

BVZ Commissie 2

J. Libouton

## GERARD & VENNOTEN

Louizalaan 523 - 1050 Brussel - Telefoon: +32 (0)2 646 06 52 - Fax: +32 (0)2 646 40 17  
e-mail: jlibouton@gerard.be - www.gerard.be

Michel Mahieu \*  
*Advocaat bij het Hof van Cassatie*

Jacques Libouton \*  
Andries Lindemans  
Luc Vael

*Advocaat-vennoot*

Anne Decroës  
Jean Pierre Kesteloot  
Vincent De Smet  
Gautier Pijcke  
Véronique Pire

) Jérémie van Meerbeek  
) Dominique Caccanisi

*Advocaats*

De Heer Frans Ponet  
Advocaat  
Van Putlei 9  
2018 ANTWERPEN

EMAIL : ponet@ponet-law.be

cc.

wvangompel@bdmantwerp.be;  
karel.stes@exmar.be;  
DominiqueFontijn@bdv.be;  
jan.haentjens@europt-rins.be;  
bernard.vanheule@brv.be;  
paul-debaets@skynet.be;  
frank.stevens@roosendaal-keyzer.be;  
p.verguts@elegis.be;  
guyvandoosselaere@vandoosselaere.be;  
adrypoelmans@vandoosselaere.be;  
binsel@antwerp-dim.be;  
wim@fransenadvocaten.com;  
RalphDewit@vandoosselaere.be;  
eric@ericvanhooydonk.be;  
paul.bettens@bdvlaw.be;  
jan.haentjens1@telenet.be

25 september 2007

) Uw ref. Commissie 2 - werkgroep "Bevrachting- en vervoerovereenkomst" BVZ-  
Groenboek

M. ref. ABDM / Nieuwe Belgisch Zeewet  
08007004/JL/JT/7

Beste Frans,

Spijtig was ik afwezig die twee laatste weken en heb ik dus de twee laatste vergaderingen niet kunnen bijwonen.

Onder voorbehoud van onderzoek van de reacties van de andere leden van onze werkgroep, kan ik de volgende voorlopige antwoorden uitdrukken.

57 en 58

Ik sluit mij aan op de opmerkingen van raadsheer De Baets, nl. in wezen het wegsnoeien van dor hout, een betere algemene positionering van bevrachting en vervoer, al dan niet onder cognossement en het suppletief karakter van de wetgeving.

Een modelregeling blijkt mij onbegonnen werk, rekening houdende met de voortdurende evolutie van de modelcontracten en het hoog aantal ervan, afhankelijk van de omstandigheden etc.

59

Het Uncitral ontwerp rijst te veel kritieken. Principieel meen ik niet dat de HVR als "verouderd" moeten beschouwd worden. Zoals terecht opgemerkt door B. Vanheule en K. Sies zijn ze nog steeds het meest toegepaste regime wanneer zij niet verplicht van toepassing zijn.

60

Zonder twijfel : ja. Dit is de algemene strekking van alle moderne regelgevingen inzake transport, zonder dat zeetransport een apart regime zou verdienen.

Daar de HVR een evenwicht aan het leven gebracht hebben en, zoals terecht aangestipt door B. Vanheule en K. Sies "*het meest toegepaste regime (is) ook in gevallen waar de HVR niet verplicht van toepassing zijn (charters, etc.)*" is het wenselijk de HVR toepasselijk te verklaren welke ook het vervoerdocument (nietinbegrepen EDD) gebruikt wordt en zonder onderscheid volgens de hoedanigheid van de goederenbelanghebbende (afzender, bestemming of derde houder).

61

Mijn eerste reactie zou zijn het exclusief karakter van het vorderingsrecht van de cognossementhouder te versterken : het onderdeel zowel voor de reclamant als voor de zeevervoerder is uiteraard dat dit geen aanleiding kan geven tot enige redetwisting.

Dit heeft ook voordelen wat betreft de bescherming van de rechten van de banken in het geval van documentair krediet om niet blootgesteld te worden aan een verhaal uitgeoefend door een niet drager van het cognossement. Dit is ook een van de - nodige - voordelen van het formalisme gebonden aan de papierwaarde.

De specificiteit van het cognossement bestaat erin dat het afleveringsrecht exclusief aan de houder behoort; de logica impliceert dat die exclusiviteit ook geldt voor het vorderingsrecht dat enkel slaat op een schadeloosstelling uit hoofde van een niet aflevering of een onvolmaakte aflevering. Bijgevolg moet men vermijden de bepalingen van het koopcontract en de verhoudingen tussen koper en verkoper te laten insluipen in het vervoerscontract, hetgeen enkel

BW Sammie & J. Libben

kan zorgen voor ingewikkelde situaties, beïnvloed door allerlei elementen in de verhoudingen tussen koper en verkoper, en waaraan de zeevervoerder vreemd is en moet blijven.

Het eerst nadeel van het exclusief karakter blijkt uiteraard te zijn dat het dan moeilijk is voor de schadelijder een reclamaie in te dienen wanneer hij geen cognossementshouder is; dit kan echter relatief gemakkelijk opgelost worden dankzij de verhoudingen tussen de schadelijder en de cognossementshouder, die behalve uitzonderingen, gebonden zijn door een of ander contract (verkoop, commissie, etc.), dat hen toelaat de gepaste medewerking tussen hen te organiseren en desgevallend te vereisen om de rechtsoverdracht in te stellen namens de drager van het cognossement of desgevallend om een overdracht van de rechten van de drager aan de werkelijke schadelijder.

Het tweede nadeel is dat het soms moeilijk is achteraf te achterhalen wie de cognossementshouder is. Naargelang de gebruiken in de verschillende havens is dit soms niet duidelijk en men kan de moeilijkheden niet negeren van de advocaten, vooral die van de gesubbrugeerde verzekeraars, die op het laatste nipperje gelast worden om een dagvaarding te laten betekenen zonder mogelijkheid geloofwaardige inlichtingen te verzamelen betreffende b.v. het feit dat een commissionair-expediteur of transitair het cognossement in eigen naam ofwel als mandataris aangeboden heeft. Indien de wet gewijzigd wordt om de exclusiviteit van het vorderingsrecht van de cognossementshouder te versterken kan men misschien trachten een oplossing op punt te stellen om misbruiken te vermijden in geval van moeilijkheid; b.v. zou het kunnen voorzien worden dat indien de zeevervoerder betwist dat de eisende partij de houder (of gesubbrugerd in de rechten van de cognossementshouder) is, het de zeevervoerder behoort te bewijzen wie de houder is en een extra-termijn van een maand verleend wordt om de procedure te regulariseren door de werkelijke drager die dan zou genieten van de stuiting van de verjaringsstermijn gebonden aan de dagvaarding. Een gelijkaardig systeem wordt trouwens voorzien in artikel 68 van het Unctral-ontwerp i.v.m. de vereenzelviging van de zeevervoerder, zodat een dergelijke suggestie niet revolutionair is.

Die strenge opvatting is zij het met kritiek b.v. in Nederland van toepassing (H. Boonk, T.V.R. 2007, 91).

Weiswaar is dit weinig modern, behalve inzake spoor- en luchtvervoer. Indien een moderne wending verkozen wordt om de exclusiviteit te nuanceren denk ik dat het dan voor iedereen - behalve de advocaten - de beste oplossing is geen subsidiäre uitbreiding onder bepaalde voorwaarden te voorzien, daar dit enkel voor nieuwe betwistingen kan zorgen maar een beperkte verbreding te kiezen, om het vorderingsrecht te erkennen aan iedereen die gebonden is door het vervoercontract, en die enkel die hoedanigheid en de omvang van zijn persoonlijke schade zou moeten bewijzen. In dit geval zal moeten beslist worden of het volstaat voor een verkoper niet betaald te zijn door zijn koper daar dit uiteraard voor gevolg zou hebben dat de koper die de verkoopprijs niet betaald heeft tegelijk (of later...) dezelfde vordering zou kunnen indienen.

*Pv2. Duminié &*

*J. de Bouter*

4.

62

Daar het naamcognossement nog steeds opduikt, zoals terecht opgemerkt door raadshoer De Baets alsook B. Vanheule en K. Sies, is het moeilijk dit af te schaffen. Wel blijkt het wenselijk te zorgen voor de afschaffing van het onderscheid tussen de gevolgen van het naamcognossement en die van een zeevrachtbrief en dus met zoveel woorden te stellen dat, bij gebrek aan uidrukkelijke clausule in het naamcognossement, de voorlegging ervan niet nodig is om aflevering te bekomen en dat het eventueel exclusief vorderingsrecht van de cognossementhouder niet van toepassing is in het geval van een naamcognossement.

63

Het is wel bekend dat het standpunt van de goederverzekeraars en dit van de rederijen moeilijk verenigbaar zijn.

Het zou zeker nuttig zijn statistieken te verzamelen wat betreft de schadegevallen van containers vervoerd aan dek van volcellulaire containerschepen.

Blijkbaar beschikken de Belgische verzekeraars over dergelijke statistieken niet. De rederijen en de P & I Clubs moeten die wel hebben (vermits alle containers uiteraard niet verzekerd worden); mogelijk bestaan dergelijke statistieken op internationaal vlak.

Het is opvallend dat de P & I dekking blijkt beperkt te worden m. b. t. niet gedeclareerde deklading (cfr. b. v. de Rules 2006 van West of England, Rule 2, section 16 (k) ([www.westpandi.com/westpandi.rules/2006/class+1/part+1/rule+2+section+16.htm](http://www.westpandi.com/westpandi.rules/2006/class+1/part+1/rule+2+section+16.htm).) Dergelijke bepalingen werden zeker ingelast op basis van statistieken die opgevraagd zouden moeten worden. Indien de eigen P & I Clubs het risico van deklading enkel onder bepaalde voorwaarden wensen te verzekeren moet men uiteraard begrip hebben voor de terughoudendheid van de ladingbelanghebbenden.

64

Ik sluit mij aan op het antwoord van raadshoer De Baets, nl. in wezen het wegsnoeien van dor hout, met de gepaste voorzorg rekening houdende met de onmogelijkheid artikel 91 te wijzigen in de mate het om internationaal recht gaat.

Principieel moeten de verschillen tussen de verplichte regels op internationaal vlak vermeden worden met de regels die van toepassing zullen zijn wanneer de internationale tekst niet dwingend van toepassing is.

65

Zonder twijfel : ja.

66

Zonder twijfel : ja. Ik meen niet dat dit moet afhangen van het bestaan van "een duidelijk onevenwicht inzake economische macht/onderhandelingspositie", zoals gesteld door F. Stevens : het goederenvervoer per spoor, over de weg en over de lucht is reeds lang steeds van dwingend recht. De noodzakelijke zekerheid in de handelsbetrekkingen is ook nodig inzake zeevervoer.

67

Het volstaat te stellen dat de dwingende regeling van toepassing is tot alle zeetransporten van goederen, met of zonder transportdocument (cognossement, zeevrachtbrief, EDI, etc.), in het voordeel van alle goederenbelanghebbenden, behalve t.o.v. de bevrachter onder een charter-partij.

Die eenvoudige verwoording levert trouwens de oplossing op voor het - gebeurlijk - onderscheid tussen reisbevrachting en vervoercontract.

Dit blijkt mij een beter onderscheidingscriterium te zijn dan de machtsverhoudingen tussen partijen : wanneer een charter-partij bestaat impliceert dit in zichzelf dat gelijke machtsverhoudingen bestaan tussen bevrachter en vervoerster, terwijl de afwezigheid van charter-partij het contract in de categorie "vervoercontract" automatisch zou laten vallen.

Misschien bestaat het een risico dat zeevervoerders de zeevrachtbrieven etc. zouden "charter-partij" betitelen; dit zou uiteraard niet toelaten de afzender te beroven van de dwingende bescherming. Om dit risico te vermijden moet men uiteraard met veel aandacht de definitie van de charter-partij behoorlijk omschrijven (cfr. de vragen nr 57 en 58).

Een andere oplossing zou kunnen zijn het toepassingsgebied van de dwingende regeling af te bakenen door de uitgifte van een transportdocument, in welke vorm ook, hierin begrepen EDI.

Een en ander moet ook gelden voor alle vormen van multimodaal of gecombineerd vervoer met een gedeelte ervan op zee. Het zou enkel een uitzondering moeten voorzien worden voor de bestaande regelgevingen wanneer ze van toepasselijk zijn inzake ro-ro vervoer (artikel 2 CMR) en kangeroe-vervoer (artikel 38 R.U.C.I.M.).

68

Om eindeloze geschillen te vermijden en om geen impunitieit te geven aan de uitvoeringsagenten kunnen een vorderingsrecht en een aansprakelijkheid erkend worden t.o.v. de uitvoeringsagenten, met dien verstande dat ze niet tot meer kunnen gehouden worden dan hetgeen door hun opdrachtgever (nl. de zeevervoerder) verschuldigd kan zijn aan de schadelijder en zonder hoger te kunnen zijn dan hetgeen de uitvoeringsagent aan zijn opdrachtgever verschuldigd kan zijn.

BVZ-Commissie 2

J. Albatou

6.

Dit is echter de gelegenheid om aan te stippen dat het Groenboek eigenaardig geen vraag stelt wat betreft de gebeurlijke uitbreiding van de huidige regelgeving onder artikel 91 wat betreft het lot van de goederen in de handen van de zeevervoerder vóór de inscheping en na de lossing.

Dit is ook de huidige strekking zowel van het Unctral ontwerp als van de Franse wet, de Regelen van Hamburg, het luchtvervoer reeds sinds het Verdrag van Warschau van 1929 en uiteraard het Verdrag van Montreal van 1999. Die uitbreiding zou dus gesuggereerd moeten worden.

De dwingrechtelijke regeling van het lot van de goederen vóór de inscheping en na de lossing zou uiteraard de gebruikelijke verschillen inzake takeclausules etc. vermijden.

De rederijen zullen misschien hierop antwoorden dat ze soms machteloos zijn t.o.v. bepaalde monopolies in bepaalde landen. Dit probleem is reeds nu gekend zelfs voor de schade ontstaan aan boord tijdens de ontstuwing en het begin van de lossingsverrichtingen, hetgeen zo nodig in rekening gehouden wordt door de rechtspraak die desgevallend toepassing van de litera q doet; hetzelfde zou kunnen gelden voor de schade na de lossing.

Dit zal vanzelfsprekend voor de rederijen impliceren een voldoendegevend antwoord te bekomen op de vraag nr 85, die behandeld wordt door Commissie 4.

69

De EDI "documenten" kunnen en moeten gewoon gelijkgesteld worden met de andere transportdocumenten.

70

Zoals wat betreft de vraag nr 61 moet een principiële keuze gedaan worden tussen een strenge en een ruime opvatting.

De strenge opvatting zou erin bestaan het vorderingsrecht te binden aan het beschikkingsrecht, hetgeen trouwens perfect logisch is : de schadeloosstelling is de vergoeding in het voordeel van degene die de aflevering niet heeft kunnen bekomen, hetgeen afhangt van het vorderingsrecht. Hoe kan iemand die geen afleveringsrecht heeft schadeloosstelling vragen omdat hij geen aflevering bekomen heeft ?

Het voordeel van die strenge opvatting is redetwistingen te vermijden met de vervoerders en ook deze laatste te beschermen tegen het risico van een latere reclamatie door een tweede reclamant.

BVZ. Commissie 2

J. Libouton

7.

Indien een ruime opvatting verkozen wordt om aan iedereen een vorderingsrecht te erkennen is het uiterst moeilijk de vervoerder te beschermen tegen het risico van een tweede reclamatie : men kan zich niet vergenoegen te stellen, zoals gesuggereerd door F. Stevens dat de "verdere discussies zijn uit te vechten tussen de latingsbelanghebbenden onderling, op basis van hun onderling (contractuele) verhoudingen" : het is inderdaad weinig aanvaardbaar door de koper de gevolgen te laten dragen van het initiatief van de (oneerlijke ...) verkoper die een vlugge kwijting zou gegeven hebben aan de vervoerder mits een lagere vergoeding.

Indien de vervoerder niet behoorlijk beschermd wordt tegen een latere reclamatie door een tweede reclamant zal hij geneigd zijn vrijwillige regelingen vóór het verstrijken van de verjaaringstermijn t.o.v. de andere mogelijke belanghebbenden te vermijden; dit brengt ons terug naar het voordeel van de strenge opvatting.

71 t/m 79

Ja.

m. vr. gr.

Jacques Libouton