormig geregeld zijn.⁹

4. In deze bijdrage¹⁰ worden de gevolgen van Rome I voor het toepasselijke recht op vervoerovereenkomsten onderzocht en afgezet tegen de oude situatie onder het EVO. Hierna zal eerst in § II de rechtskeuzevrijheid onder art. 3 Rome I aan de orde komen, vervolgens in § III de aanvullende conflictregels voor vervoerovereenkomsten in art. 5 Rome I (§ III), waarna deze bijdrage zal worden afgerond met enkele slotopmerkingen.

II Hoofregel: rechtskeuze door partijen

5. Evenals het EVO¹¹, stelt Rome I als hoofregel voorop dat overeenkomsten beheerst worden door het door partijen gekozen recht.¹² Het gekozen recht behoeft niet (nauw) verbonden te zijn met (de uitvoering van) de overeenkomst of met de daarbij betrokken partijen en kan

⁸ Helaas is art. 25 Rome I in tweeërlei opzicht geen verbetering te noemen vergeleken met art. 21 EVO. Ten eerste omdat Rome I slechts kijkt voor EPR-verdragen waarbij EU-lidstaten ten tijde van het vaststellen van Rome I (17.6.2008) al partij waren en niet voor EPR-verdragen waarbij zij in de toekomst nog partij zouden willen worden. Ten tweede omdat niet geheel duidelijk is of met de woorden “regels bevatten inzake het toepasselijke recht op verbintenissen uit overeenkomst” in art. 25 Rome I ook bedoeld zijn de regels van eenvormig materieel privaatrecht zoals deze in EPR-verdragen te vinden zijn. Dezelfde problemen spelen overigens ook onder art. 28 Rome II, waarover mijn bijdrage: ‘Implicaties Rome II voor het zee- en vervoerrecht’, in: F.G.M. Smelee (red.), *Conflictenrecht in ontwikkeling*, Paris, Zutphen, 2009, p. 29 e.v. p. 44 e.v.

⁹ Hier komt nog bij: 1) dat er voor diverse vervoersmodaliteiten meerdere verdragen en verdragsversies bestaan, 2) dat elk verdrag een eigen kring van verdragsstaten heeft en 3) dat elk verdrag een eigen formeel en materieel toepassingsgebied heeft. Het gevolg is dat er van (vervoersrechtelijk) verdrag tot verdrag, maar ook van land tot land aanzienlijke verschillen bestaan in de mate van verspreiding van vervoersrechtelijke EPR-verdragen.

¹⁰ Inmiddels zijn er internationaal al de nodige publicaties verschenen naar aanleiding van de Rome I verordening. Zie voor het vervoerrecht met name: P. Mankowski, ‘Entwicklungen im internationalen Privat- und Prozeßrecht für Transportverträge in Abkommen und speziellen EG-Verordnungen’, *Transportrecht* (hierna: *TranspR*) 2008, p. 177-186, Mankowski, ‘Neues aus Europa zum Internationalen Privatrecht für Transportverträge: Art. 5 Rom I-Vo’, *TranspR* 2008, p. 339-352; Mankowski, ‘Konnossemente und die Rom I-Vo’, *TranspR* 2008, p. 417-428; O. Hartenestein, ‘Rom-I Entwurf und Rom II-Verordnung: Zur Bedeutung zukünftiger Änderungen im Internationalen Privatrecht für das Seerecht’, *TranspR*, 2008, p. 143-161; R. Wagner, ‘Neue kollisionsrechtliche Vorschriften für die Beförderungsverträge in der Rom I-Verordnung’, *TranspR*, 2008, p. 221-224, Wagner, ‘Die EG-Verordnungen Brüssel-I, Rom I und Rom II aus Sicht des Transportrechts’, *TranspR* 2009, p. 281-289, Wagner, ‘Normenkonflikte zwischen der EG-Verordnungen Brüssel-I, Rom I, Rom II und transportrechtlichen Rechtsinstrumenten’, *TranspR* 2009, p. 103-109, W. van der Velde, ‘Rome I’ in: F.G.M. Smelee (red.), *Conflictenrecht in Ontwikkeling*, Paris: Zutphen, 2009, p. 9-48; H. Boonk, ‘De betekenis van Rome I voor het zeevervoer’, *TVR*, 2009, p. 95-102. Zie voorts de bijdrage van M.H. Claringbould ‘Art. 5 Rome I en vervoerovereenkomsten’ aan *NIPR*, 2009, nummer 4, die mij door de auteur reeds op voorhand werd toegezonden.

¹¹ Zie art. 3 EVO.

¹² Art. 3-1 Rome I.

ook het recht van een niet EU-lidstaat zijn.¹³ De hoofdregel van Rome I berust op het fundamentele beginsel van de partijautonomie¹⁴ dat meebrengt dat in internationale verhoudingen aan partijen de vrijheid toekomt om zelf het toepasselijke recht op hun overeenkomst aan te wijzen, waarbij zij in beginsel¹⁵ ook dwingend recht van het anders toepasselijke recht opzij kunnen zetten.¹⁶ Dit is, resp. kan anders (zijn) indien het dwingende recht het karakter heeft van zogenaamd ‘bijzonder dwingend recht’¹⁷ van het land van de aangezochte rechter¹⁸, resp. van het land van de tenuitvoerlegging van overeenkomst.¹⁹ In dat uitzonderingsgeval is de rechtskeuze op zich nog wel geldig, maar laat deze de toepassing van bepalingen van bijzonder dwingend recht op de overeenkomst onverlet.

6. Het primaat van het door partijen gekozen recht onder Rome I geldt ook voor vervoerovereenkomsten.²⁰ Rome I stelt geen vormvereisten aan de rechtskeuze. Evenals onder het EVO kan deze zowel uitdrukkelijk als stilzwijgend worden gedaan, mits de rechtskeuze wel duidelijk genoeg blijkt uit de contractsbepalingen of uit de omstandigheden van het geval.²¹ Indien partijen bij een vervoerovereenkomst een rechtskeuze hebben gemaakt²², zal deze doorgaans zijn neergelegd in het vervoersdocument²³, al komt het ook voor dat de rechtskeuze vervat is in een raamovereenkomst tussen afzender en vervoerder of in de algemene voorwaarden van de vervoerder.

¹³ Zie ook art. 2 (universele toepassing) Rome I.

¹⁴ Zie ook ov. 11 uit de Preambule bij Rome I: “De vrijheid van partijen om het toepasselijke recht te kiezen, moet de hoeksteen van het systeem van collisioneregels op het gebied van verbintenissen uit overeenkomst zijn.”

¹⁵ Rome I maakt hierop twee uitzonderingen. Onder art. 3-3 Rome I laat de rechtskeuze onverlet “rechtsregels ... waarvan niet bij overeenkomst mag worden afgeweken” van een ander land, waar zich op het tijdstip van de rechtskeuze alle overige aanknopingspunten bevinden. Voorts laat ingevolge art. 3-4 Rome I de rechtskeuze voor een niet lidstaat bepalingen van Gemeenschapsrecht waarvan niet bij overeenkomst mag worden afgeweken (zoals geïmplementeerd in het land van de aangezochte rechter) onverlet in het geval dat alle overige aanknopingspunten zich in één of meer EU-lidstaten bevinden.

¹⁶ Men spreekt hier van een primaire of conflictenrechtelijke rechtskeuze, zie: Zie L. Strikwerda, *De overeenkomst in het IPR*, 2^e druk, 2004, nr. 186.

¹⁷ Zie art. 9-1 Rome I. Vgl. ook art. 7-1 EVO.

¹⁸ Zie art. 9-2 Rome I (= art. 7-2 EVO).

¹⁹ Zie art. 9-3 Rome I dat ter discretie van de aangezochte rechter laat om gevolg toe te kennen aan bepalingen van bijzonder dwingend recht van het land waar de verbintenissen krachtens de overeenkomst moeten worden nagekomen of zijn nagekomen voor zover deze de tenuitvoerlegging van de overeenkomst onwettig maken. Bij zijn afweging dient de aangezochte rechter rekening te houden met aard en doel van de bepalingen, alsmede de (eventuele) gevolgen van toepassing en niet-toepassing. Vergelijk ook het minder restrictief geformuleerde art. 7-1 EVO.

²⁰ Zie ook de aanhef van de bijzondere aanvullende conflictregel voor vervoerovereenkomsten in art. 5-1 Rome I.

²¹ Blijkens ov. 12 Preambule Rome I is een eventuele, tussen partijen overeengekomen, exclusieve forumkeuze voor de rechter(s) van een lidstaat één van de factoren waarmee rekening gehouden dient te worden om vast te stellen of een duidelijke (stilzwijgende) rechtskeuze is gemaakt.

²² In het zeevervoer en de binnenvaart zijn rechtskeuzes zeer gebruikelijk. In het lucht-, weg- en spoorvervoer daarentegen komen rechtskeuzes minder vaak voor.

²³ In het zeevervoer en de binnenvaart zijn rechtskeuzes zeer gebruikelijk. In het lucht-, weg- en spoorvervoer daarentegen komen rechtskeuzes minder vaak voor.

7. Daarbij kan de vraag rijzen of een rechtskeuze die geldig is overeengekomen tussen afzender en vervoerder bij het sluiten van de vervoerovereenkomst, maar niet is neergelegd in het vervoersdocument derden zoals de ontvanger van de lading bindt, indien de rechtskeuze (of het bestaan ervan) voor hem niet kenbaar was.²⁴ Ook kan het zijn dat het vervoersdocument een verwijzing bevat die ertoe strekt om bepalingen uit de algemene voorwaarden van de vervoerder of uit een charterparty²⁵ te incorporeren in het vervoersdocument.²⁶ Onder Rome I dienen vragen naar de geldigheid van een rechtskeuze beoordeeld te worden op basis van het recht dat toepasselijk is indien de rechtskeuze geldig zou zijn²⁷.

8. Onder Rome I (evenals het EVO) kunnen partijen het toepasselijke recht aanwijzen voor zowel de gehele overeenkomst als een gedeelte daarvan ('partiële rechtskeuze').²⁸ Dit is van belang, aangezien het in de vervoerspraktijk geregeld voorkomt dat in het vervoersdocument, de raamovereenkomst of de algemene voorwaarden van de vervoerder toepasselijkheid van een EPR-verdrag wordt bedongen op een vervoerovereenkomst die eigenlijk buiten het formele of materiële toepassingsgebied van dat verdrag valt.²⁹ Dergelijke bedingen kunnen gezien worden als een onder Rome I op zich geldige partiële rechtskeuze voor een internationaal verdrag³⁰, waarmee onder omstandigheden ook dwingendrechtelijke bepalingen van het anders toepasselijke nationale recht op zij gezet kunnen worden.³¹ Wanneer evenwel de partiële

²⁴ Bij vervoerovereenkomsten onder *cognossement* brengt naar Nederlands recht de verweermiddelenregel in art. 6:146 BW, alsmede het bepaalde in art. 8:414-2, 8:415, 8:441-2 BW mee dat verweermiddelen/ bepalingen uit de onderliggende vervoerovereenkomst niet tegenwerpbaar zijn jegens latere verkrijgers (derden-houders) van het *cognossement* tenzij dit verweer de verkrijger ten tijde van de overdracht van het papier bekend was of voor hem kenbaar was uit het *cognossement*.

²⁵ Zie bijv. de *Congen Bill 2007*: "1. All terms and conditions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated."

²⁶ Naar Nederlands recht brengt in dit geval dwingend recht mee dat verwijzingen in *cognossementen* geacht worden slechts die bedingen daarin te incorporeren, welke voor degene tegenover wie daarop een beroep wordt gedaan duidelijk kenbaar zijn. Vgl. art. 8:415 BW (zeevervoer) en 8:922 BW (binnenvaart). Hoewel art 8:1122-3 BW (wegvervoer) een regel van dezelfde strekking inhoudt voor de "transportbrief", lijkt van deze laatste rechtsfiguur in de praktijk niet of nauwelijks gebruik te worden gemaakt.

²⁷ Zie art. 3-5 j° art. 10-1 Rome I. Art. 10-1 Rome I spreekt van "het recht dat ingevolge deze verordening geldig zou zijn, indien de ... (rechtskeuze) geldig zou zijn". Vgl. art. 8 EVO.

²⁸ Zie art. 3-1 Rome I.

²⁹ Zo is het bij zeevervoer over korte afstanden zoals met veerboten ongebruikelijk dat voor de lading een *cognossement* wordt afgegeven. Vaak zal echter de vervangende zeevrachtbrief een *paramount-clausule* bevatten die de *Hague of Hague-Visby Rules* van toepassing verklaren ook al betreft het hier geen zeevervoer onder *cognossement* in de zin van art. I sub b HVR. Ook komt het wel voor dat een *paramount-clausule* wordt opgenomen in een tijdbevrachting, hoewel geen van de zeevervoerovereenkomsten toepasselijk is op tijd- of reisbevrachtingen. Gewoonlijk wordt hiermee beoogd om eenzelfde aansprakelijkheidsregime voor ladingschades te laten gelden (in de regresverhouding) tussen scheepseigenaar en tijdbevrachter onderling als geldt tussen de tijdbevrachter of de scheepseigenaar als vervoerder onder *cognossement* jegens de ladingbelanghebbenden. Zie uitvoerig: P. Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse im internationalen Privatrecht*, diss. Hamburg, J.C.B. Mohr, Tübingen, 1995, p. 199 e.v. Zie ook: H. Boonk, *Zee-recht en IPR*, 1998, p. 246 e.v.

³⁰ Zie r.o. 13 preambule Rome I.

³¹ In deze zin ook: H. Boonk, *TVR*, p. 101. Onder het EVO heeft de Hoge Raad bij herhaling geoordeeld dat partijen bij een overeenkomst van binnenlands wegvervoer de toepasselijkheid van de CMR kunnen over-

rechtskeuze voor een EPR-verdrag afwijkt van de dwingende toepasselijkheid van een ander EPR-verdrag, waarbij het land van de aangezochte rechter partij is, dan hangt het van de geldingspretentie van laatstgenoemd verdrag af of de partiële rechtskeuze toelaatbaar of juist niet is.³²

9. Hoewel onder Rome I overeenkomsten van personenvervoer (“vervoer van passagiers”) vanwege hun bijzondere karakter³³ zijn afgezonderd van de conflictregel inzake consumentenovereenkomsten³⁴, perkt art. 5-2 Rome I niettemin de rechtskeuzevrijheid in door te bepalen dat slechts gekozen kan worden uit het recht van een vijftal aan het betreffende vervoer gelieerde plaatsen, namelijk de gewone verblijfplaats van (1) de passagier³⁵, resp. (2) de vervoerder³⁶ ten tijde van vertrek³⁷, (3) de plaats van hoofdvestiging van de vervoerder³⁸ alsmede de plaatsen van (4) vertrek³⁹ en (5) aankomst⁴⁰ onder de vervoerovereenkomst. Voor zover de overeenkomst van personenvervoer bestreken wordt door een EPR-verdrag dat is opgenomen in het Gemeenschapsrecht⁴¹, laat Rome I de toepassing van deze eenvormige bepalingen voor bepaalde rechtsgebieden onverlet.⁴²

III De aanvullende conflictregels van art. 5 Rome I voor vervoerovereenkomsten

10. Hebben partijen bij een vervoerovereenkomst nagelaten om een rechtskeuze te doen, dan gelden als aanvullende conflictregels de *bijzondere* conflictregels in art. 5 Rome I. Ook het EVO kende al een specifieke conflictregel voor overeenkomsten van goederenvervoer in

eenkomen ook al was in casu niet aan de toepassingsvereisten van art. 1-1 CMR voldaan, zie HR 26.5.1989, S&S 1989, 94; NJ 1992, 105 [Zerstegen/Van der Harst] en HR 5.1.2001, S&S 2001, 61, NJ 2001, 391 [Overbeek/Cigna].

³² Hierbij kan het verschil maken welk verdrag het betreft. Zo verzetten de dwingendrechtelijke zeevervoeroverdragen zich niet tegen een verzwaring van de aansprakelijkheid van de vervoerder bijv. doordat in het vervoersdocument de Hamburg Rules of de Rotterdam Rules van toepassing worden verklaard, zie art. III-8 HVR, art. 23 Hamburg Rules en art. 79-1 RR. Daarentegen is onder art. 41 CMR, art. 5 Cotif-CIM en art. 49 VvM elke afwijking van het verdragsregime nietig. Zie ook art. 25 CMNI.

³³ Zie ov. 32 Preambule Rome I.

³⁴ Zie art. 6-4 b) Rome I.

³⁵ Zie art. 5-2 sub a) Rome I

³⁶ Zie art. 5-2 b) Rome I j° art. 19-1 en -2 Rome I en overweging 39 preambule Rome I.

³⁷ Zie art. 19-3 Rome I.

³⁸ Zie art. 5-2 sub c) Rome I.

³⁹ Zie art. 5-2 sub (d) Rome I

⁴⁰ Zie art. 5-2 sub (e) Rome I.

⁴¹ Zoals het Verdrag van Montreal 1999 inzake luchtvervoer opgenomen in Verordening (EG) nr. 2027/97 van het Europees Parlement en de Raad (Pb EG 1997 L 285/1), die is gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 889/2002 van 13 mei 2002 (Pb EU 2002 L 140/2). In de toekomst zal dit evenzeer gelden voor het Gewijzigde Verdrag van Athene 2002 dat is opgenomen in de door het Europees Parlement en de Raad op 23 april 2009 ondertekende en goedgekeurde, maar nog niet afgekondigde Verordening (EG) inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

⁴² Zie art. 23 en 25 Rome I.

art. 4-4 EVO, omdat het onwenselijk werd bevonden indien bij gebreke van een rechtskeuze het recht van de plaats van vestiging van de vervoerder (de kenmerkende prestant) onder art. 4-2 EVO vermoed zou worden het nauwst verbonden te zijn met de vervoerovereenkomst.⁴³ Toch kon ook de conflictregel van art. 4-4 EVO rechtspraak en wetenschap niet bekoren omdat het toepasselijke recht in gevallen waarin het vermoeden van nauwste verbondenheid niet kon worden toegepast⁴⁴ erg onzeker kon zijn. In art. 5-1 Rome I is dit laatste euvel verholpen door te bepalen dat dan het recht van het land van de overeengekomen plaats van aflevering toepasselijk is.

11. Hoewel Rome I (evenals het EVO) het begrip “vervoerovereenkomst” niet definieert, moet aangenomen worden dat het hier een autonoom begrip betreft dat in de rechtspraak van het Hof van Justitie EG verder ontwikkeld zal worden. Daarbij kan het Hof inspiratie putten uit enkele overwegingen in de preambule⁴⁵, alsmede uit de *communis opinio* die zich internationaal lijkt af te tekenen in moderne EPR-verdragen en nationale wetgevingen⁴⁶ en die suggereert dat onder “vervoerovereenkomst” verstaan moet worden elke overeenkomst waarbij de vervoerder (meestal tegen betaling van vracht of passagegeld) op zich neemt om goederen, resp. passagiers te vervoeren van een plaats van inontvangstneming, resp. vertrek naar een plaats van aflevering, resp. aankomst.

12. Onder het begrip “vervoerovereenkomst” in Rome I valt ook “de bevrachting voor een enkele reis en elke andere overeenkomst die hoofdzakelijk vervoer van goederen (of personen) betreft”.⁴⁷ In het recente nog ongepubliceerde arrest van 6.10.2009 inzake *ICF/Balkenende* (C-133/08) heeft het Hof van Justitie naar aanleiding van prejudiciële vragen van de Hoge Raad over de uitleg van art. 4-4 EVO verduidelijkt in welke gevallen een bevrachting on-

⁴³ De totstandkoming van art. 4-4 EVO wordt uitvoerig en kritisch beschreven door: Mankowski, *TranspR*, 2008, p. 342 e.v.

⁴⁴ D.w.z. indien de plaats van de hoofdvestiging van de vervoerder niet samenviel met de plaats van de hoofdvestiging van de verzender of de plaats van inlading of lossing.

⁴⁵ Alwaar in overweging 22 Preambule Rome I te lezen valt: “Voor de toepassing van deze verordening wordt onder de term “afzender” iedere persoon verstaan die een vervoerovereenkomst met de vervoerder aangaat en de term “vervoerder” verwijst naar de partij in de overeenkomst die belast is met het vervoer van de goederen, ongeacht of hij het vervoer al dan niet zelf op zich neemt.”. Helaas spreekt de tekst van art. 5-1 Rome I (net als art. 4-4 EVO) van “verzender” in plaats van het “afzender”. Deze terminologische consistentie zou ten onrechte de indruk kunnen wekken dat bedoeld is degene die de goederen feitelijk ten vervoer meegeeft aan de vervoerder. Uit ov. 22 van de Preambule blijkt echter dat bedoeld is de afzender als contractuele wederpartij van de vervoerder onder de vervoerovereenkomst.

⁴⁶ Vgl. art. 1-1 en 1-6 Hamburg Rules, art. 1-1 en 1-5 Rotterdam Rules. Zie tevens naar Nederlands recht de in 1991 ingevoerde definitie in art. 8:20 BW en naar Duits recht de in 1998 herziene § 407 van het Duitse Handelsgesetzbuch (HGB). Zie ook diepgaand hierover: J. Basedow, *Der Transportvertrag*, J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, 1987, p. 34 e.v.

⁴⁷ Weliswaar is de aangehaalde passage uit art. 4-4, 3^e zin EVO niet overgenomen in art. 5 Rome I, maar blijkens ov. 22 Preambule Rome I is hiermee geen inhoudelijke wijziging beoogd.

der het autonome begrip “vervoerovereenkomst” valt. Het Hof overweegt onder meer als volgt:

“33. Uit de letterlijke bewoordingen van deze laatste bepaling blijkt dat het verdrag niet alleen de bevrachting voor een enkele reis, maar ook andere overeenkomsten, voor zover zij hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreffen, gelijkstelt met overeenkomsten tot vervoer van goederen.

34. Een van de doelstellingen van die bepaling is dus om de werkingssfeer van de regel van internationaal privaatrecht die is opgenomen in artikel 4, lid 4, tweede volzin, van het verdrag, uit te breiden tot overeenkomsten die, hoewel zij naar nationaal recht als bevrachtingsovereenkomst zijn gekwalificeerd, hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreffen. Om vast te stellen of dit laatste het geval is, moet worden gekeken naar het doel van de contractuele verhouding, en bijgevolg naar alle verplichtingen van de partij die de kenmerkende prestatie verricht.

35. Bij een bevrachtingsovereenkomst verplicht de vervoerder, die een dergelijke prestatie verricht, zich er gewoonlijk toe om de bevrachter een vervoermiddel ter beschikking te stellen. Het is echter niet uitgesloten dat de verplichtingen van de vervoerder niet alleen betrekking hebben op het enkel ter beschikking stellen van het vervoermiddel, maar tevens op het eigenlijke vervoer van de goederen. In dat geval valt de betrokken overeenkomst binnen de werkingssfeer van artikel 4, lid 4, van het verdrag wanneer zij hoofdzakelijk het vervoer van de goederen betreft.”⁴⁸

13. De aanvullende conflictregels in art. 5 Rome I voor vervoerovereenkomsten zijn driedig. Zowel art. 5-1 Rome I (goederen) als art. 5-2 Rome I (passagiers) werken met een primaire en een subsidiaire regel. In beide gevallen moeten deze conflictregels evenwel wijken “indien uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de overeenkomst, een kennelijk nauwere band heeft met een ander land”.⁴⁹

14. Overeenkomsten van goederenvervoer⁵⁰ worden bij gebreke van een rechtskeuze primair beheerst door het recht van het land van de gewone verblijfplaats van de vervoerder⁵¹ mits zich in dit land eveneens bevindt: – de plaats van ontvangst, – de plaats van aflevering of – de gewone verblijfplaats van de “verzender”.⁵² Is daarvan geen sprake, dan is subsidiair het recht van het land van de overeengekomen plaats van aflevering toepasselijk op de overeenkomst van goederenvervoer.

15. Bij rechtspersonen is de “gewone verblijfplaats” de plaats van hun hoofdbestuur ten tijde van het sluiten van de overeenkomst.⁵³ Is de vervoerovereenkomst evenwel gesloten “in het kader van de uitoefening van de activiteiten van een filiaal, agentschap of andere vestiging” van de vervoerder of de afzender of is “dit filiaal, agentschap of deze vestiging volgens de overeenkomst verantwoordelijk ... voor de uitvoering”, dan geldt de plaats waar het filiaal, het agentschap of de vestiging zich bevindt als de gewone verblijfplaats van de vervoerder of

⁴⁸ Zie ook de beschouwing van Claringbould naar aanleiding van dit arrest in NIPR 2009-4, § 3.2.1. Auteur gaat diepgaand in op de casus die aanleiding gaf tot de prejudiciële vragen van de Hoge Raad en concludeert dat het in wezen een raamovereenkomst betrof voor het vervoer per spoor van containers van Amsterdam naar Frankfurt en niet een separate “terbeschikkingstellingsovereenkomst”.

⁴⁹ Zie art. 5-3 Rome I.

⁵⁰ Zie art. 5-1 Rome I.

⁵¹ Onder art. 4-4 EVO was dit nog “het land waar de vervoerder zijn hoofdvestiging heeft”.

⁵² Lees: “afzender”. Zie hierboven voetnoot 44.

⁵³ Zie art. 19-1 en 19-3 Rome I.

afzender.⁵⁴ Terecht wijst Claringbould⁵⁵ er op dat met deze laatste definitie de kans aanmerkelijk toeneemt dat het land van de gewone verblijfplaats (van het filiaal, het agentschap of de vestiging) van de vervoerder zal samenvallen met de plaats van ontvangst van de goederen onder de vervoerovereenkomst of met de gewone verblijfplaats van de afzender.

16. Anders dan het EVO geeft art. 5-2 Rome I ook conflictregels voor overeenkomsten van passagiervervoer.⁵⁶ Bij gebreke van een rechtskeuze⁵⁷, wordt laatstgenoemde overeenkomst primair beheerst door het recht van het land van de gewone verblijfplaats van de passagier, mits dit samenvalt met het land van de plaats van ofwel vertrek of bestemming. Doet dit geval zich niet voor⁵⁸, dan wordt subsidiair aangeknoopt bij het recht van de gewone verblijfplaats van de vervoerder. Ook hier kan het zijn dat art. 19-2 Rome I meebrengt dat hieronder verstaan dient te worden de plaats waar zich het filiaal, het agentschap of de andere vestiging van de vervoerder zich bevindt.

17. Concreet betekent dit dat een vervoerovereenkomst tussen een in Nederland wonende passagier en een in Duitsland gevestigde cruisevaartmaatschappij voor een reis die begint of eindigt in een Nederlandse haven, bij gebreke van een rechtskeuze onderworpen is aan Nederlands recht. Sluit deze passagier evenwel tijdens zijn vakantie een vervoerovereenkomst met een Italië gevestigde veerdienst voor een overtocht van Livorno, Italië naar Corsica, Frankrijk, dan is bij gebreke van een rechtskeuze Italiaans recht toepasselijk op de vervoerovereenkomst. Had de passagier evenwel de reis per veerdienst al eerder geboekt via een filiaal of agentschap van de vervoerder op Corsica, dan zou Frans recht op de vervoerovereenkomst toepasselijk zijn.

IV Slot

18. Resumerend kan worden vastgesteld dat Rome I enkele verbeteringen doorvoert vergeleken met het EVO. De rechtspraktijk zal zeker haar voordeel kunnen doen met de nieuwe conflictregels voor passagiervervoer in art. 5-2 Rome I. En ook de nieuwe aanvullende conflictregel voor goederenvervoer in art. 5-1 Rome I biedt de justitiabelen meer rechtszekerheid. Keerzijde is wel dat het lijkt dat de lidstaten de bevoegdheid hebben verloren om in de toe-

⁵⁴ Zie art. 19-2 Rome I.

⁵⁵ Zie Claringbould, *NIPR* 2009-4, § 3.6 e.v.

⁵⁶ Zie art. 5-2 Rome I. Onder het EVO waren overeenkomsten van passagiervervoer nog onderworpen aan het vermoeden van nauwste verbondenheid met het land van vestiging van de vervoerder als kenmerkende prestant onder art. 4-2 EVO.

⁵⁷ Zie art. 5-2, 2^e alinea Rome I.

⁵⁸ Bij voorbeeld omdat een in Nederland woonachtige passagier tijdens zijn vakantie in Italië een overeenkomst van passagiervervoer sluit met een Italiaanse zeevervoerder om met een veerpont naar het eiland Elba te varen.

komst nog eigener beweging tot ratificatie van een dergelijk EPR-verdrag over te gaan en dat de verhouding tussen Rome I en de EPR-verdragen op het terrein van het vervoerrecht minder duidelijk is geworden onder art. 25 Rome I. Het is daarom maar goed dat het Hof van Justitie EG bevoegd is om Rome I autonoom en eenvormig uit te leggen.