

**Ponet & De Vleeschauwer (Secretariaat)**

*BVZ-Commissie 2*  
*W. Van Gompel*

**Van:** Wilfried Van Gompel [WVVanGompel@BDMAntwerp.be]

**Verzonden:** woensdag 26 september 2007 9:22

**Aan:** Ponet & De Vleeschauwer (Secretariaat)

**CC:** karel.stes@exmar.be; DominiqueFontijn@bdv.be; jan.haentjens@europt-irs.be;  
bernard.vanhuele@brv.be; paul.debaets@skynet.be; frank.stevens@roosendaal-keyzer.be;  
p.verguts@legis.be; guyvandoosselaere@vandoosselaere.be;  
adrypoelmans@vandoosselaere.be; binsel@antwerp-dim.be; wirm@fransenadvocaten.com;  
RalphDewit@vandoosselaere.be; eric@ericvanhooydonk.be; paul.bettens@bdvlaw.be;  
jan.haentjens1@telenet.be

**Onderwerp:** RE: Commissie 2 - werkgroep "bevrachting- en vervoerovereenkomst" BVZ - Groenboek

Beste Frans,

) Ziehier mijn antwoord. Graag Uw aandacht voor vraag 65. Ik denk dat er belangrijke tekstargumenten zijn die tegen de stelling van de Koninklijke Commissie, als zou de zeevrachtbrief nu niet onder artikel 91 vallen, pleiten. Wellicht is het wel nuttig, nu blijkt dat men zich op dat punt kan vergissen, één en ander te verduidelijken.

) Met vriendelijke groet,

) Wilfried

**Vraag 57 & 58 :** Een volledige herwerking lijkt niet nodig. Er is geen enkele aanleiding tot het invoeren van dwingende bepalingen

**Vraag 59 :** Nee, Vooreerst omdat het nog steeds maar gaat om een *ontwerp*-verdrag en een aantal wezenlijke punten nog niet vastliggen. Verder ook omwille van het feit dat absoluut nog niet duidelijk is of en in welke mate het Uncitral-verdrag wereldwijde erkenning zal krijgen. Verder ook omdat er inhoudelijk kritiek kan geleverd worden op het verdrag, ondermeer in verband met de zeer brede "opting out" mogelijkheden .

) **Vraag 60. :** Ik meen dat moet gestreefd worden naar een zo breed mogelijke toepassing van artikel 91, zodanig dat zoveel mogelijk belanghebbenden die niet op voet van gelijkheid en transparantie met de zeevervoerder hebben gecontracteerd de bescherming van de Haags-Visbysche regels genieten. De problematiek hangt samen met het antwoord op vraag 65 en ik meen dat het criterium moet zijn dat iedereen die rechten kan putten uit een overeenkomst van vervoer van goederen per schip van en naar een Belgische haven – wanneer één van de constitutionele elementen van die overeenkomst de ontvangst van goederen ter vervoer behéist- de bescherming van artikel 91 moet genieten.

) **Vraag 61 :** Ik meen van niet. De eigenheid van het cognossement vergt mijns inziens dat – wanneer een cognossement wordt uitgegeven- het vorderingsrecht exclusief aan de cognossementshouder moet toekomen. Indien men aan meerder partijen een vorderingsrecht toekent opent men m.i. een doos van pandora : men zal concurrerende vorderingen krijgen, waarbij bepalingen van de koop/koopovereenkomst en betwistingen tussen koper/verkoper zullen insluipen in het vervoercontract etc.

) Dat exclusief vorderingsrecht zou moeten gepaard gaan met een versoepelde regeling qua bewijsvoering. Het is vaak moeilijk voor de cognossementshouder -die aflevering van de goederen tegen overdracht van een cognossement heeft verkregen – om post factum te bewijzen dat hij effectief de cognossementshouder was. Daarom zou een prima facie-bewijs voldoende moeten zijn, waarbij het aan de zeevervoerder toekomt om –zo het vorderingsrecht betwist wordt- te bewijzen dat degene die vordert niet de rechtmatige cognossementshouder is waaraan werd afgeleverd.

**Vraag 62** Ja, het naamcognossement bestaat. Het wordt gebruikt. Bovendien leunt de zeevrachtbrief nauw aan bij het naamcognossement (qua uiterlijk en inhoud verschilt een naamcognossement niet

van een waybill). Een mogelijke oplossing voor de zeevrachtbrief zou kunnen zijn de zeevrachtbrief met het naamcognossement gelijk te stellen. M.i. is het enige wezenlijke verschil tussen de twee documenten de verplichting tot al dan niet fysieke presentatie van het document om aflevering van de goederen te verkrijgen.

**Vraag 63 :** Ja , dekcargo – ook aan boord van volcellulaire containerschepen – is aan grotere risico's onderworpen De exoneratie – en limitatiebepalingen van de Haags-Visbysche regels veronderstellen dat de goederen in het ruim – onttrokken aan de elementen- worden vervoerd. Het is normaal dat – indien de goederen niet in het ruim staan – de ladingbelanghebbers daarvan door middel van een uitdrukkelijke clausule op het cognossement, worden verwittigd , eventueel kunnen protesteren ed. De Cassatierechtspraak is op dit punt trouwens gevestigd en ze gaat uit van de verdragsautonomie.

**Vraag 64 :** geen mening

**Vraag 65 :** ja , dit is zeer wenselijk. Men stelt immers in de praktijk vast dat afzenders vaak door de uitgifte van een zeevrachtbrief (niet zelden onder de hoofding "express bill of lading" of "seaway bill of lading" maar voor het overige met quasi dezelfde lay-out als een klassiek cognossement) verschaakt worden . Die afzenders hebben er vaak geen idee van dat het document dat ze van de zeevervoerder hebben gekregen, later door dezelfde zeevervoerder zal ingeroepen worden om aan de toepassing van artikel 91 te ontsnappen.

**Vraag 66 :** Overigens ben ik niet overtuigd van de juistheid van de bewering van de Koninklijke Commissarissen, op pagina 66 van het Groenboek , als zouden zeevrachtbrieven nu buiten het toepassingsgebied van artikel 91 vallen. (Maar het feit dat het expertenteam zulks zo ongenuanceerd beweert is alvast een bewijs van de noodzaak tot verduidelijking). Er is m.i. veel te zeggen voor de stelling dat een samenlezing van de artikel 1, b van artikel 91 "of een dergelijk stuk recht gevend op het vervoer van goederen over zee" met artikel 6 (dat een opting-out mogelijkheid bevat voor "andere verladings.... die een bijzondere afspraak rechtvaardigen" , mits de bedingen opgenomen zijn , niet in een cognossement maar in een ontvangstbewijs dat een niet verhandelbaar stuk is – hetgeen doet besluiten dat zo'n document een "dergelijk stuk" van artikel 1, b is, anders was artikel 6 overbodig) lijkt tot het besluit dat het toepassingsgebied van de Haags-Visbysche regels zich uitstrekt tot alle documenten die een vervoersovereenkomst bevatten en tegelijkertijd een ontvangstbewijs zijn. Zeevrachtbrieven voldoen aan dat criterium.

Het is alleszins wenselijk dat dat in de wet zou worden verduidelijkt.

**Vraag 66.** Ja, anders heeft het geen enkele zin.

**Vraag 67 :** Het is mij niet duidelijk waarom deze vraag hier – onder deze hoofding gesteld wordt. In de mate waarin wordt besloten dat de zeevrachtbrief onder artikel 91 valt heeft het vervoer onder dat soort documenten geen aparte afbakingsregeling

**Vraag 68 :** wat zeker moet gebeuren is dat het aansprakelijkheidsregime van de zeevervoerder voor de periode voor lading of na de lossing dwingendrechtelijk moet worden geregeld, waarbij dient te bepalen dat de juridische aflevering van de goederen noodzakelijkwijze dient samen te vallen met de feitelijke aflevering (m.a.w waarbij takeclausules – die steunen op een zuivere fictie- geen uitwerking krijgen)

**Vraag 69** geen mening

**Vraag 70 :** ik meen dat men er best voor opteent om het vorderingsrecht te laten samenvallen met het beschiktingsrecht , teneinde concurrerende vorderingen en nodeloos gecompliceerde betwistingen te vermijden.