

Z

K G

COMMISSIE MARITIEM RECHT

ZEVENDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
(PRIVAATRECHT)
SCHEEPSAGENTEN EN
GOEDERENBEHANDELAARS



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer
Commissie Maritiem Recht

Verslaggever: Eric Van Hooydonk

ZEVENDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Dit Blauwboek bevat voorstellen van de Commissie Maritiem Recht voor de herziening van het Belgische scheepvaartrecht. Deze voorstellen vormen samen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en worden in 2011 en 2012 onderworpen aan een publieke consultatie. Hoewel de hier voorliggende tekst nog enkele onvolkomenheden zou kunnen bevatten, is er de voorkeur aan gegeven de tekst te publiceren op www.zeerecht.be zoals hij is voorgesteld tijdens de desbetreffende studiedag, zonder verbeteringen. Op basis van de ontvangen opmerkingen en overleg met belanghebbenden zal de Commissie Maritiem Recht de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek verder afwerken.

COMMISSIE MARITIEM RECHT

PROEVE
VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
(PRIVAATRECHT)

SCHEEPSAGENTUUR EN GOEDERENBEHANDELING

ZEVENDE BLAUWBOEK
OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Verslaggever:
Eric Van Hooydonk

‘Wát zeg je, kerel, verloren? De cog-nos-se-men-ten?’

‘Luister’ vervolgde hij zacht, na even op enige verklaring gewacht te hebben ‘ga ze zoeken, jongen, al moest je de hele haven onderstboven keren. En indien je ze niet vindt, dan... ja, wat er dan gebeurt dat mag God weten. Kom dan liefst niet terug. Spring dan maar in de Schelde en verzuip.’

[...]

Nu was er een meid het trottoir aan ‘t schrobben en Karelkje bedacht dat die zijn verwenste papieren wel gevonden kon hebben.

Hij bleef op een paar stappen van ‘t begoten terrein staan en zei toen ‘juffrouw’, waarop de meid het schrobben staakte en hem aankeek.

‘Hebt u mijn cognossementen soms niet gevonden?’ vroeg Karelkje, een stap nader komend.

De meid knelde haar bezem vaster in haar rode vuisten en nam een dreigende houding aan.

‘Laat mij met rust, en loop door, snotjongen, of ik roep’ dreigde zij.

Karelkje trok behoevaam terug, stak de straat over en ging door naar de P. and O. Company.

‘Smeerlap!’ riep de meid hem na.

(Willem Elsschot, *Een ontgoocheling*, 1914)

COLOFON

Eric Van Hooydonk

Zevende Blauwboek over de herziening van het Belgisch Scheepvaartrecht

Antwerpen

Commissie Maritiem Recht

2012

208 pag. - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Etienne Schouppe and Eric Van Hooydonk

© 2012 Eric Van Hooydonk

Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van de auteur.

Hoewel bij de realisatie van deze uitgave een zo groot mogelijke nauwkeurigheid en correctheid werd nagestreefd, kan voor de aanwezigheid van eventuele (druk)fouten, onvolkomen- en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteurs hiervoor geen aansprakelijkheid.

Eric Van Hooydonk Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht

Emiel Banningstraat 21/23, B-2000 Antwerpen

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, DG Maritiem Vervoer

Vooruitgangstraat 56, B-1210 Brussel, lokaal 7A03

zeerecht@mobilit.fgov.be, droitmaritime@mobilit.fgov.be

www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be

VOORWOORD

De federale overheid heeft de jongste jaren aanzienlijke inspanningen geleverd om België als maritieme natie op de internationale kaart te zetten. De succesrijke herinvlagging van de Belgische koopvaardij en de profilering in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie zijn o.m. gepaard gegaan met diverse ingrepen tot modernisering van de maritieme wetgeving (nieuwe Wrakkenwet, nieuwe Scheepsarbeidsovereenkomstwetten voor de zeevisserij en de koopvaardij, toetreding tot het LLMC-Protocol en het Bunkerolieverdrag, nieuwe Maritieme Beveiligingswet, ...) en met een erkenning van het Noordzeebeleid als een afzonderlijk beleidsdomein. Samen met het aanhoudende succes van en de investeringen in de zee- en binnenhavens duidt dit op een grote dynamiek en vitaliteit, zowel in de publieke als de private haven- en scheepvaartsector. Deze sector is en blijft de motor van de Belgische economie.

Sinds enkele jaren is een volledige herziening van de Belgische scheepvaartwetgeving in voorbereiding. De in 2007 opgerichte Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zeerecht werkt aan een volledig nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek. Met de medewerking van talrijke binnen- en buitenlandse experts wordt een nieuwe wettelijke regeling uitgedokterd die de competitiviteit van de Belgische scheepvaart- en havenbedrijven en van de maritiem-juridische dienstverleners nog verder kan versterken. Dergelijke herziening is dringend nodig omdat de huidige Zeewet, waarvan de basisversie dateert uit 1879, sterk verouderd is.

In de eerste jaarhelft van 2011 wordt een Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gelanceerd, die meteen wordt onderworpen aan een publieke consultatie. Voorliggend Blauwboek is het achtste in een reeks van een twaalfstal verslagen van de herzieningscommissie. Deze verslagen bevatten een kritische analyse van de huidige Belgische wetgeving, die werd uitgewerkt mede in het licht van internationale verdragen, buitenlandse wetgeving en de betrokken belangen. Op basis van deze onderbouwde kritiek worden in de verslagen concrete tekstvoorstellen met bijhorende toelichting gepresenteerd. Ik feliciteer de herzieningscommissie met de grondigheid en de indrukwekkende resultaten van haar werkzaamheden.

Meteen doe ik een warme oproep aan alle betrokkenen uit de scheepvaart- en havensector en uit de juridische wereld om actief aan de consultatie deel te nemen en bij te dragen tot de opstelling van een wettelijke regeling die maximaal aan de noden beantwoordt. Op basis van de resultaten van de consultatie en een publiekrechtelijk complement zal een voorontwerp van wet worden opgesteld dat wordt onderworpen aan het formele wetgevende proces.

Brussel, 26 april 2011

Etienne Schouppe
Staatssecretaris voor Mobiliteit



TEN GELEIDE

De Belgische scheepvaart- en havensector behoort tot de wereldtop. De zeehaven van Antwerpen is de tweede van Europa en in vele opzichten, waaronder haar oppervlakte, de grootste ter wereld. Zeebrugge, Gent, Oostende, Brussel en Luik vervullen, elk wat hun activiteiten betreft, in Europa eveneens een leidinggevende rol. Wat betreft tonnage behoort de Belgische koopvaardij al jaren tot de twintig grootste ter wereld, vóór deze van verschillende grote Europese maritieme naties. De Belgische transportverzekeringsmarkt hoort bij de vijftien belangrijkste van de wereld. Maritiem België beschikt over een internationaal erkende know-how op bouwkundig, nautisch, economisch en juridisch gebied. In een tijd van globalisering is de maritieme sector meer dan ooit het kroonjuweel van de Belgische economie.

Met het oog op de verdere uitbouw van de Belgische scheepvaartsector – of de 'scheepvaartcluster' – is de herziening van het Belgische zeerecht een prioriteit. De huidige Belgische Zeewet – in het Wetboek van Koophandel opgenomen als Boek II – is volledig voorbijgestreefd door de hedendaagse praktijk van het zeevaart- en zeehandelsbedrijf en door buitenlandse wetgevingen.

Tijdens een druk bijgewoonde studiedag te Antwerpen op 16 mei 2006 kondigde toenmalig Minister van Mobiliteit en de Noordzee Renaat Landuyt een grootscheepse herziening van het zeerecht aan. Onder zijn impuls en met steun van de Koninklijke Belgische Redersvereniging is eind 2006 een beperkt Expertenteam Zeewet van start gegaan met de voorbereiding van een Nieuwe Belgische Zeewet. Dit team heeft een Groenboek gepubliceerd waarmee een aantal eerste ideeën en suggesties werden onderworpen aan een succesrijke eerste publieke consultatie.

Bij Koninklijk Besluit van 27 april 2007 werd een Commissie Maritiem Recht opgericht die de redactie van een nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek voorbereidt. Minister van Mobiliteit Yves Leterme en vervolgens Staatssecretaris Etienne Schouppe verleenden dit project volle steun. De herzieningscommissie treedt onafhankelijk op en tracht met alle in het geding zijnde publieke en commerciële belangen rekening te houden, zodat een goed evenwicht wordt bereikt. Het hoofdobjectief is het versterken van de internationale uitstraling en aantrekkingskracht van de Belgische scheepvaartcluster als geheel.

Na een grondige voorbereiding¹ en overleg met talrijke deskundigen kan de Commissie Maritiem Recht thans, in een reeks van een twaalftal verslagen, 'Blauwboeken' genoemd, haar bevindingen en concrete voorstellen omtrent het privaatrechtelijk scheepvaartrecht ontvouwen. Deze Blauwboeken maken meteen het voorwerp uit van een (tweede) publieke consultatie.

Voorliggend Blauwboek bevat de nieuwe bepalingen betreffende de scheepagentuur en de goederenbehandeling.

¹ De websites werden laatst geconsulteerd op 15 april 2011. Dank is verschuldigd aan Mr. C. Clijmans voor overleg over IPR-aspecten.

Namens de Commissie druk ik de hoop uit dat de scheepvaart-, haven- en rechtswereld de verslagen grondig zal bestuderen en constructieve voorstellen zal formuleren om de teksten waar nodig te verbeteren vooraleer ze aan de formele wetgevende procedure worden onderworpen. De Commissie dankt alle deelnemers aan deze consultatie bij voorbaat en van harte voor hun bijdrage.

Antwerpen, 26 april 2011

Eric Van Hooydonk
Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht



KRACHTLIJNEN VAN DE HOOFDSTUKKEN ‘SCHEEPSAGENTUUR’ EN ‘GOEDERENBEHANDELING’ VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)

In voorliggend Blauwboek worden de Hoofdstukken van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende het privaatrechtelijk statuut van de scheepsagentuur en de goederenbehandeling voorgesteld.

Uit het uitgevoerde kritische onderzoek van het huidige recht is gebleken dat i.v.m. de scheepsagentuur de volgende wetgevende ingrepen wenselijk zijn:

- een uitdrukkelijke bekrachtiging van de kwalificatie van de scheepsagentuur als lastgeving;
- een uitdrukkelijke bevestiging dat de scheepsagent-lasthebber kan volstaan met de vermelding dat hij optreedt als vertegenwoordiger van een bepaald, met name genoemd schip of een – duidelijk geïdentificeerde – opdrachtgever;
- een uitdrukkelijke bevestiging van de gelding van de Handelsagentuurwet, zonder evenwel het toepassingsgebied van die wet uit te breiden, en met vervanging van de bepalingen ervan over de rechten en plichten van de partijen en de verjaring door specifieke bepalingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek, die ook gelden voor niet-permanente scheepsagenten;
- een verduidelijking van de taak van de scheepsagent, i.h.b. een bevestiging van de bevoegdheid van de scheepsagent om in naam van en voor rekening van zijn mandant betekeningen, kennisgevingen en andere mededelingen te ontvangen;
- een afstemming van het aansprakelijkheidsregime van de scheepsagent op het nieuwe aansprakelijkheidsregime van de goederenbehandelaar;
- de invoering van enkele verduidelijkende IPR-regels.

Wetgevingstechnisch worden voormelde ingrepen gerealiseerd door de scheepsagentuur in de Proeve van het Belgisch Scheepvaartwetboek te benaderen als een specifieke benoemde overeenkomst, zonder er echter een volledig autonome of integrale wettelijke regeling in op te nemen. De relevante bepalingen van de Handelsagentuurwet en het Burgerlijk Wetboek dienen, met een aantal correcties, hun gelding te behouden. Het Belgisch Scheepvaartwetboek dient alleen een aanvullend raamwerk te bevatten. In dit nieuwe, hybride regime wordt de scheepsagentuurovereenkomst gedeeltelijk behandeld als een specifiek benoemd contract, maar tegelijk ook als een verschijningsvorm van de gemeenrechtelijke lastgevings- en handelsagentuurovereenkomsten. De afstemming op de regeling van de goederenbehandeling gebeurt binnen het desbetreffende Hoofdstuk.

De huidige juridische regeling i.v.m. de goederenbehandeling in België is niet meer afgestemd op de realiteit van het havenbedrijf. Omtrent de geldingskracht van zelfregulering en de kwalificatie van de goederenbehandelingsovereenkomst bestaat rechtsonzekerheid. Het uit het stuwadoorsarrest, de havengebruiken en cognossemementsbedingen volgende aansprakelijkheidsvacuüm ten nadele van de ladingbelanghebbenden kan niet worden gehandhaafd. De havengebruiken en de erop aansluitende rechtspraak inzake de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar kwamen tot ontwikkeling in een fundamenteel andere juridische en economische context dan de huidige en moeten vandaag, in diverse opzichten, als voorbijgestreefd worden beschouwd. De quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar ligt zowel bij de beoefenaars van het algemeen verbintenissenrecht, als bij de maritieme juristen en het bedrijfsleven onder steeds heftiger vuur. Het huidige Belgische recht wijkt bovendien af van het aansprakelijkheidsregime van de goederenbehandelaar in de meeste buurlanden. Het in België bestaande aansprakelijkheidsvacuüm bestaat in de buurlanden niet. Aldaar beschikt de ladingbelanghebbende, weliswaar onder uiteenlopende condities, over een rechtstreekse

aansprakelijkheidsvordering tegen de goederenbehandelaar. Frankrijk is het enige land waar de goederenbehandeling is onderworpen aan een dwingende wettelijke regeling, die vorderingen principieel kanaliseert naar de opdrachtgever van de goederenbehandelaar, maar deze laatste toch niet helemaal immuun verklaart. Voorts bestaat er in België momenteel onduidelijkheid rond het optreden van de goederenbehandelaar bij inontvangstneming voor rekening van de ladingbelanghebbende van uitgaande goederen zowel als rond de havenprocedures i.v.m. inkomende goederen. Tenslotte beschikt de goederenbehandelaar onder het huidige recht over een gebrekkig beheersinstrumentarium.

Uit deze vaststellingen blijkt dat er nood is aan een nieuwe wettelijke regeling van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar en enkele belangrijke nevenkwesies. Na een vergelijkende analyse van mogelijke aanpassingsscenario's is de voorkeur gegeven aan de invoering van een specifieke en integrale Belgische wettelijke regeling i.v.m. goederenbehandeling, die in de mate van het mogelijke aansluit bij internationaal gangbare regelingen en voor alle betrokken partijen maximaal voorspelbaar is. De in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voorgestelde nieuwe regeling bevat o.m. de volgende componenten:

- een regeling van het toepassingsgebied;
- de vastlegging van het gedeeltelijk dwingendrechtelijke karakter van de wettelijke regeling;
- ter aanvulling van het algemene regime van zelfregulering, een juridisch raamwerk voor de vaststelling van kaai- en terminalreglementen;
- een elementaire omschrijving van de rechten en plichten van de partijen bij een goederenbehandelingsovereenkomst;
- een regeling van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar voor verlies van of schade aan lading en voor vertraging;
- de toekenning aan derden van een vorderingsrecht tegen de goederenbehandelaar, waardoor het aansprakelijkheidsvacuüm wordt opgevuld en beter wordt aangesloten bij het recht in de buurlanden;
- de inroepbaarheid door de goederenbehandelaar van een aantal wettelijke, transportmodusneutrale of uniforme verweermiddelen, die aansluiten bij internationaal gangbare regelingen, inz. deze van het zeerecht;
- een regeling van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar voor schade aan vervoermiddelen;
- een regeling m.b.t. het retentierecht van de goederenbehandelaar;
- een regeling van het recht van de goederenbehandelaar om maatregelen te nemen i.v.m. risicogoederen en onbeheerde goederen;
- een regeling omtrent de verjaring van vorderingen;
- een beperkte bijhorende IPR-regeling.

INHOUD

VOORWOORD DOOR ETIENNE SCHOUPPE, STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT	5
TEN GELEIDE DOOR ERIC VAN HOOYDONK, VOORZITTER VAN DE COMMISSIE MARITIEM RECHT	6
KRACHTLIJNEN VAN DE HOOFDSTUKKEN 'SCHEEPSAGENTUUR' EN 'GOEDERENBEHANDELING' VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)	8
INHOUD	10
AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN	16
ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS	20
1. ALGEMENE OPZET	22
A. POSITIE IN HET WETBOEK	22
B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN	23
2. SCHEEPSAGENTUUR	27
A. HUIDIGE REGELING	27
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	27
A.2. BEOORDELING	28
a) ALGEMENE KRITIEK	28
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	28
- ONZEKERE JURIDISCHE KWALIFICATIE VAN DE SCHEEPSAGENTUUR	28
- BETWISTINGEN OVER DE PERSOONLIJKE GEHOUDENHEID VAN DE SCHEEPSAGENT DIE SLECHTS VERKLAART OP TE TREDEN ALS AGENT VAN EEN BEPAALD SCHIP	37
- DE BEPERKING VAN HET TOEPASSINGSGEBIED VAN DE HANDELSAGENTUURWET TOT DE PERMANENT OPTREDENDE SCHEEPSAGENT	39
- ONDUIDELIJKHEID OVER SOMMIGE ASPECTEN VAN DE TAAK VAN DE SCHEEPSAGENT, I.H.B. DE BEVOEGDHEID OM GERECHTELIJKE STUKKEN IN ONTVANGST TE NEMEN	43
- GEBREK AAN AFSTEMMING VAN HET AANSPRAKELIJKHEIDSREGIME VAN DE SCHEEPSAGENT OP DAT VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR	51
- ONDUIDELIJKHEID ROND HET IPR-REGIME VAN DE SCHEEPSAGENTUUR	54
b) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	56
c) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	60
- DUITSLAND	60
- ENGELAND	62
- FRANKRIJK	64
- LUXEMBURG	69
- NEDERLAND	69
- ANDERE LANDEN	73
d) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	79
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	79
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	79
	10

- INTEGRAAL AUTONOOM SCENARIO: INTEGRALE WETTELIJKE REGELING VAN DE SCHEEPSAGENTUUR ALS BENOEMDE OVEREENKOMST, MET TERZIJDESTELLING VAN DE HANDELSAGENTUURWET EN HET BURGERLIJK WETBOEK	81
- SPECIFIEK AANVULLEND SCENARIO: GEDEELTELIJKE WETTELIJKE REGELING VAN DE SCHEEPSAGENTUUR, MET OPLOSSINGEN VOOR SPECIFIEKE PROBLEMEN	81
- INTEGRAAL AANVULLEND SCENARIO: HYBRIDE WETTELIJKE REGELING VAN DE SCHEEPSAGENTUUR ALS BENOEMDE OVEREENKOMST, IN AANVULLING OP DE HANDELSAGENTUURWET EN HET BURGERLIJK WETBOEK	82
E) SLOTSOM	82
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	
B.1. ARTIKEL 7.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [HET BEGRIIP SCHEEPSAGENTUUROVEREENKOMST]	83
A) WETTEKST	83
B) TOELICHTING	83
B.2. ARTIKEL 7.2. INTERNATIONALE TOEPASSING	85
A) WETTEKST	85
B) TOELICHTING	85
B.3. ARTIKEL 7.3. MATERIËLE TOEPASSING	85
A) WETTEKST	85
B) TOELICHTING	86
B.4. ARTIKEL 7.4. ANDERE REGELGEVING	86
A) WETTEKST	86
B) TOELICHTING	86
B.5. ARTIKEL 7.5. AFWIJKENDE BEDINGEN	87
A) WETTEKST	87
B) TOELICHTING	87
B.6. ARTIKEL 7.6. KWALIFICATIE	87
A) WETTEKST	87
B) TOELICHTING	88
B.7. ARTIKEL 7.7. RECHTEN EN PLICHTEN VAN PARTIJEN	88
A) WETTEKST	88
B) TOELICHTING	88
B.8. ARTIKEL 7.8. TAKEN VAN DE SCHEEPSAGENT	89
A) WETTEKST	89
B) TOELICHTING	90
B.9. ARTIKEL 7.9. HOEDANIGHEID VAN EN TOEREKENING AAN DE OPDRACHTGEVER	91
A) WETTEKST	91
B) TOELICHTING	92
B.10. ARTIKEL 7.10. BETEKENINGEN, KENNISGEVINGEN EN MEDEDELINGEN	93
A) WETTEKST	93
B) TOELICHTING	93
B.11. ARTIKEL 7.11. VERJARING	100
A) WETTEKST	100
B) TOELICHTING	100

3. GOEDERENBEHANDELING	102
A. HUIDIGE REGELING	102
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	102
A.2. BEOORDELING	102
a) ALGEMENE KRITIEK	102
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	102
- RECHTSONZEKERHEID OMTRENT DE KWALIFICATIE VAN DE GOEDERENBEHANDELINGSOVEREENKOMST	103
- AANSPRAKELIJKHEIDSVACUÛM TEN NADELE VAN DE LADINGBELANGHEBBENDEN	106
- ONDUIDELIJKHEID OMTRENT DE HAVENPROCEDURES I.V.M. UITGAANDE GOEDEREN	117
- ONDUIDELIJKHEID OMTRENT DE HAVENPROCEDURES I.V.M. INKOMENDE GOEDEREN	118
- GEBREKKIGHEID VAN HET BEHEERSINSTRUMENTARIUM VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR	122
b) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	123
c) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	125
- DUITSLAND	125
- ENGELAND	128
- FRANKRIJK	132
- LUXEMBURG	136
- NEDERLAND	136
- ANDERE LANDEN	138
d) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	140
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	140
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	141
- 'BEFORE AND AFTER'-SCENARIO: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE ZEEVERVOERDER VAN INONTVANGSTNEMING TOT AFLEVERING	143
- VORDERINGSRECHT-SCENARIO 1: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR-UITVOERINGSAGENT TEGENOVER DERDEN, MET DOORWERKING TEN GUNSTE VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR VAN DE VERVOEROVEREENKOMST	146
- VORDERINGSRECHT-SCENARIO 2: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR-UITVOERINGSAGENT TEGENOVER DERDEN, MET DOORWERKING TEN GUNSTE VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR VAN DE STUWADOORSOVEREENKOMST	149
- VORDERINGSRECHT-SCENARIO 3: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR-UITVOERINGSAGENT TEGENOVER DERDEN, MET ALTERNATIEVE DOORWERKING TEN GUNSTE VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR VAN DE VERVOER- OF DE STUWADOORSOVEREENKOMST	149

- VORDERINGSRECHT-SCENARIO 4: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR-UITVOERINGSAGENT TEGENOVER DERDEN, MET GECOMBINEERDE DOORWERKING TEN GUNSTE VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR VAN DE VERVOER- EN DE STUWADOORSOVEREENKOMST	149
- VORDERINGSRECHT-SCENARIO 5: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR-UITVOERINGSAGENT TEGENOVER DERDEN, MET AUTONOME WETTELIJKE VERWEERMIDDELEN TEN GUNSTE VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR	150
- VORDERINGSRECHT-SCENARIO 6: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR-UITVOERINGSAGENT TEGENOVER DERDEN, MET AUTONOME VERWEERMIDDELEN TEN GUNSTE VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR EN AANVULLENDE DOORWERKING VAN DE VERVOER- EN/OF DE GOEDERENBEHANDELINGSOVEREENKOMST	150
- INTEGRAAL SCENARIO 1: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE INTEGRALE REGELING VAN HET STATUUT VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR OP BASIS VAN HET OTT-VERDRAG	150
- INTEGRAAL SCENARIO 2: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE INTEGRALE REGELING VAN HET STATUUT VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR GEÏNSPIREERD DOOR DE FRANSE WETGEVING	151
- INTEGRAAL SCENARIO 3: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE INTEGRALE REGELING VAN HET STATUUT VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR OP BASIS VAN EEN EIGEN MODEL	152
e) SLOTSOM	153
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	154
B.1. ARTIKEL 7.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [DE BEGRIPPEN GOEDERENBEHANDELINGSOVEREENKOMST, BEHANDELEN VAN GOEDEREN EN HAVENGEBIED]	154
A) WETTEKST	154
B) TOELICHTING	154
B.2. ARTIKEL 7.12. INTERNATIONALE TOEPASSING	159
A) WETTEKST	159
B) TOELICHTING	159
B.3. ARTIKEL 7.13. MATERIËLE TOEPASSING	160
A) WETTEKST	160
B) TOELICHTING	160
B.4. ARTIKEL 7.14. AFWIJKENDE BEDINGEN	161
A) WETTEKST	161
B) TOELICHTING	161
B.5. ARTIKEL 7.15. ANDERE REGELGEVING	161
A) WETTEKST	161
B) TOELICHTING	161
B.6. ARTIKEL 7.16. TERMINALREGLEMENTEN	162
A) WETTEKST	162
B) TOELICHTING	164
B.7. ARTIKEL 7.17. RECHTEN EN Plichten VAN PARTIJEN	173
A) WETTEKST	173
B) TOELICHTING	173

B.8. ARTIKEL 7.18. AANSPRAKELIJKHEID IN VERBAND MET LADING	174
A) WETTEKST	174
B) TOELICHTING	177
B.9. ARTIKEL 7.19. AANSPRAKELIJKHEID IN VERBAND MET VERVOERMIDDELEN	183
A) WETTEKST	183
B) TOELICHTING	184
B.10. ARTIKEL 7.20. GEMEENRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID	185
A) WETTEKST	185
B) TOELICHTING	185
B.11. ARTIKEL 7.21. RISICOGOEDEREN	186
A) WETTEKST	186
B) TOELICHTING	187
B.12. ARTIKEL 7.22. ONBEHEERDE GOEDEREN	187
A) WETTEKST	187
B) TOELICHTING	189
B.13. ARTIKEL 7.23. RETENTIERECHT	190
A) WETTEKST	190
B) TOELICHTING	190
B.14. ARTIKEL 7.24. VERJARING	192
A) WETTEKST	192
B) TOELICHTING	192
4. WETTEKST	194

AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN²

Arroyo	Arroyo, I., <i>Curso de derecho marítimo</i> , Barcelona, J.M. Bosch, 2001
Baughen	Baughen, S., <i>Shipping Law</i> , Londen, Cavendish, 2004
Beurier	Beurier, J.-P. (dir.), <i>Droits maritimes</i> , Parijs, Dalloz, 2008
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
Bonassies-Scapel	Bonassies, P. en Scapel, C., <i>Droit maritime</i> , Parijs, L.G.D.J., 2010
Braën	Braën, A., <i>Le droit maritime au Québec</i> , Montréal, Wilson & Lafleur Itée, 1992
Brussel I-Verordening	Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken
Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo	Carbone, S.M., Celle, P. en Lopez de Gonzalo, M., <i>Il diritto marittimo</i> , Turijn, G. Giappichelli, 2006
Carver	Treitel, G. en Reynolds, F.M.B., <i>Carver on Bills of Lading</i> , Londen, Sweet & Maxwell, 2005
Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. en Swatton, R.J., <i>Chorley & Giles' Shipping Law</i> , Londen, Financial Times, 1987
De Decker	De Decker, M., <i>Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht</i> , Antwerpen, V.Z.W. De Schroef, 1991
Delwaide-Blockx 1989	Delwaide, L. en Blockx, J., "Kroniek van zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1988", <i>TBH</i> 1989, (1004)
Delwaide-Blockx 1991	Delwaide, L. en Blockx, J., "Kroniek van Zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989", <i>TBH</i> 1990, (564)
Delwaide SB	Delwaide, L., <i>Scheepsbeslag</i> , Antwerpen, Kluwer, 1988
De Smet I	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , I, Brussel, Larcier, 1971
De Weerd I	De Weerd, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , I, Antwerpen, ETL, 1998
De Weerd II	De Weerd, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , I, Antwerpen, ETL, 2003

² Voor hieronder niet verklaarde afkortingen, zie Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Mechelen, Kluwer, 2008, 170 p.

Dirix-De Corte	Dirix, E. en De Corte, R., <i>Zekerheidsrechten</i> , Mechelen, Kluwer, 2006
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. en Brautaset, L., <i>Introduction to Maritime Law</i> , s.l., Tano Aschehoug, 1998
Gaskell-Asariotis-Baatz	Gaskell, N., Asariotis, R. en Baatz, Y., <i>Bills of lading: law and contracts</i> , Londen, LLP, 2000
Gilmore-Black	Gilmore, G. en Black, Ch.L., <i>The law of admiralty</i> , Mineola, The Foundation Press, 1975
Haak-Zwitser	Haak, K.F. en Zwitser, R., <i>Opdracht aan hulppersonen. Over logistieke dienstverlening in het vervoer</i> , s.l., Kluwer, 2003
Haak-Zwitser-Blom	Haak, K.F., Zwitser, R. en Blom, A., <i>Van haven en handel</i> , Deventer, Kluwer, 2006
Hare	Hare, J., <i>Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa</i> , Kenwyn, Juta, 1999
Hennebicq II.I	Hennebicq, L., Principes de Droit Maritime Comparé, II.I, Brussel / Parijs, Larcier / Pedone, 1910
Herber	Herber, R., <i>Seehandelsrecht</i> , Berlijn / New York, Walter de Gruyter, 1999
HVR	Regelen van Den Haag en Visby (zie Regelen van Den Haag)
<i>IVLZ</i>	<i>Internationaal Vervoerrecht over Land en Zee</i>
Knorre-Demuth-Schmid	Knorre, J., Demuth, K. en Schmid, R. Th., <i>Handbuch des Transportrechts</i> , München, C.H. Beck, 2008
Koller	Koller, I., <i>Transportrecht</i> , München, C.H. Beck, 2007
LA Huybrechts	Bernauw, K. e.a. (eds.), <i>Free on board. Liber Amicorum Marc A. Huybrechts</i> , Antwerpen / Cambridge, Intersentia, 2011
LA Libert	<i>Liber amicorum Hubert Libert</i> , Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 1999
LA Putzeys	Département de Droit international Charles De Visscher de la Faculté de Droit de l'Université catholique de Louvain, <i>Liber amicorum Jacques Putzeys</i> , Brussel, Bruylant, 1996
LA Roland	<i>Liber amicorum R. Roland</i> , Brussel / Gent, Larcier, 2003
LA Tricot	<i>Liber Amicorum Lionel Tricot</i> , Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1988
Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio	Lefebvre d'Ovidio, A., Pescatore, G. en Tullio, L., <i>Manuale di diritto della navigazione</i> , Milaan, Dott. A. Giuffrè, 2008
Libouton	Libouton, J., "Examen de jurisprudence (1979 à 1987). Le droit maritime", <i>RCJB</i> 1990, (129)
Mankowski	Mankowski, P., <i>Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht</i> , Tübingen, J.C.B. Mohr, 1995
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek

Noels TT	Noels, D., <i>De tussenpersonen in het transportrecht</i> , Gent, Mys & Breesch, 1996
OTT-Verdrag	Verdrag van de Verenigde Naties betreffende de aansprakelijkheid van exploitanten van vervoerterminals in de internationale handel, opgemaakt te Wenen op 19 april 1991
PG Boek 8 NBW	Claringbould, M.H., <i>Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer</i> , Deventer, Kluwer, 1992
Ping-Fat	Ping-Fat, S., <i>Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules</i> , Den Haag / Londen / New York, Kluwer Law International, 2002
Puttfarken	Puttfarken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Querci	Querci, F.A., <i>Diritto della navigazione</i> , Padua, Cedam, 1989
Rabe	Rabe, D., <i>Seehandelsrecht</i> , München, C.H. Beck, 2000
Regelen van Den Haag	Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen in zake cognosementen, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924
Regelen van Hamburg	VN Verdrag betreffende het vervoer van goederen over zee, opgemaakt te Hamburg op 31 maart 1978
Regelen van Rotterdam	VN Verdrag betreffende overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee, opgemaakt te Rotterdam op 23 september 2009
Remond-Gouilloud	Remond-Gouilloud, M., <i>Droit maritime</i> , Parijs, Pedone, 1993
Rodière TGDM ILA	Rodière, R., <i>Traité général de droit maritime. Introduction. L'armement</i> , Parijs, Dalloz, 1976
Rodière-du Pontavice	Rodière, R. en du Pontavice, E., <i>Droit maritime</i> , Parijs, Dalloz, 1997
Roland-Huybrechts-Roland	Roland, R., Huybrechts, M. en Roland, S., "Overzicht van rechtspraak. Scheepvaartrecht (1968-1975)", <i>TPR</i> 1976, (81)
Rome I-Verordening	Verordening (EG) Nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I)
Rome II-Verordening	Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen („Rome II")

Rossi-Martorano	Rossi, P. en Martorano, A., <i>Istituzioni di diritto della navigazione</i> , Turijn, G. Giappichelli, 2002
<i>S&S</i>	<i>Schip en schade</i>
Scheepsvoorrechtenverdrag 1926	Internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypothekeken op zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 10 april 1926
Schoenbaum I	Schoenbaum, T.J., <i>Admiralty and maritime law</i> , I, St. Paul, Thomson West, 2004
Smeesters-Winkelmolen I	Smeesters, C. en Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , I, Brussel, Larcier, 1929
SOLAS-Verdrag	Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee, opgemaakt te Londen op 1 november 1974 (zoals gewijzigd)
Stevens VOC	Stevens, F., <i>Vervoer onder cognossement</i> , Gent, Larcier, 2001
Tetley MCC I	Tetley, W., <i>Marine cargo claims</i> , I, Cowansville, Thomson Carswell, 2008
Tetley MCC II	Tetley, W., <i>Marine cargo claims</i> , II, Cowansville, Thomson Carswell, 2008
Tilleman LG	Tilleman, B., <i>Lastgeving</i> , Deurne, Kluwer, 1997
Van Gerven-Covemaeker	Van Gerven, W. en Covemaeker, S., <i>Verbintenissenrecht</i> , Leuven / Den Haag, Acco, 2010
Van Ryn-Heenen IV	Van Ryn, J. en Heenen, J., <i>Principes de droit commercial</i> , IV, Brussel, Bruylant, 1988
Vialard	Vialard, A., <i>Droit maritime</i> , Parijs, PUF, 1997
Zeewet	Wetboek van Koophandel, Boek II

ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS

Aan de organisatie van de publieke consultatie over de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek
(Privaatrecht) werken mee:

Organisatoren

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Commissie Maritiem Recht

Hoofdparters

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Koninklijke Belgische Redersvereniging

Hoofdsponsor

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Sponsors

Alfaport Antwerpen
Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf
Antwerpse Scheepvaartvereniging
Cobelfret
DAB Vloot
Elegis Advocaten
Eric Van Hooydonk Advocaten
Havenbedrijf Gent
Haven van Zeebrugge
Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars
Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen
Nateus
Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen
Ponet & De Vleeschauwer
Port Autonome de Liège
Roosendaal Keyzer
van Doosselaere Advocaten
Verbeke Melis Advocaten
Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen
Watererfgoed Vlaanderen
Wijffels Advocaten

Co-organisatoren

Universiteit Gent
Maritiem Instituut
Portius – International and EU Port Law Centre

1. ALGEMENE OPZET

A. POSITIE IN HET WETBOEK

7.1. In het eerder toegelichte³ en hieronder nogmaals weergegeven werkschema waarrond de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt opgebouwd, is de positie van de in voorliggend Zevende Blauwboek voorgestelde Hoofdstukken ‘Scheepsagentuur’ en ‘Goederenbehandeling’ (en van de bijhorende begripsomschrijvingen) gecursiveerd:

PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

BOEK 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

BOEK 2 – PUBLIEK SCHEEPVAARTRECHT

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Hoofdstuk 2 – Bronnen

Hoofdstuk 3 – Uitlegging

TITEL 2 – SCHEPEN

Hoofdstuk 1 – Statuut

Hoofdstuk 2 – Scheepsbouw

Hoofdstuk 3 – Scheepszekerheidsrechten

Hoofdstuk 4 – Scheepsbeslag

Hoofdstuk 5 – Openbaarheid

Hoofdstuk 6 – Overheidsschepen

TITEL 3 – REDERS

Hoofdstuk 1 – Scheepsmede-eigendom

Hoofdstuk 2 – Scheepsagentuur

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

TITEL 4 – SCHEPELINGEN

Hoofdstuk 1 – Scheepsarbeid

Hoofdstuk 2 – Gezagvoerders

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

TITEL 5 – VERVOER

Hoofdstuk 1 – Bevrachting

Hoofdstuk 2 – Vervoer

Hoofdstuk 3 – Sleep- en duwvaart

Hoofdstuk 4 – Goederenbehandeling

³ Blauwboek 1, 240-242, nrs. 1.265-1.266.

TITEL 6 – VOORVALLEN

Hoofdstuk 1 – Aanvaring

Hoofdstuk 2 – Berging

Hoofdstuk 3 – Averij-grosse

7.2. Zoals elders al vermeld⁴, zijn de Hoofdstukken i.v.m. scheepsagentuur en goederenbehandeling gevoegd bij de regelingen i.v.m. de reders resp. het vervoer, en nemen zij dus geen afzonderlijke Titel in. Dit is verantwoord wegens de nood aan een eenvoudige indeling van het Scheepvaartwetboek, de inhoudelijke verwantschap met de vermelde hoofdregelingen en de niet-opname in het wetboek van een regeling betreffende de expediteur en de vervoercommissair, waardoor een afzonderlijke titel over tussen- en hulppersonen niet noodzakelijk is.

B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN

7.3. In de hier voorgestelde Hoofdstukken is een nieuwe wettelijke regeling opgenomen m.b.t. de scheepsagenten en de goederenbehandelaars, twee types dienstverleners die, zonder zelf vervoerder te zijn, bij het vervoer per schip een essentiële ondersteunende rol vervullen. De scheepsagent is een tussenpersoon, de goederenbehandelaar een hulppersoon.

7.4. Vooraleer over te gaan tot een kritiek van de huidige rechtsregeling en een voorstelling van de nieuwe wetteksten, is het met het oog op een goed begrip nuttig enkele juridische basisbegrippen i.v.m. het statuut van tussen- en hulppersonene in herinnering te brengen⁵.

7.5. In het algemeen kunnen als *tussenpersonen* worden gekwalificeerd zij, die via middellijke of onmiddellijke vertegenwoordiging optreden voor een opdrachtgever, hetzij een ladingbelanghebbende, hetzij een vervoerder. Het is mogelijk dat deze personen vertegenwoordigingsbevoegdheid in rechte hebben, hetzij *middellijke* (bij voorbeeld een expediteur), hetzij *onmiddellijke* (bij voorbeeld een scheepsagent). Zij kunnen echter tevens optreden zonder een partij in rechte te vertegenwoordigen (bijv. een makelaar).

Bij onmiddellijke of directe vertegenwoordiging verricht een daartoe bevoegde persoon (de vertegenwoordiger) een rechtshandeling⁶ in naam en voor rekening van de vertegenwoordigde of principaal. De vertegenwoordiger heeft een volmacht. Bij directe vertegenwoordiging wordt afgeweken van de algemene regel dat de gevolgen van een rechtshandeling alleen worden toegerekend aan de handelende persoon: de vertegenwoordiger roept geen rechtsgevolgen in het leven voor zichzelf, maar voor zijn principaal. Het is dus alsof de persoon, die vertegenwoordigd wordt, de rechtshandeling zélf, in levende lijve, heeft verricht. Indien de vertegenwoordigingsbevoegdheid contractueel in het leven wordt geroepen, is er sprake van

⁴ Blauwboek 1, 242, nr. 1.266.

⁵ Voor een theoretische omkadering, zie inz. Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid*, Antwerpen / Groningen / Oxford, Intersentia, 2003, 713 p.; Samoy, I., *Middellijke vertegenwoordiging*, Antwerpen / Oxford, Intersentia, 2005, 762 p.

⁶ Een *rechtshandeling*, een juridische daad, is een menselijke handeling die wordt verricht *met de bedoeling* om *juridische gevolgen* teweeg te brengen. Zij wordt als dusdanig tegengesteld aan een *materiële daad*, een menselijke handeling die niet wordt verricht met het oog op juridische gevolgen maar er desondanks toch heeft (zie nader Van Gerven, W., *Algemeen deel*, in *Beginselen van Belgisch privaatrecht*, I, Brussel, E. Story-Scientia, 1987, 281-282, nr. 97).

lastgeving of mandaat in de zin van het Burgerlijk Wetboek (art. 1984-2010 B.W.). De scheepsagent wordt beschouwd als een lasthebber⁷.

Bij middellijke of indirecte vertegenwoordiging handelt de vertegenwoordiger wel voor rekening van de principaal (de vertegenwoordigde), maar niet in zijn naam. Hij handelt in eigen naam en treedt op als tussenpersoon zonder aan derden bekend te maken dat hij voor iemand anders handelt. Eigenlijk is er dus geen vertegenwoordiging, want dat begrip houdt precies in, dat de vertegenwoordiger aan de derde waarmee hij handelt duidelijk maakt, dat hij voor een principaal optreedt of handelt: de vertegenwoordiging moet voor de derde kenbaar zijn. De naamgeving (in het burgerlijk recht) en het commissiecontract (in het handelsrecht) zijn vormen van middellijke vertegenwoordiging. In het transportrecht komt de rechtsfiguur van de commissionair zeer vaak voor onder de vorm van de commissionair-expediteur, een typische "organisator" van vervoer die zich zelf echter niet als vervoerder manifesteert.

7.6. Als *hulppersonen* kunnen worden gekwalificeerd zij, die het geheel of een deel van de verbintenissen van hun opdrachtgever uitvoeren, die deze ten aanzien van een medecontractant op zich heeft genomen. Daarbij kan worden gedacht aan een aantal traditionele havenberoepen, zoals de stuwadoors, de naties en de kuipers – die vallen onder de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen definitie van "goederenbehandelaar" – en voorts ook de tellers, de wegers en de meters, die eerder intellectuele diensten i.v.m. de behandeling van goederen verstrekken. De desbetreffende contractuele verhoudingen kunnen veelal worden gekwalificeerd als aanneming van werk in de zin van het Burgerlijk Wetboek (art. 1779-1799), waarbij een materieel werk wordt verricht (in de ruimste zin van het woord), zonder dat er tussen aannemer en opdrachtgever een gezagsverhouding bestaat. De hulppersoon staat tot de opdrachtgever niet in een afhankelijke of ondergeschikte positie; de opdrachtgever geniet echter wel het recht om algemene richtlijnen te geven en een algemene controle uit te oefenen. In deze materie gaat het, met andere woorden, om zelfstandige hulppersonen.

Indien er wel een gezagsverhouding bestaat, is er sprake van huur van diensten. De term "hulppersoon" wordt in de regel niet gebruikt voor de personen die met de opdrachtgever een arbeidsovereenkomst hebben gesloten. Deze relaties worden beheerst door de uitvoerige regelgeving van het arbeidsrecht.

De term "hulppersoon" is ontleend aan het Nederlandse recht. In het Belgische recht wordt, in navolging van de rechtspraak van het Hof van Cassatie ter zake van de nalatige stuwadoorn⁸, gesproken van de "uitvoeringsagent", een letterlijke vertaling van de Franse uitdrukking "agent d'exécution". Deze – overigens in beide talen – weinig fraaie terminologie is wellicht ingegeven door de noodzaak om zowel in het Nederlands als in het Frans een volkomen equivalent begrip te hebben. De vraag is, of in het Frans een afdoende vertaling van het woord hulppersoon kan worden gevonden. In het Franse recht wordt doorgaans gesproken van "auxiliaires de transport", maar dit begrip omvat zowel de tussen- als de hulppersonen, en soms worden ook loodsen en sleepbedrijven eronder verstaan⁹.

7.7. In voorliggend Blauwboek zijn regelingen opgenomen betreffende de twee belangrijkste specifiek bij het vervoer per schip betrokken tussenpersonen en hulppersonen, t.w. de scheepsagent en de goederenbehandelaar.

⁷ Zie *infra*, nrs. 7.18 e.v.

⁸ Zie *infra*, nr. 7.188.

⁹ Zie bijv. het overzicht in Bonassies-Scapel, 439 e.v., nrs. 640 e.v.

Dat het statuut van de scheepsagent thuishoort in het Belgisch Scheepvaartwetboek is duidelijk: zijn activiteit heeft wezenlijk te maken met de exploitatie van schepen.

M.b.t. goederenbehandeling zou men op het eerste gezicht kunnen denken dat deze sector *modus-overschrijdend* is en zijn statuut daarom minder of niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek, maar eerder in een algemene transportwet thuishoort. Meer bepaald zouden de vragen kunnen worden opgeworpen of behandelaars van goederen in inland-wegdepots, niet-watergebonden logistieke centra of goederenstations niet onder hetzelfde regime zouden moeten vallen, waarom geen uniform rechtsstelsel kan worden ingevoerd voor alle vormen van goederenbehandeling, waar en met elke *modus* ook uitgevoerd, en of de voorgestelde regeling niet onverenigbaar is met het gelijkheidsbeginsel.

Zoals hieronder nader uiteengezet¹⁰, is het in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voorgestelde privaatrechtelijke regime van de goederenbehandeling doelbewust alleen van toepassing verklaard op operaties binnen “havengebieden”, zoals die voor de toepassing van het wetboek specifiek zijn omschreven. De reden is dat de goederenbehandeling in havengebieden in een zeer specifieke economische, technische en juridische context verloopt. De economische bijzonderheid ligt o.m. in de verweving in het complexe en grotendeels internationale scheepvaartbedrijf, dat een bijzondere schaalgrootte vertoont. Ook technisch is goederenbehandeling in havengebieden van een andere orde dan deze erbuiten, met een hoge mechanisatiegraad, warenkundige specialisatie, noodzaak van nautische en scheepsbouwtechnische kennis en bijzondere schaderisico's. Vanuit juridisch perspectief valt o.m. te wijzen op de tussenkomst van talrijke partijen, de hieronder geschetste problematische context van de stuwadoorsrechtspraak en de gelding in diezelfde havengebieden van havengebruiken, havenreglementen, beveiligingsnormen en regelen m.b.t. de havenarbeid.

Het vorenstaande neemt niet weg dat een eventuele uitbreiding van het nieuwe wettelijke regime tot andere locaties verder kan worden onderzocht en ten dele zelfs reeds via de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is mogelijk gemaakt (zie art. 7.16, § 12, 2^o).

7.8. Zoals reeds aangegeven¹¹, wordt het regime van de expediteur buiten de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gehouden. Diens activiteiten en sector zijn uitgesproken *modus-overschrijdend* en passen dus niet goed in een wetboek dat specifiek scheepvaartgerelateerde aangelegenheden regelt. Er zal evenwel nog worden nagegaan of een specifiek wetgevend kader voor de expeditie sector kan worden uitgewerkt in een Algemene Vervoerwet.

7.9. Aangezien scheepsagentuur, goederenbehandeling en expeditie drie erg uiteenlopende activiteiten zijn en ook de concrete ermee verbonden juridische knelpunten sterk variëren, is het niet mogelijk een aan deze drie soorten dienstverleners gemeenschappelijke wettelijke regeling tot stand te brengen, maar dienen afzonderlijke rechtsregelingen te worden uitgewerkt.

De twee in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regelingen verschillen niet alleen qua inhoud, maar ook qua relatie tot het bestaande recht (verduidelijkende codificatie dan wel fundamentele herijking) en qua detailgraad van de bepalingen. De gemaakte keuzen worden hieronder nader gemotiveerd.

7.10. Traditioneel worden in het vervoer meer tussen- en hulppersonen onderscheiden: met name de *commissionair-vervoerder*, de *vervoermakelaar* of *scheepsmakelaar*, de *scheepsconsignataris*,

¹⁰ Zie *infra*, nr. 7.283.

¹¹ Zie *supra*, nr. 7.2 alsook Blauwboek 1, 142, nr. 1.163 en 146, nr. 1.171.

de ladingconsignataris, de douaneagent, de douanecommissionair, de stouwer en de natie¹². Deze figuren kunnen echter allen worden ondergebracht in een van de drie hierboven aangegeven categorieën.

Volgens oudere rechtsleer zijn de scheeps- en de ladingconsignataris vertegenwoordigers in rechte van de reder of de zeevervoerder met een taak die minder ruim is gedefinieerd dan die van de scheepsagent. Beide begrippen zijn letterlijk vertaald uit het Frans en bestaan niet als dusdanig in het Nederlands. In het hedendaagse scheepvaart- en havenbedrijf en in de hedendaagse rechtspraak en rechtsleer zijn deze figuren helemaal naar de achtergrond verdrongen. In het Belgisch Scheepvaartwetboek dient er dan ook geen afzonderlijke regeling aan te worden gewijd, en de bedoelde dienstverlening kan mee worden geregeld met die van de scheepsagent. Voor de scheepsmakelaar is evenmin een specifieke wetgeving nodig¹³.

De douaneagent en de douanecommissionair zijn vertegenwoordigers van de ladingbelanghebbenden. Hun statuut dient te worden onderzocht samen met dat van de expediteur. De commissionair-vervoerder is een bijzonder geval: hij is geen tussenpersoon in de juridische betekenis, maar een volwaardig vervoerder. Ook zijn statuut hangt samen met dat van de expediteur.

Stouwerijen en naties zijn *de facto* sterk geïntegreerd, zodat heden ten dage dikwijls wordt gewaagd van “terminal operators”. Hun onderwerping aan een uniform wettelijk regime voor goederenbehandelingsactiviteiten sluit dus aan bij de bedrijfseconomische realiteit. Zoals aangestipt doen o.m. ook kuipers aan materiële behandeling van goederen. Tellers, wegers en meters zijn allen aannemers van werk, die, wanneer ze in een maritieme context optreden, eveneens als specifieke emanaties van het algemene begrip goederenbehandelaar verschijnen. Daar zij geen materiële diensten verrichten en de aansprakelijkheidsrisico's anders zijn, worden zij buiten het in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen regime van de goederenbehandeling gehouden.

7.11. De in dit Blauwboek voorgestelde wettelijke regeling berust derhalve op een afbakening van twee grote groepen van uitsluitend of hoofdzakelijk met het zee- en binnenvaartvervoer verbonden dienstverleners:

- in het Hoofdstuk over de scheepsagenten wordt het privaatrechtelijk statuut geregeld van de tussenpersonen die het schip vertegenwoordigen en de bij de exploitatie ervan betrokken personen (scheepseigenaar, reder en scheepsgebruiker, inz. ook zeevervoerder) in rechte en in feite bijstaan;
- het Hoofdstuk over de goederenbehandelaars betreft de hulppersonen die in de cruciale fases waarin de goederen materieel worden aangenomen voor het vervoer, van het ene naar het andere vervoermiddel worden overgeslagen, materieel worden afgeleverd, en desgevallend worden opgeslagen, het daarbij horende materiële werk verrichten, hetzij voor rekening van het schip, hetzij voor rekening van de lading.

7.12. Zoals eerder aangegeven¹⁴, werd er vooralsnog niet voor geopteerd om in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek bepalingen op te nemen betreffende havenarbeid.

7.13. Ten slotte weze herinnerd aan de in Blauwboek 2 voorgestelde regeling over zelfregulering, die ook op scheepsagentuur en goederenbehandeling van toepassing is en voor die activiteiten van uitnemend belang is.

¹² Voor een algemeen overzicht, zie Noels, D., *De tussenpersonen in het transportrecht*, Gent, Mys & Breesch, 1996, 366 p.

¹³ Zie omtrent een en ander *infra*, nrs. 7.21 en 7.124.

¹⁴ Zie Blauwboek 1, 197, nr. 1.242.

2. SCHEEPSAGENTUUR

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

7.14. De huidige Zeewet bevat geen bepalingen over de scheepsagentuur.

Aanvankelijk bevatte Boek I van het Wetboek van Koophandel wel een bepaling van eerder publiekrechtelijke aard over de exclusieve rechten van de *courtiers interprètes et conducteurs de navires* om o.m. vertalingen van maritieme contracten en stukken op te stellen (art. 80)¹⁵. Bedoelde bepaling ging terug op een meer uitvoerige regeling in de Franse *Ordonnance de la marine* van 1681¹⁶. Reeds in 1864 werd n.a.v. de Belgische herziening van het Wetboek van Koophandel vastgesteld dat de overheidsbenoeming van deze tussenpersonen geen enkele toegevoegde waarde had en dat hun dienstverlening diende te worden geliberaliseerd¹⁷. In 1867 werd de bedoelde bepaling uit het wetboek weggelaten¹⁸. In Frankrijk liet de liberalisering op zich wachten tot 2001¹⁹.

Naar huidig Belgisch recht wordt de scheepsagent overwegend gekwalificeerd als een lasthebber (mandataris), zodat de desbetreffende artikelen 1984-2010 (Boek III, Titel XIII) B.W. van toepassing zijn²⁰.

Bepaalde aspecten van het contract van scheepsagentuur worden voorts geregeld in de Wet van 13 april 1995 betreffende de handelsagentuurovereenkomst (hieronder: 'Handelsagentuurwet')²¹.

Voor het overige bestaat er op privaatrechtelijk vlak geen wetgeving met betrekking tot de scheepsagent.

De scheepsagent wordt niet behandeld in de – publiekrechtelijke – Wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer²². Dientengevolge is voor de uitoefening van het beroep van scheepsagent geen specifieke overheidsvergunning nodig. In bij het ter perse gaan in voorbereiding zijnde wetgeving ter vervanging van laatstgenoemde wet is evenmin een vergunningsplicht voor scheepsagenten opgenomen.

¹⁵ De tekst luidde:

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrètements: ils ont, en outre, seuls le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats, et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire; enfin, de constater le cours du fret ou du nolis.

Dans les affaires contentieuses de commerce, et pour le service des douanes, ils serviront seuls de truchement à tous étrangers, maîtres de navire, marchands, équipages de vaisseau, et autres personnes de mer.

Artikel 82 betrof de “courtiers de transport par terre et par eau”.

¹⁶ Titel VII van Boek I, bestaande uit 15 artikelen.

¹⁷ Zie inz. *Parl.St.*, Kamer, 1864-65, nr. 29, 305-307. Het alleenrecht van de *courtiers* was reeds ingesnoerd door de Wet van 26 augustus 1822 (zie nader Desjardins, A., *Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*, Parijs, A. Durand et Pedone-Lauriel, 1890, 378).

¹⁸ W. 30 december 1867 (*BS* 1 januari 1868).

¹⁹ Zie *infra*, nr. 7.84.

²⁰ Zie nader *infra*, nrs. 7.18 e.v.

²¹ *BS* 2 juni 1995.

²² *BS* 27 september 1967, zoals gewijzigd.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

7.15. Het huidig Belgisch recht ter zake van de scheepsagentuur vertoont een aantal knelpunten, waarvan de belangrijkste zijn:

- de rechtsonzekerheid betreffende de geldingskracht van zelfregulering;
- de rechtsonzekerheid omtrent de juridische kwalificatie van de scheepsagentuur als lastgeving;
- de steeds weerkerende betwistingen over de vraag of de scheepsagent-lasthebber kan volstaan met de vermelding dat hij optreedt voor een bepaald, met name genoemd schip;
- de beperking van het toepassingsgebied van de Handelsagentuurwet tot permanent optredende scheepsagenten;
- de onduidelijkheid over sommige aspecten van de taak van de scheepsagent, inz. over de bevoegdheid van de scheepsagent om in naam van en voor rekening van zijn mandant gerechtelijke stukken in ontvangst te nemen;
- het gebrek aan afstemming van het aansprakelijkheidsregime van de scheepsagent op dat van de goederenbehandelaar;
- de onduidelijkheid rond het IPR-regime van de scheepsagentuur.

7.16. Het eerstgenoemde probleem betreft de onduidelijkheid rond de gelding van gebruiken, gebruikelijke bedingen, algemene contractvoorwaarden en professionele richtsnoeren. Het doet zich niet alleen voor i.v.m. de scheepsagentuur, maar in de hele transport- en havensector. Daarom is elders de opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van een gemeenschappelijke regeling voor zelfregulering in de scheepvaart- en havensector voorgesteld. Deze regeling is m.n. opgenomen in het Hoofdstuk 2 van Titel 1²³. In dit Blauwboek wordt op de algemene problematiek van de zelfregulering niet meer teruggekomen.

7.17. De positie van de scheepsagent in de context van de regeling van de scheepsvoorrechten werd terloops aangeraakt in het desbetreffende Hoofdstuk²⁴. Daarnaast zijn i.v.m. de zekerheden waarover scheepsagenten beschikken geen bijzondere problemen gebleken welke een afwijking van het gemeen recht kunnen verantwoorden²⁵. Op dit aspect wordt hieronder dan ook niet meer teruggekomen.

- ONZEKERE JURIDISCHE KWALIFICATIE VAN DE SCHEEPSAGENTUUR

7.18. In gezaghebbende, terzake welhaast klassieke Belgische rechtsleer wordt de scheepsagent gedefinieerd als "le représentant fixe et attitré de l'armement dans un port"²⁶.

Noels geeft van de overeenkomst van scheepsagentuur de volgende meer uitgewerkte definitie:

de overeenkomst waarbij in scheepvaartzaken, de ene partij, de opdrachtgever, aan de andere partij, de scheepsagent, opdraagt en deze laatste zich er tegen vergoeding toe verbindt, om doorlopend als handelstussenpersoon bemiddeling te verlenen bij de totstandkoming en/of uitvoering van overeenkomsten,

²³ Zie Blauwboek 2.

²⁴ Zie Blauwboek 3.

²⁵ Over de mogelijkheid voor de lasthebber om het retentierecht en de *exceptio non adimpleti contractus* in te roepen, zie o.m. Wéry, P., *Le mandat*, Brussel, Larcier, 2000, 232-233, nrs. 192-193; zie ook Lamine, L., *Het retentierecht*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1982, 105-107, nrs. 181-183; over de zekerheden van de scheepsagent, zie Noels TT, 167-169, nrs. 296-300. Zie ook Blauwboek 10 i.v.m. het bewarend scheepsbeslag.

²⁶ Zie de citaten *infra*, nr. 7.23.

*en deze overeenkomsten desnoods in naam en voor rekening van de opdrachtgever te sluiten, zonder aan deze laatste ondergeschikt te zijn*²⁷.

In lijn met andere auteurs²⁸ definieert De Weerd de scheepsagent eenvoudig als "de vertegenwoordiger van een of meer rederijen in een zeehaven"²⁹.

Van Doosselaere vat zijn analyse samen als volgt:

*l'agent maritime représente l'armement dans le territoire qui lui est alloué et [...] il effectue, au nom et pour le compte de cet armement, toutes les prestations qui sont nécessaires et utiles pour l'exploitation du navire et de la ligne*³⁰.

In niet-juridische termen werd de scheepsagent getypeerd als "de plaatselijke ogen en oren van mensen die er groot belang bij hebben dat de aanloop van het schip in de haven zo efficiënt mogelijk plaats vindt"³¹.

7.19. In de huidige stand van het Belgisch recht bestaat er geen enkele wettelijke definitie van de scheepsagent.

In een eerdere, niet gefinaliseerde proeve van Voorontwerp van Wet "betreffende de toegang tot het beroep van transportorganisator van zaken en van scheepsagent", uitgewerkt door de FOD Mobiliteit en Vervoer³², werd de scheepsagent gedefinieerd als

elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, in naam en voor rekening van een reder of een vervoerder van goederen over zee, deze permanent of incidenteel vertegenwoordigt bij het sluiten van de vervoervereenkomst de [sic] uitvoering ervan verzekert, en de havenformaliteiten hiervoor vervult (art. 1, 1°).

Deze definitie was alleszins te eng geformuleerd. Het mandaat van de scheepsagent kan immers bijzonder veel taken omvatten. Concreet gaat het om een veelvoud van vertegenwoordigingshandelingen, die zowel van administratieve als van verbintenrechtelijke aard zijn. Zij kunnen onder meer betrekking hebben op het indienen van aangiften bij de haven- en douaneautoriteiten en bij consulaten, het aanvragen van loodsen en sleepboten, het reserveren van een loskade, het bestellen van voorraden, scheepsbenodigdheden en proviand, bunkerolie en herstellingen, het zorgen voor de noden van de bemanning, het boeken van lading aan boord van de schepen, het afroepen van de te laden goederen, het treffen van maatregelen voor de belading en de lossing van het schip door stuwadoors en naties, het organiseren van aansluitingen met ander vervoer, het uitgeven (door ondertekening) en het in ontvangst nemen van cognossemmenten, het uitgeven van afleveringsopdrachten (Laat-Volgens), het aanvragen van deskundige onderzoeken van schip en goederen, het opstellen van manifesten, het innen van vracht en overliggeld, enzovoort³³. Soms zijn die rechtshandelingen zeer specifiek: zo behoort de

²⁷ Noels TT, 124, nr. 231.

²⁸ Vgl. bijv. De Smet I, 80, nr. 69.

²⁹ De Weerd, I, "De scheepsagent", *RHA* 1993, (243), 243, nr. 1.

³⁰ Van Doosselaere, G., "Les agents maritimes", in Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000, *De tussenpersonen van het zeevervoer*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., (92), 93.

³¹ Delaruelle, J., "Enkele verzekeringsaspecten van de scheepsagentuur", in Van Hooydonk, E. (ed.), *Expéditeurs en scheepsagenten. Het gewijzigde juridische landschap*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2003, (247), 247.

³² De onderzochte versie dateert van 16 mei 2003. Daarna heeft de Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV), de beroepsvereniging der Antwerpse scheepsagenten, naar verluidt te kennen gegeven in de invoering van regels betreffende de toegang tot het beroep voor de scheepsagentuur geen belang meer te stellen.

³³ Noels TT, 123-124, nr. 230.

uitoefening van het retentierecht door de scheepsagent op goederen of containers ter bescherming van de belangen van zijn principaal, eveneens tot zijn mandaat. Dergelijke rechtshandeling, en haar gevolgen, worden dus toegerekend aan de principaal³⁴.

7.20. De uitdrukking "scheepsagent" is in feite een letterlijke vertaling van het Engelse *ship's agent*, waarbij *agency* wijst op het bestaan van vertegenwoordigingsbevoegdheid in rechte³⁵. In het Nederlandse recht spreekt men veelal van een *cargadoor*³⁶, een uitdrukking die in België in het geheel niet gangbaar is. In het Frans wordt de dienstverlener in kwestie *agent maritime* of *consignataire du navire* genoemd³⁷, in het Duits *Schiffsagent*³⁸, in het Italiaans *raccomandatario*³⁹ en in het Spaans *consignatario de buques*⁴⁰. Overigens heerst ook in het nationaal recht van vele staten terminologische onduidelijkheid, en is dikwijls een babylonische spraakverwarring gaande tussen handelslieden en juristen⁴¹. Met het oog op de redactie van het Belgisch Scheepvaartwetboek is het alleszins wenselijk om het te houden bij de alhier gangbare term scheepsagent⁴². Anders dan in sommige rechtsleer⁴³, wordt deze term in wat volgt gebruikt voor vaste lijnagenturen zowel als voor occasioneel optredende agenturen.

7.21. Geïnspireerd door het Franse recht werden vooral in de oudere Belgische rechtsleer naast de scheepsagent enkele andere, verwante rechtsfiguren onderscheiden.

Heden ten dage definieert Noels de *scheepsconsignataris* als

*diegene die als lasthebber wordt aangesteld door de zeevervoerder om de lading in ontvangst te nemen in de bestemmingshaven en de goederen af te leveren aan de diverse derde houders van de cognossementen tegen betaling van de zeevracht*⁴⁴.

De uitdrukking is een letterlijke vertaling van het Franse *consignataire du navire* en bestaat in feite niet in het Nederlands. Terecht merken verschillende commentatoren op dat deze tussenpersoon zeer nauw verwant is met de scheepsagent, en dat in het moderne transportgebeuren de scheepsagent, die op geregelde basis een zeevervoerder vertegenwoordigt, de rechtsfiguur van de scheepsconsignataris in grote mate aan belang heeft doen inboeten, en dat zijn activiteiten doorgaans worden verricht door de scheepsagenten⁴⁵.

De *vervoermakelaar* wordt in de reeds aangehaalde⁴⁶ Wet van 26 juni 1967 gedefinieerd als

elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, twee of meer personen met elkaar in contact brengt met het oog op het wederzijds sluiten van een vervoerovereenkomst, en die, ingeval hij bij het sluiten van

³⁴ Antwerpen, 19 maart 2001, N.V. Huktra / N.V. De Keyser Thornton en Seaport Terminals B.V., 1998/AR/3328, onuitg.

³⁵ Zie *infra*, nrs. 7.76 e.v.

³⁶ Zie *infra*, nrs. 7.94 e.v.

³⁷ Zie *infra*, nrs. 7.84 e.v.

³⁸ Zie *infra*, nrs. 7.66 e.v.

³⁹ Zie *infra*, nr. 7.99.

⁴⁰ Zie *infra*, nr. 7.100.

⁴¹ Zie Trappe, J., "The duties, obligations and liabilities of the ship's agent to his principal", *LMCLQ* 1978, (595), 595; Trappe, J., "Der Schiffsagent", *Transportrecht*, 1995, (321), 321.

⁴² Het mogelijke alternatief "rederijagent" is niet ingeburgerd.

⁴³ Zie *infra*, nr. 7.28.

⁴⁴ Noels TT, 207, nr. 386; vgl. De Weerdt I, 48, nr. 56.

⁴⁵ Noels TT, 207, nr. 387; Van Doosselaere, G., "Les agents maritimes", in Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000, *De tussenpersonen van het zeevervoer*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., (92), 105.

⁴⁶ Zie *supra*, nr. 7.14.

die overeenkomst optreedt, dit slechts doet in hoedanigheid van vertegenwoordiger van zijn lastgevers (art. 1, 2^o).

De makelaar is een tussenpersoon die zich beroepsmatig inlaat met de opdracht om partijen bij elkaar te brengen met het oog op het sluiten van een overeenkomst, die dan rechtstreeks tussen de opdrachtgever en diens door de makelaar aangebrachte medecontractant wordt gesloten⁴⁷. In principe is de makelaar dus een loutere bemiddelaar. De hierboven aangehaalde wettelijke definitie is verwarrend zonet verkeerd, omdat de makelaar niet optreedt voor een lastgever en zijn opdrachtgever precies niet in rechte vertegenwoordigt, want dat zou het bestaan van een mandaat impliceren. De activiteit van een vervoermakelaar is vanuit juridisch oogpunt veel beperkter dan die van de scheepsagent. In de scheepvaart treedt hij op als scheepsmakelaar of *courtier maritime*, om potentiële vervoerders en bevrachters bij elkaar te brengen met het oog op het sluiten van een bevrachtingsovereenkomst⁴⁸. Zoals reeds aangehaald bevatte het Wetboek van Koophandel eertijds een bijzondere bepaling over de officiële *courtiers interprètes et conducteurs de navires*⁴⁹. In de hedendaagse praktijk zou de activiteit van scheepsmakelaar ten onzent af en toe door scheepsagenten worden verricht⁵⁰. De betrokken sectoren zien daaromtrent alvast geen enkele nood aan specifieke wetgeving. In de vigerende binnenvaartwetgeving wordt de makelaar aangeduid als bevrachter, maar in feite vervult hij daar dezelfde functie⁵¹.

7.22. Opvallend is dat de Belgische rechtsleer weinig of geen aandacht besteedt aan het onderscheid tussen enerzijds de lijnvaart en de wilde vaart en tussen verschillende soorten agentuurdiensten.

In de lijnvaart kan een onderscheid worden gemaakt tussen de lijnagent, *commercial agent* of *general agent* enerzijds, die optreedt als een commerciële vertegenwoordiger en vervoeropdrachten genereert, en de *port agent* anderzijds, die het schip bijstaat n.a.v. de aanloop in een haven⁵². Deze twee functies worden vaak door onderscheiden ondernemingen vervuld.

In de wilde vaart wordt vaak een nader onderscheid gemaakt tussen:

- de *owner's agent* of de *timechartered owners' agent*, d.i. de agent voor de reder resp. de tijdbevrachter;
- de *charterer's agent*, d.i. de agent voor het schip volgens de reisbevrachtingsovereenkomst, aangewezen door de reisbevrachter maar in de regel betaald door de reder;
- de *protecting agent*, d.i. de vertrouwensagent door de reder aangewezen om zijn belangen te behartigen wanneer hij volgens de bevrachtingsovereenkomst een *charterer's agent* moet accepteren;
- de *husbandry* of *fiduciary agent*, d.i. de vertrouwensagent voor de reder wanneer het schip in tijdbevrachting vaart, die uitsluitend rederij- en scheepszaken regelt (bijv. scheepsherstelling en bemanningsaangelegenheden)⁵³.

In de praktijk komt het dan ook voor dat voor één schip tegelijkertijd verschillende scheepsagenten actief zijn. Het gebeurt ook dat de onderscheiden functies door dezelfde

⁴⁷ Noels TT, 177, nr. 321; zie ook RPDB, v^o *Courtier*, nr. 2; Van Ryn- Heenen IV, 117, nr. 156.

⁴⁸ Smeesters-Winkelmolen I, 249, nr. 160; Rabe, 306r. 18, .

⁴⁹ Zie *supra*, nr. 7.14.

⁵⁰ In die zin eveneens van Doosselaere, G., "Les agents maritimes", in Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000, *De tussenpersonen van het zeevervoer*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., (92), 105.

⁵¹ Zie art. 3 Binnenbevrachtingwet en over de achtergrond van deze terminologie o.m. De Decker, 164-166, nrs. 397 en 399; Delahaye, P., *Le Contrat d'Affrètement fluvial*, Brussel, Larcier, 1937, 65-68, nrs. 21-22; Van Bladel, G., *Le contrat de transport par bateaux d'intérieur et l'affrètement en séjour*, I, Antwerpen, Lloyd anversois, s.d., 31-32, nr. 47 (waar sprake is van "une erreur flagrante").

⁵² Zie nader *infra*, nrs. 7.36 e.v.

⁵³ Zie nader van Berkum, J.M. en Schuring, W., *De cargadoor*, I, Rotterdam, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, 1981, C.I-25.5-6.

scheepsagent worden waargenomen⁵⁴ of dat de agent in eerste instantie voor de *charterer* optreedt en secundair, voor zover geen belangenconflict rijst, als *protecting agent*⁵⁵. Meestal wordt de aanduiding van de scheepsagent duidelijk geregeld in de bevrachtingsovereenkomst. Onder de meeste reisbevrachtingsovereenkomsten wordt de agent in de laad- en loshavens aangeduid door de scheepseigenaar. In tijdbevrachtingsovereenkomsten wordt de scheepsagent doorgaans door de bevrachter aangeduid⁵⁶.

Ook in buitenlandse rechtsstelsels wordt meestal aan de hierboven aangestipte onderscheidingen voorbijgegaan. De Nederlandse cargadoors merken op dat de positie van de scheepsagent in de praktijk vaak onduidelijk is⁵⁷. In de Duitse⁵⁸ en Franse⁵⁹ rechtspraak is de problematiek herhaaldelijk aan de orde geweest. Het is dan ook gepast dat er in het Belgisch Scheepvaartwetboek specifiek aandacht aan wordt besteed.

7.23. De precieze functies en bevoegdheden van de scheepsagent worden doorgaans nader gedefinieerd door het contract dat hij zelf sluit met zijn opdrachtgever.

Omtrent de juridische kwalificatie van dit contract bestaat in België geen volledige duidelijkheid. Rechtspraak en vooral rechtsleer werden sterk beïnvloed door de volgende stellingname in het handboek van Smeesters en Winkelmolen uit 1929:

*A proprement parler, l'agent maritime est le représentant fixe et attitré de l'armement dans un port. Les grandes compagnies de navigation ont ainsi une agence dans les ports importants. L'agent est un préposé, un mandataire, agissant au nom et pour compte de l'armement*⁶⁰.

Hierbij enigszins aansluitend stelde Frédéricq in 1946:

*Les agents maritimes sont les représentants fixes et attitrés des armements dont les navires accostent régulièrement au port. Le contrat qui les lie aux grandes compagnies de navigation fixe leurs pouvoirs et détermine la nature de leurs fonctions, qui seront, suivant les cas, celles d'un mandataire ou d'un locateur d'industrie*⁶¹.

Onder verwijzing naar Smeesters en Winkelmolen schreven Van Ryn en Heenen in de editie van hun handboek uit 1988:

*L'agent maritime est le représentant fixe et attitré de l'armement dans un port; c'est à la fois un préposé et un mandataire*⁶².

⁵⁴ *Ibid.* alsook Cooke, J. e.a., *Voyage Charters*, Londen, Informa, 2007, 660, nr. 23.5.

⁵⁵ Hare, 375.

⁵⁶ Zie Cooke, J. e.a., *Voyage Charters*, Londen, Informa, 2007, 659-660, nrs. 23.1 en 23.5 alsmede 664, nr. 23.23 betreffende het Amerikaans recht; zie nader o.m. art. 14 GENCON 94 en art. 12 en 18 (e) GENTIME.

⁵⁷ Zie *infra*, nr. 7.97.

⁵⁸ Zie *infra*, nr. 7.71.

⁵⁹ Zie *infra*, nrs. 7.86 e.v.

⁶⁰ Smeesters-Winkelmolen I, 247, nr. 159.

⁶¹ Frédéricq, L., *Traité de Droit Commercial Belge*, I, Gent, Rombaut-Fecheyr, 1946, 359, nr. 210.

⁶² Van Ryn-Heenen IV, 599, nr. 738; zie ook Van Ryn, J., noot onder Brussel, 4 juni 1930, *BJ*, 1930, 555, met verwijzing naar Smeesters:

L'agent maritime, au sens propre du terme, est un préposé, un mandataire chargé de conclure des contrats au nom et pour compte de l'armement qu'il représente".

In 1990 vatte Libouton de stand van het recht samen als volgt:

*L'agent maritime est le représentant de l'armement dans un port; ses fonctions et ses pouvoirs sont définis par la convention qui le lie à l'armement. La convention d'agence, si elle ne constitue pas un mandat pur et simple, tient toutefois plus du mandat que de tout autre contrat [...]. Aux fonctions de mandataire peuvent s'adjoindre celle de préposé de l'armement [...] ou celle de locateur d'industrie [...]*⁶³.

7.24. Wat de aangehaalde auteurs gemeen hebben, is dat zij naast de kwalificatie als lasthebber ruimte laten voor alternatieve of gecumuleerde kwalificaties als aangestelde of aannemer. Op het eerste gezicht sluit deze zienswijze aan bij oude, tot in de negentiende eeuw terugreikende rechtspraak waarin de agentuur niet werd beschouwd als "un mandat pur et simple", maar toch als een contract dat meer bij lastgeving aansluit dan bij eender welk ander contract, zodat de regels m.b.t. lastgeving van toepassing moeten worden geacht tenzij er uitdrukkelijk of stilzwijgend van wordt afgeweken⁶⁴.

7.25. Bij nader toezien komt het voor dat de aangehaalde, initiële stellingname door Smeesters en Winkelmolen – waarin overigens letterlijk werd herhaald wat Smeesters reeds in 1911 had geschreven⁶⁵ – door latere auteurs waarschijnlijk verkeerd werd geïnterpreteerd. De zin "L'agent est un préposé, un mandataire, agissant au nom et pour compte de l'armement" beoogde waarschijnlijk helemaal niet te suggereren dat de scheepsagent hetzij een aangestelde of een lasthebber is, en evenmin dat hij deze beide hoedanigheden cumuleerde. In het rechtsvergelijkende handboek van Hennebicq uit 1910, waarin het statuut van de *agent maritime*, de *courtier maritime* en de *consignataire du navire* grondig werd behandeld⁶⁶, en waar Smeesters allicht mede op is voortgegaan, werd het begrip *préposé* gebruikt als een verzamelnaam waaronder zowel werknemers als lasthebbers vallen⁶⁷. Wat Smeesters (en met hem later Winkelmolen) vermoedelijk bedoelde, was dat de scheepsagent een aangestelde is (in een brede, van het huidige juridische taalgebruik afwijkende betekenis), *meer in het bijzonder* een lasthebber. De incorrecte latere lezing van de aangehaalde zin uit het handboek van Smeesters en Winkelmolen, die uitgaat van de nooit bedoelde tegenstelling tussen de begrippen "préposé" en "mandataire", veroorzaakt omtrent de kwalificatie van de scheepsagent tot op vandaag verwarring⁶⁸.

7.26. Voor een goed begrip weze voorts opgemerkt dat, naast Hennebicq, ook Smeesters en Winkelmolen⁶⁹ alsmede, in hun navolging, Frédéricq⁷⁰ en Van Ryn en Heenen⁷¹, nog een onderscheid maakten tussen de *agent maritime* en de hierboven reeds toegelichte⁷² figuren van de *courtier du navire* of *courtier maritime*, die in theorie een makelaarsrol vervult bij de totstandkoming van bevrachtingsovereenkomsten maar zich in de praktijk blijkbaar ook als scheepsagent manifesteert en als lasthebber van de reder optreedt, en van de *consignataire du navire*, die als lasthebber belast is met het ontvangen en verder verdelen van lading. Het dient gezegd dat de uiteenzetting van Smeesters en Winkelmolen op dit punt, vergeleken met de gangbare

⁶³ Libouton, 143, nr. 9; vgl. reeds *RPDB*, v° Navire – Navigation, nr. 354 en de verwijzingen aldaar.

⁶⁴ Zie inz. Kh. Antwerpen, 31 januari 1895, *JPA* 1897, 13; Kh. Antwerpen, 28 mei 1920, *JPA* 1921, 140, met noot X (geen van beide zaken betrof scheepsagentuur).

⁶⁵ Smeesters I, 173, nr. 130.

⁶⁶ Hennebicq II.I, 205-269, nrs. 161-243.

⁶⁷ Zie inz. Hennebicq II.I, 205, nr. 161 en ook 214, nr. 168.

⁶⁸ Voor de duidelijkheid: Hennebicq en allicht ook Smeesters en Winkelmolen sloten niet uit dat agentuurdiensten wordt verzorgd door eigen werknemers van de rederij, maar in dat geval is er geen sprake van een scheepsagent-lasthebber (zie inz. Hennebicq II.I, 246-247, nr. 213).

⁶⁹ Zie Smeesters-Winkelmolen I, inz. 249-258, nrs. 160-165.

⁷⁰ Zie Frédéricq, L., *Traité de Droit Commercial Belge*, I, Gent, Rombaut-Fecheyr, 1946, 357-359, nrs. 208-210.

⁷¹ Van Ryn-Heenen IV, 600, nr. 738.

⁷² Zie o.m. *supra*, nr. 7.21.

terminologie in het Franse recht, niet steeds even cartesiaans lijkt⁷³, en dat de terminologie die zij bezigden niet meer aansluit bij die in het hedendaagse scheepvaart- en havenbedrijf en in de hedendaagse rechtsleer, waarin meestal nog uitsluitend wordt gewaagd van scheepsagenten en scheepsmakelaars. Dit zijn alleszins de termen die – overigens zonder nadere definitie of onderscheiding – worden gebruikt in de vigerende Algemene voorwaarden van de Antwerpse Scheepvaartvereniging. In dit verband kan er nogmaals op worden gewezen dat ook in het buitenland de terminologie niet altijd vast is⁷⁴.

7.27. Voorts dient aan herinnerd dat de juridische kwalificatie van de handelsagentuurovereenkomst ook buiten de sector van de scheepsagentuur een controversieel thema was lang voor de totstandkoming van de Handelsagentuurwet van 13 april 1995. Zo werd gewaagd van een variante van een aannemingscontract met eventueel bijkomend een mandaat, en in sommige gevallen van een gemengd contract aanneming-mandaat; even goed werd echter de stelling verdedigd dat de handelsagentuur een onbenoemd contract *sui generis* is, waarbij een beroep op lastgeving zelfs nutteloos en onjuist zou zijn⁷⁵.

7.28. Wat er ook van zij, een belangrijke hedendaagse strekking opteert ervoor de scheepsagent te kwalificeren als een *zuivere* lasthebber.

In zijn handboek uit 1971 verklaarde De Smet eenvoudig dat de *agent maritime* een lasthebber is⁷⁶.

In 1993 stelde De Weerdt dat wanneer de scheepsagent ook materiële daden stelt, dit in toepassing van het principe *accessorium sequitur principale* een deel van zijn taak als lasthebber is, daar de scheepsagent noch een aangestelde is, noch een uitvoeringsagent; hij kantte zich uitdrukkelijk tegen de standpunten van Smeesters en Winkelmolen en Van Ryn en Heenen⁷⁷.

Over de theorieën in de richting van een combinatie met andere kwalificaties schreef Noels in 1996:

*Deze opvattingen kunnen [...] niet langer bijgetreden worden en zijn in tegenspraak met zowel de taakinhoud van de scheepsagent als met de huidige rechtspraak. Volgens de huidige stand van de rechtsleer en rechtspraak is de scheepsagent voor wat betreft de door zijn bemiddeling in de externe verhouding tot stand gebrachte verbintenissen, te beschouwen als een zuivere lasthebber op wie de bepalingen van de artikelen 1984 en volgende van het Burgerlijk Wetboek van toepassing zijn*⁷⁸.

Hierbij moet worden aangetekend dat Noels de tussenpersoon die handelt n.a.v. een eenmalige scheepsaanloop en geen met permanente vertegenwoordiging belaste handelsagent is, niet als scheepsagent beschouwt. Dergelijke tussenpersoon is volgens Noels echter even goed een zuivere lasthebber⁷⁹.

⁷³ De meer uitvoerige uiteenzetting over het onderscheid maar ook de grote gelijkenissen tussen de onderscheiden maritieme tussenpersonen bij Hennebicq lijkt alleszins helderder.

⁷⁴ Zie *supra*, nr. 7.20 en de verwijzingen naar Trappe aldaar.

⁷⁵ Zie o.m. Bodson, E., "Eenzijdige beëindiging van agentuurovereenkomsten", noot onder Antwerpen, 13 februari 1980, *TBH* 1983, (356), 356, met verwijzing naar Willemart; Fierens, J.-P., "De nieuwe agentuurwet", in *Tendensen in het bedrijfsrecht*, IV, Brussel, Bruylant, 1983, (3), 3; Tilleman LG, 39-40, nr. 58; vgl. verdere verwijzingen in *RPDB*, v^o Navire-navigation, nr. 354.

⁷⁶ De Smet I, 80-82, nr. 69.

⁷⁷ De Weerdt, I, "De scheepsagent", *RHA* 1993, (243), 244-248, nrs. 2-5; zie ook De Weerdt I, 85 e.v., nrs. 137 e.v.

⁷⁸ Noels TT, 126, nr. 234.

⁷⁹ Zie Noels TT, 123, nr. 230 en 125, nr. 232.

In 2000 verwierp Van Doosselaere de zienswijzen van Smeesters en Winkelmolen en van Van Ryn en Heenen eveneens, en schaarde hij zich nadrukkelijk achter het standpunt dat de scheepsagent een lasthebber is, en geenszins een aangestelde of een uitvoeringsagent. Hij benadrukte de ontstentenis van een band van ondergeschiktheid tegenover de rederij en wees op de rechtspraak die de scheepsagent de immuniteit van de uitvoeringsagent heeft ontzegd⁸⁰.

In 2008 bevestigde ook Huyghe de lasthebberskwalificatie⁸¹.

7.29. Uit vorenstaand overzicht van de rechtsleer kan alleszins worden besloten dat er ruime eensgezindheid over bestaat dat de scheepsagent in principe een lasthebber is. De vraag of de scheepsagentuurovereenkomst in sommige gevallen een andere of een bijkomende kwalificatie behoeft, blijft echter aanleiding gegeven tot betwisting.

7.30. De recente rechtspraak lijkt alleszins eenduidig uit te gaan van een kwalificatie als lasthebber. De mogelijkheid of noodzaak van alternatieve of aanvullende kwalificaties komt er blijkbaar zelden of nooit in aan de orde⁸². Of ze daardoor worden uitgesloten, is echter niet duidelijk. Er is alvast rechtspraak die de scheepsagent in de externe verhouding tot de medecontractant letterlijk aanmerkt als "een zuivere mandataris van de scheepseigenaar of rederij"⁸³. In hun rechtspraakroniek concludeerden Delwaide en Blockx alvast dat de scheepsagent een mandataris is⁸⁴. Dat de scheepsagent geen uitvoeringsagent is, lijkt in de rechtspraak alleszins een uitgemaakte zaak⁸⁵.

7.31. Noch de Handelsagentuurwet van 13 april 1995, noch de desbetreffende commentaren, hebben op de vraag naar de nadere kwalificatie van de handelsagentuurovereenkomst als overeenkomst *sui generis*, lastgeving of aanneming gecombineerd met lastgeving een duidelijk, laat staan beslissend antwoord gegeven⁸⁶.

Door sommigen wordt blijkbaar uitgegaan van een kwalificatie van de handelsagentuur als aanneming en/of lastgeving, afhankelijk van de vraag of de handelsagent belast is met loutere onderhandelingen dan wel (ook) met het afsluiten van zaken⁸⁷. Anderen gewagen gelet op het autonoom wettelijk statuut van de handelsagent van een contract *sui generis*, waardoor de discussie over de juridische aard van de handelsagentuur achterhaald zou zijn; desalniettemin grijpen zij ter bepaling van de rechtsverhouding met derden terug naar het algemeen verbintenissenrecht⁸⁸.

⁸⁰ Van Doosselaere, G., "Les agents maritimes", in Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000, *De tussenpersonen van het zeevervoer*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., (92), 95-97.

⁸¹ Huyghe, G., *Maritieme tussenpersonen in het vervoer*, I, FOD Justitie, Opleiding rechterlijke orde: maritiem recht, 7 mei 2008, 2.

⁸² Zie bijv. Antwerpen, 19 januari 1977, *RHA* 1979-80, 160; Antwerpen, 30 september 1981, *RHA* 1981-82, 457 (bevestiging van Kh. Antwerpen, 31 januari 1978, *RHA* 1977-78, 369); Antwerpen, 27 februari 1985, *RHA* 1987, 191, bevestigd door Cass., 1 oktober 1987, *RHA* 1987, 181 (vonnis *a quo*: Kh. Antwerpen, 19 februari 1982, *RHA* 1987, 220); Antwerpen, 25 april 1995, *EVR* 1995, 503.

⁸³ Antwerpen, 19 maart 2001, N.V. Huktra / N.V. De Keyser Thornton en Seaport Terminals B.V., 1998/AR/3328, onuitg.

⁸⁴ Delwaide-Blockx, 1989, 1017, nr. 23.

⁸⁵ Zie *infra*, nr. 7.56.

⁸⁶ Zie bijv., zonder duidelijk stelling te nemen, Tilleman, B., *Lastgeving, o.c.*, 41, nrs. 60-61.

⁸⁷ Zie Verbraeken, C. en de Schoutheete, A., "La loi 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale", *JT* 1995, (461), 463, nr. 3; vgl. Demolin, P. en Brulard, Y., *La nouvelle loi sur le contrat d'agence*, Diegem, Kluwer Éditions Juridiques Belgique, 1996, 26, nr. 110 en ook 35, nr. 140 waar, wat België betreft, aanneming als uitgangspunt wordt genomen.

⁸⁸ Zie Dambre, M., "De nieuwe handelsagentuurovereenkomstenwet", *RW* 1995-96, (1393), 1399, nrs. 24-25.

Het feit dat de scheepsagent thans in vele gevallen aan de Handelsagentuurwet is onderworpen, heeft de geschetste rechtsonzekerheid over de juridische hoedanigheid van de scheepsagent dus niet beëindigd.

7.32. Gelet op de niet volledig rechtszekere context en om alle verdere verwarring over de juridische kwalificatie van de scheepsagent te vermijden is het alleszins nuttig om in het Belgisch Scheepvaartwetboek duidelijkheid te brengen.

Om verschillende redenen wordt in de voorgestelde wettekst de voorkeur gegeven aan de kwalificatie als lasthebber.

In de eerste plaats veronderstellen de meeste taken van de scheepsagent vertegenwoordigingsbevoegdheid met het oog op het stellen, in naam en voor rekening van de scheepseigenaar, de reder en/of de scheepsgebruiker, van rechtshandelingen i.v.m. de aanloop en de exploitatie van een schip⁸⁹. De kwalificatie als lasthebber is in dit opzicht de voor de hand liggende optie. Overigens dient opgemerkt dat de primaire kwalificatie als lasthebber aansluit bij de hierboven omstandig toegelichte rechtspraak en de rechtsleer, die in de algemene definitie van de scheepsagent telkens het vertegenwoordigingselement benadrukken⁹⁰. Hoewel zij doorgaans geen uitdrukkelijke juridische kwalificatie bevatten, veronderstellen ook de meeste buitenlandse rechtsstelsels⁹¹ alsmede de internationale en lokale standaardvoorwaarden voor scheepsagentuurdiensten⁹² dat de scheepsagent een lasthebber is, of minstens dat hij bevoegd is om in naam en voor rekening van de principaal rechtshandelingen te stellen. Bijkomend kan een uitdrukkelijke wettelijke kwalificatie als lasthebber worden verantwoord op grond van de nu reeds geldende gemeenrechtelijke regel luidens welke stilzwijgende mandaten ook kunnen worden afgeleid uit gebruiken⁹³. Kwalificatie als lasthebber zou m.a.w. slechts bevestigen wat nu reeds kan worden afgeleid uit het gevestigde gebruik. Bij dit alles komt dat er geen enkele beleidsreden is gebleken om ter zake van de kwalificatie fundamenteel te innoveren. Zoals hieronder blijkt⁹⁴, vragen de betrokken sectoren om in deze sector de gangbare rechtsverhoudingen niet te verstoren. Overigens vertoont het gemeenrechtelijke rechtsregime van de lastgeving al bij al een redelijke mate van rechtszekerheid. Ook vanuit die optiek blijkt geen reden om voor de scheepsagent een geheel nieuw specifiek wettelijk statuut uit te werken, of een andere juridische kwalificatie in te voeren.

7.33. Ter verdere ondersteuning van het vorige moet worden vastgesteld dat alle andere kwalificaties inhoudelijk minder geschikt zijn. Een aangestelde⁹⁵ (in feite een begrip uit het buitencontractueel aansprakelijkheidsrecht, m.n. ontleend aan art. 1384 B.W.) en een werknemer staan onder het toezicht van hun opdrachtgever, wat in het geval van een scheepsagent zelden of nooit zal voorkomen⁹⁶.

⁸⁹ Zie *supra*, nrs. 7.5, 7.18 en 7.23 alsmede *infra*, nrs. 7.48 en 7.97 m.i.v. de vn.

⁹⁰ Zie *supra*, nr. 7.18.

⁹¹ Zie *infra*, nr. 7.66 e.v.

⁹² Het woord "mandataris" wordt uitdrukkelijk gebruikt in art. III.C van de Algemene voorwaarden van de Antwerpse Scheepvaartvereniging; de vertegenwoordigingsbevoegdheid en/of het volmachtouderschap vinden ook bevestiging in de voorwaarden van FONASBA en in de Algemene Nederlandse Cargadoorsvoorwaarden.

⁹³ Zie o.m. Tilleman LG, 89, nr. 162 en 99, nr. 183; Wéry, P., *Le mandat*, Brussel, Larcier, 2000, 80-81, nr. 21 en 128, nr. 71.

⁹⁴ Zie o.m. *infra*, nrs. 7.54 en 7.113.

⁹⁵ In de huidige betekenis van het woord: vgl. *supra*, nr. 7.25.

⁹⁶ Op zich hoeft de suggestie dat de scheepsagent tegelijkertijd een lasthebber en een aangestelde is of kan zijn nochtans niet per se foutief te zijn. Hier wordt er echter niet voor geopteerd. Over gemengde arbeids- en lastgevingsovereenkomsten, zie Tilleman LG, 32-34, nrs. 43-44.

Indien de scheepsagent niet handelt als vertegenwoordiger bij het stellen van rechtshandelingen, maar zelfstandig materiële prestaties verricht, is aanneming van werk het meest voor de hand liggende alternatief. Een aannemer van werk staat niet onder het toezicht van zijn opdrachtgever⁹⁷. Zo kan de scheepsagent in opdracht van zijn principaal een marktonderzoek uitvoeren of op zoek gaan naar potentiële medecontractanten zonder ertoe gemachtigd te zijn om zelf een contract af te sluiten, b.v. bij grote opdrachten tot scheepsherstelling. De scheepsagent wordt dan onderhandelend agent (*agent négociateur*) eerder dan contracterend agent (*agent contractant*)⁹⁸.

In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek blijft de kwalificatie als lasthebber echter principieel de voorkeur genieten. Het zal immers maar uitzonderlijk voorkomen dat de scheepsagent niet met vertegenwoordigingsbevoegdheid bekleed is. De lasthebberskwalificatie dient alleen te wijken indien duidelijk blijkt dat partijen de vertegenwoordigingsbevoegdheid wensten uit te sluiten. Of zij dit doen, wordt aan hun goeddunken overgelaten: de lasthebberskwalificatie dient slechts van suppletieve aard te zijn. Ook de bepalingen over lastgeving van het Burgerlijk Wetboek zijn overigens slechts van aanvullend recht⁹⁹.

7.34. Het feit dat een scheepsagent *naast* zijn opdracht of bevoegdheid om rechtshandelingen te sluiten, ook nog materiële diensten mag of moet leveren, dient aan de normale lasthebberskwalificatie geen afbreuk te doen. Conform wat internationaal gangbaar lijkt, moet het lasthebbersstatuut dus doorwegen. Dit strookt o.m. met de hierboven aangehaalde visie van De Weerd¹⁰⁰.

- BETWISTINGEN OVER DE PERSOONLIJKE GEHOUDENHEID VAN DE
SCHEEPSAGENT DIE SLECHTS VERKLAART OP TE TREDEN ALS AGENT VAN EEN
BEPAALD SCHIP

7.35. In het licht van de rechtspraak is het voorts wenselijk om duidelijk te bepalen dat een scheepsagent-lasthebber tegenover de derden waarmee hij in naam en voor rekening van zijn mandant contracteert kan volstaan met de vermelding dat hij optreedt als agent van een bepaald schip.

In het gemeen recht inzake lastgeving wordt vereist dat de lasthebber op het ogenblik van de contractsluiting kenbaar maakt dat hij niet in eigen naam, maar wel in naam en voor rekening van een welbepaalde lastgever handelt. Zo de lasthebber nalaat dit te doen, is hij zelf verbonden¹⁰¹.

De vraag wanneer de scheepsagent kan worden geacht voldoende duidelijk te hebben gemaakt dat hij slechts als scheepsagent-lasthebber optreedt, geeft – blijkens een rechtspraak die de voorbije honderd jaar overspant¹⁰² en zich tot op heden verder ontwikkelt – regelmatig aanleiding tot betwisting. Vaak moet de rechter hierbij een keuze maken tussen de kwalificatie van de betrokken dienstverlener als scheepsagent-lasthebber dan wel als commissionair-expediteur of als

⁹⁷ Zie over de verschillende kwalificaties ook o.m. Noels TT, 130-136, nrs. 240-248.

⁹⁸ Noels TT, 132-133, nrs. 242-243.

⁹⁹ Zie o.m. Wéry, P., *Le mandat*, Brussel, Larcier, 2000, 60, nr. 3.

¹⁰⁰ Zie *supra*, nr. 7.28.

¹⁰¹ Zie hierover o.m. Tilleman LG, 268-278, nrs. 490-500.

¹⁰² Zie bijv. Brussel, 4 juni 1930, *BJ* 1930, 555, met noot Van Ryn, J.; Antwerpen, 4 maart 1981, *EVR* 1981, 350; Kh. Antwerpen, 26 december 1910, *Pand.Pér.*, 1911, 436, nr. 630; Kh. Antwerpen, 24 januari 1912, *Pand.Pér.*, 1912, 510, nr. 813; Kh. Antwerpen, 31 mei 1912, *Pand.Pér.*, 1912, 752, nr. 1185; Kh. Antwerpen, 6 januari 1923, *JPA* 1923, 67; Kh. Antwerpen, 10 augustus 1928, *JPA* 1928, 439; Kh. Antwerpen, 12 juni 1952, *JPA* 1954, 456; Kh. Antwerpen, 5 juli 1954, *JPA* 1955, 91; wat de rechtsleer betreft, zie o.m. de bespreking in Noels TT, 161-163, nrs. 286-288 en de aandacht die aan voornoemde oudere zaken wordt gegeven in Tilleman LG, 268-269, nr. 491 en 273, nr. 494.

(zee)vervoerder. Het behoeft geen betoog dat de keuze belangrijke aansprakelijkheidsconsequenties heeft.

Reeds lang geleden werd aangenomen dat de loutere vermelding op te treden "as agent", zonder dat de naam van de principaal wordt opgegeven, niet volstaat opdat de scheepsagent niet persoonlijk zou zijn verbonden¹⁰³. Ook lijkt het uitgemaakt dat een scheepsagent zijn hoedanigheid en de naam van zijn principaal of diens schip moet opgeven uiterlijk bij de contractsluiting¹⁰⁴. In recente rechtspraak wordt steevast gewezen op het havengebruik dat de scheepsagent niet zichzelf verbindt en kan volstaan met de vermelding dat hij optreedt voor een bepaald schip, de gezagvoerder ervan, eigenaars, bevrachters, beheerders en/of exploitanten¹⁰⁵. In het buitenland ontmoet men overigens analoge zienswijzen¹⁰⁶.

Meer in het bijzonder is het ten onzent gangbaar dat facturaties door leveranciers of dienstverleners worden gericht aan de kapitein en de eigenaars van het genoemde schip op het adres van de lokale scheepsagent. Een typische adressering van een factuur, die in de rechtspraak werd beschouwd als voldoende om de scheepsagent niet persoonlijk tot betaling te verbinden¹⁰⁷, luidt:

*To Capt. & Owners m/v "Susanne"
C/o Vertom Shipping Belgium NV
Italiëlei 17
2000 Antwerpen*

De leverancier of dienstverlener moet zich ervan bewust zijn dat wanneer de rederij de scheepsagent niet van de nodige fondsen voorziet om de aldus opgestelde factuur te betalen, hij uitsluitend de rederij zelf kan aanspreken, ook wanneer hij tijdens de contractsluiting of de facturatie geen kennis had van de identificatiegegevens betreffende deze rederij.

Aangezien leveranciers en dienstverleners in de praktijk regelmatig pogingen ondernemen om toch de scheepsagent zelf aan te spreken, is het wenselijk de gangbare rechtsopvatting in het Belgisch Scheepvaartwetboek te expliciteren. Zoals hieronder toegelicht¹⁰⁸ wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek anderzijds ook een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt de rederij bij de lokale scheepsagent te dagvaarden. Voor de schuldeiser compenseert dit enigszins het nadeel dat de scheepsagent die duidelijk maakte slechts als scheepsagent op te treden, zelf niet kan worden aangesproken.

¹⁰³ Zie o.m. Kh. Antwerpen, 6 januari 1923, *JPA* 1923, 67.

¹⁰⁴ Zie nogmaals Antwerpen, 4 maart 1981, *EVR* 1981, 350; Kh. Antwerpen, 6 januari 1923, *JPA* 1923, 67.

¹⁰⁵ Zie en vgl. o.m. Antwerpen, 1 december 1997, N.V. ABS Shipping / N.V. Seahorse, 1994/AR/1328, onuitg.; Antwerpen, 14 februari 2000, NV Vertom Shipping Belgium / NV Terminus, 1997/AR/2928, onuitg.; Kh. Antwerpen, 23 oktober 2001, N.V. Olichart International / N.V. Newman Shipping & Agency Co., A.R. 3962.00, onuitg.; Kh. Brussel, 21 april 1995, *EVR* 1995, 531, waar wordt gewaagd van het havengebruik dat de scheepsagent zelfs niet moet vermelden als agent op te treden; vgl. ook nog Kh. Antwerpen, 17 mei 1993, *RHA* 1995, 59.

¹⁰⁶ Zie bijv. Manca, P., *International Maritime Law*, I, Antwerpen, European Transport Law, 1970, 259.

¹⁰⁷ Zie nogmaals Antwerpen, 14 februari 2000, NV Vertom Shipping Belgium / NV Terminus, 1997/AR/2928, onuitg. Op te merken valt dat de BTW-regelgeving thans de verplichting met zich brengt om het BTW-nummer van de reder als genietter van de dienst te vermelden.

¹⁰⁸ Zie *infra*, nrs. 7.10 e.v. en 7.43 e.v.

7.36. Op voorwaarde dat zijn opdracht "permanent" is, is de scheepsagent onderworpen aan de Handelsagentuurwet van 13 april 1995¹⁰⁹.

De Handelsagentuurwet definieert de handelsagentuurovereenkomst immers als

een overeenkomst waarbij de ene partij, de handelsagent, door de andere partij, de principaal, zonder dat hij onder diens gezag staat, permanent en tegen vergoeding belast wordt met het bemiddelen en eventueel het afsluiten van zaken in naam en voor rekening van de principaal (art. 1, eerste lid).

Het vereiste van een "permanente" opdracht leidt ertoe dat in de praktijk alleen vaste lijnagenten de door de Handelsagentuurwet geboden bescherming genieten. Deze bescherming speelt inz. bij de beëindiging van de overeenkomst. Niettegenstaande andersluidende contractuele bedingen, hebben handelsagenten in de zin van de wet alsdan recht op een billijke opzeggingstermijn en desgevallend een adequate schadevergoeding. De eenmalig of occasioneel voor een opdrachtgever optredende scheepsagent valt buiten het wettelijke regime.

7.37. De Handelsagentuurwet is de omzetting van de Europese Handelsagentuurrichtlijn¹¹⁰, met dien verstande dat de Belgische wetgever de Europese regeling, die beperkt is tot agentuur i.v.m. koop van goederen, heeft uitgebreid tot de sfeer van agentuur i.v.m. dienstverlening¹¹¹, waaronder, zoals tijdens de parlementaire voorbereiding speciaal werd vermeld, vervoer¹¹². Zonder deze uitbreiding zouden de scheepsagenten in België dus niet onder de Europese regeling zijn gevallen. Hierbij dient aangetekend dat agenten actief in de dienstensector, waaronder scheepsagenten, in diverse andere Lidstaten, waaronder Frankrijk¹¹³, Nederland¹¹⁴ en Duitsland (daar slechts aanvullend)¹¹⁵, eveneens aan de Europese regels werden onderworpen¹¹⁶. In andere Lidstaten, waaronder enkele niet onbelangrijke havenlanden, gebeurde dit niet. Dat is o.m. het geval in Denemarken, Finland, Griekenland, Ierland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden¹¹⁷.

¹⁰⁹ BS 2 juni 1995, zoals gewijzigd. Voor commentaren bij de wet, zie o.m. Dambre, M., "De nieuwe Handelsagentuurovereenkomstenwet", *RW* 1995-1996, 1393-1414; Demolin, P. en Brulard, Y., *La nouvelle loi sur le contrat d'agence*, Diegem, Kluwer Éditions Juridiques Belgique, 1996, 130 p.; Stuyck, J. en Maeyaert, P. (eds.), *De handelsagentuurovereenkomst*, Brugge, die Keure, 1995, 151 p.

¹¹⁰ Richtlijn 86/653/EEG van de Raad van 18 december 1986 inzake de coördinatie van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake zelfstandige handelsagenten (*Pb.* 31 december 1986, L 382/17).

¹¹¹ Art. 1.2 van de Handelsagentuurrichtlijn bepaalt:

Handelsagent in de zin van deze richtlijn is hij die als zelfstandige tussenpersoon permanent is belast met het tot stand brengen van de verkoop of de aankoop van goederen voor een ander, hierna te noemen "principaal", of met het tot stand brengen en afsluiten van de verkoop of aankoop van goederen voor rekening en in naam van de principaal (nadruk toegevoegd).

¹¹² *Parl.St.*, Senaat, B.Z. 1991-92, nr. 355-1, 4; zie ook Dambre, M., "De nieuwe Handelsagentuurovereenkomstenwet", *RW* 1995-1996, (1393), 1398-1399, nr. 23; Maeyaert, P., "Toepassingsgebied van de wet, definitie handelsagent en onderscheid met andere tussenpersonen", in Stuyck, J. en Maeyaert, P. (eds.), *De handelsagentuurovereenkomst*, Brugge, die Keure, 1995, (7), 15-16, nr. 12.

¹¹³ Zie *infra*, nr. 7.84.

¹¹⁴ Zie *infra*, nr. 7.95.

¹¹⁵ Zie *infra*, nr. 7.68.

¹¹⁶ Zie ook de gegevens in Noels, D., "Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving. Een tussentijdse stand van zaken", *LA Libert*, (217), 221, nr. 2.1 en in Van Houtte, H. en Looyens, M., "Agentuurovereenkomsten met het buitenland", in Stuyck, J. en Maeyaert, P. (eds.), *De handelsagentuurovereenkomst*, Brugge, die Keure, 1995, (99), 102, nr. 3.

¹¹⁷ Volgens Noels, D., "Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving", *LA Libert*, (217), 221. Andere, recentere bronnen werden niet geraadpleegd.

7.38. De vraag rijst of de huidige positie van de scheepsagent in de context van de specifieke Handelsagentuurwet door het Belgisch Scheepvaartwetboek dient te worden gewijzigd. Terzake doen zich verschillende alternatieven voor.

7.39. Een eerste optie zou kunnen zijn om de Handelsagentuurwet t.a.v. de scheepsagent buiten toepassing te verklaren, en eventueel, ter vervanging, in het Belgisch Scheepvaartwetboek een specifieke wettelijke regeling op te nemen. De mogelijkheid daartoe bestaat nu de nationale wetgever, zoals uiteengezet, vrij is om de uit de Handelsagentuurrichtlijn voortvloeiende regels al dan niet op – alle of bepaalde – dienstenagenturen van toepassing te verklaren. De Belgische wetgever is er m.a.w. geenszins toe verplicht om de Europese regels op scheepsagenten toepasselijk te maken.

Bij nader toezien dient deze optie te worden verworpen.

Vooreerst moet in het algemeen worden vastgesteld dat de Belgische Handelsagentuurwet door de commentatoren als een acceptabel – zij het niet volkomen – regime wordt beschouwd, en volgens sommigen zelfs "één der meest volledige en duidelijke" is van heel Europa¹¹⁸.

Meer specifiek werd in de rechtsleer genoteerd dat de toepassing van de Handelsagentuurwet geen betekenisvolle toename van de geschillen over de beëindiging van scheepsagenturen met zich heeft gebracht¹¹⁹.

Desgevraagd bevestigde ook de Nationale Federatie der Verenigingen van Scheepsagenten en -makelaars van België (NAVES) informeel dat haar omtrent de toepassing van de Handelsagentuurwet geen bijzondere problemen bekend zijn.

Ten vierde en ten slotte dient, mede in het licht van het gelijkheidsbeginsel, te worden vastgesteld dat er geen afdoende motivering voorhanden is om scheepsagenten, wat de in de Handelsagentuurwet geregelde aangelegenheden en inz. wat de aan de agenten toegekende bescherming betreft, fundamenteel anders te behandelen dan handelsagenten werkzaam in andere dienstensectoren.

De slotsom is dan ook dat voor de optie om de Handelsagentuurwet t.a.v. de scheepsagenten buiten toepassing te verklaren en voor hen een nieuw, volledig afzonderlijk regime in te voeren, geen goede argumenten bestaan.

7.40. Een tweede optie is om het toepassingsgebied van de Handelsagentuurwet uit te breiden tot *alle* scheepsagenten, ook deze die niet "permanent" actief zijn in de zin van het aangehaalde artikel 1 van de wet¹²⁰. Op het eerste gezicht zou kunnen worden gemeend dat de niet-gelding van de wet in een ongerechtvaardigde discriminatie ten nadele van eenmalig of occasioneel optredende agenturen resulteert.

Bij nader toezien kan ook deze optie niet behoorlijk worden onderbouwd. Vooreerst moet worden vastgesteld dat de Handelsagentuurrichtlijn zelf uitsluitend bedoeld is voor "permanent" handelende tussenpersonen (art. 1.1). Dit bleek reeds uit het initiële richtlijnvoorstel van de

¹¹⁸ Zie o.m. Noels, D., "Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving", *LA Libert*, (217), 220, nr. 1.4 en de verwijzingen aldaar; vgl. echter de kritiek in Verbraeken, C. en de Schoutheete, A., "La loi 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale", *JT* 1995, (461), 469, nr. 38.

¹¹⁹ Zie inz. Noels, D., "Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving", *LA Libert*, (217), 222, nr. 3.1 en 234.

¹²⁰ Zie *supra*, nr. 7.36.

Europese Commissie¹²¹. Over een geval waarin een tussenpersoon was opgetreden bij de sluiting en de navolgende jaarlijkse verlenging van één enkele charterovereenkomst voor een schip tussen een principaal en een derde, oordeelde het Hof van Justitie i.v.m. de betekenis van het vereiste "permanent" karakter van de dienstverlening:

25 Het aantal transacties dat de tussenpersoon voor of in naam en voor rekening van de principaal heeft afgesloten, is gewoonlijk een aanwijzing voor dat permanente karakter. Zoals de verwijzende rechter heeft opgemerkt, gebruikt artikel 17, lid 2, sub a, van de richtlijn de term klant in het meervoud. Evenals de advocaat-generaal [...] heeft opgemerkt, is het aantal transacties evenwel niet de enige beslissende factor bij de beoordeling of het mandaat dat de principaal de tussenpersoon heeft verleend, een permanent karakter heeft.

26 Wanneer een tussenpersoon belast is geweest met het sluiten, voor of in naam en voor rekening van de principaal, van slechts één overeenkomst, die vervolgens gedurende meerdere jaren is verlengd, vereist de in artikel 1, lid 2, van de richtlijn gestelde voorwaarde van permanent belast-zijn dat de principaal die tussenpersoon permanent heeft belast met het bemiddelen bij de achtereenvolgende verlengingen van die overeenkomst, tenzij er andere factoren zijn die op het bestaan van een permanent bemiddelingsmandaat duiden. Het staat aan de nationale rechter om de nodige vaststellingen ter zake te doen. De louter omstandigheid dat de tussenpersoon gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst betrekkingen met de principaal heeft onderhouden, toont op zich onvoldoende aan dat er sprake is van een dergelijk mandaat.

27 Derhalve moet op de gestelde vragen worden geantwoord dat artikel 1, lid 2, van de richtlijn aldus moet worden uitgelegd dat wanneer een zelfstandige tussenpersoon belast is geweest met het sluiten van slechts één overeenkomst, die nadien gedurende meerdere jaren is verlengd, de in die bepaling gestelde voorwaarde van permanent belast-zijn vereist dat de principaal die tussenpersoon heeft belast met het bemiddelen bij de achtereenvolgende verlengingen van die overeenkomst¹²².

Hieruit blijkt dat voor het Hof een louter eenmalige opdracht niet voldoende is om onder de Handelsagentuurrichtlijn te vallen. Gelet op het doel van de Handelsagentuurrichtlijn had ook Advocaat-Generaal Geelhoed geconcludeerd dat het begrip handelsagent zich uitstrekt tot tussenpersonen die permanent belast zijn met de onderhandeling van een overeenkomst en de verlenging daarvan, en dus niet tot tussenpersonen die slechts een eenmalige opdracht uitvoeren¹²³. Er kan dus worden geconcludeerd dat de Europese Handelsagentuurrichtlijn stellig niet bedoeld is om het statuut van niet-permanente scheepsagenten te bepalen.

Ten tweede blijkt dat geen van de onderzochte Lidstaten de gelding van zijn nationale omzettingswetgeving heeft uitgebreid tot niet-permanent optredende scheepsagenten¹²⁴.

Ten derde stelt de rechtsleer vast dat de Belgische wetgever het beschermingsregime vervat in de Handelsagentuurrichtlijn thans reeds op maximalistische wijze heeft geïmplementeerd en de scheepsagent daardoor een zo ruim mogelijke bescherming verzekert¹²⁵.

¹²¹ Zie art. 2 van het Voorstel voor een richtlijn van de Raad ter coördinatie van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de (zelfstandige) handelsagenten (*Pb.* 18 januari 1977, nr. C13/2).

¹²² HvJ, 16 maart 2006, Poseidon Chartering BV / Marianne Zeeschip VOF, zaak C-3/04, *Jur.*, 2006, I-2505.

¹²³ Concl. Adv.-Gen. Geelhoed voor HvJ, 16 maart 2006, Poseidon Chartering BV / Marianne Zeeschip VOF, zaak C-3/04, *Jur.*, 2006, I-2505, nrs. 22-29. In randnr. 25 omschreef de Advocaat-Generaal het doel van de Richtlijn als *de onderlinge aanpassing van de in de lidstaten bestaande regels voor handelsagenten, voorzover dit voor de goede werking van de gemeenschappelijke markt noodzakelijk is teneinde, met name, „de handelsagenten een minimum aan sociale bescherming te verzekeren”, de zekerheid in het handelsverkeer veilig te stellen en obstakels uit de weg te ruimen voor grensoverschrijdende agentuurovereenkomsten.*

¹²⁴ Zie bijv. *infra*, nr. 7.95 omtrent Nederland en nr. 7.68 omtrent Duitsland.

Gelet op deze laatste twee vaststellingen zou een uitbreiding van het toepassingsgebied van de Europese regels tot niet-permanente (scheeps)agenturen België in een bijzonder opvallende uitzonderingspositie plaatsen, wat niet gewenst is.

Een vierde bezwaar is dat een uitbreiding van het toepassingsgebied van de Handelsagentuurwet tot niet-permanente agentuurdiensten weinig nut zou vertonen nu verschillende essentiële en dwingendrechtelijke bepalingen van de wet – inz. deze betreffende de beëindiging van de overeenkomst – uit hun aard slechts relevant zijn voor agentuurovereenkomsten met een langere duurtijd.

Een vijfde overweging is dat een afwijkende behandeling van de occasionele scheepsagent t.o.v. andere niet-permanente agenten allicht moeilijk te verantwoorden zou zijn in het licht van het gelijkheidsbeginsel.

Om voormelde redenen dient te worden besloten dat ook de tweede voorgestelde optie moet worden verworpen.

7.41. Een derde en logischerwijze te verkiezen optie is om de huidige, beperkte toepasselijkheid van de Handelsagentuurwet op de scheepsagentuur in stand te houden.

Met het oog op de transparantie en het gebruiksgemak van de wetgeving is het – in lijn met een eerder toegelichte algemene wetgevingstechnische optie¹²⁶ – wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een uitdrukkelijke verwijzing naar de Handelsagentuurwet op te nemen. Zulks kan overigens bijdragen tot vermindering van in de praktijk voorkomende pogingen om onder allerhande voorwendsels aan de toepassing van de Handelsagentuurwet te ontsnappen, bijv. onder verwijzing naar de – irrelevante – omstandigheid dat de scheepsagent deels op basis van een commissie, deels forfaitair wordt vergoed¹²⁷.

De principiële toepasselijkheid van de Handelsagentuurwet op de scheepsagent dient in het Belgisch Scheepvaartwetboek echter te worden genuanceerd. Gelet op de specificiteit van de functie van de scheepsagent en de hieronder nader toegelichte rechtsonzekerheid over sommige taken van de scheepsagent¹²⁸ is het wenselijk om de rechten en plichten van de scheepsagent in het Belgisch Scheepvaartwetboek nieuw te definiëren op een wijze die weliswaar bij de Handelsagentuurwet aansluit, maar toch wordt verfijnd. Derhalve dienen de artikelen 6 en 8 van de Handelsagentuurwet voor de scheepsagentuur buiten werking te worden gesteld, zodat nog enkel de corresponderende, inhoudelijk echter sterk analoge bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek gelden. Een vergelijkbare verfijning is wenselijk m.b.t. de verjaring van rechtsvorderingen (art. 26 van de Handelsagentuurwet)¹²⁹. Ook de IPR-regeling (art. 27)¹³⁰ behoeft overigens heroverweging. In principe kunnen de desbetreffende nieuwe regels van het Belgisch Scheepvaartwetboek meteen gelden voor de scheepsagenten die geen handelsagenten in de zin van de Handelsagentuurwet zijn. Deze beperkte gelijkschakeling van het statuut van

¹²⁵ Zie o.m. Noels, D., "Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving. Een tussentijdse stand van zaken", LA Libert, (217), 220, nr. 1.4 en 222, nr. 2.4; vgl. in dezelfde zin reeds Van Houtte, H. en Looyens, M., "Agentuurovereenkomsten met het buitenland", in Stuyck, J. en Maeyaert, P. (eds.), *De handelsagentuurovereenkomst*, Brugge, die Keure, 1995, (99), 108, nr. 12.

¹²⁶ Zie Blauwboek 1, inz. 142-146, nrs. 1.164-1.170.

¹²⁷ Zie bijv. Antwerpen, 11 oktober 2004, B.V. Spliethoff's Bevrachtingskantoor / N.V. Giani & Muller, 2003 AR 1661, onuitg.

¹²⁸ Zie *infra*, nrs. 7.43 e.v.

¹²⁹ Zie *infra*, nrs. 7.173 e.v.

¹³⁰ Zie *infra*, nrs. 7.58-7.59.

"permanente" en "niet-permanente" scheepsagenten wordt gerechtvaardigd door de aard van de betrokken bedrijvigheid, die in wezen identiek is, het feit dat de op de aangehaalde specifieke punten heersende rechtsonzekerheid alle scheepsagenten treft, en door het feit dat deze beperkte gelijkschakeling op geen enkele wijze de kernregelingen van de Handelsagentuurwet doorkruist, te weten de bepalingen van die wet betreffende de bescherming van de handelsagenten.

7.42. Specifiek wat de beëindiging van het mandaat van de niet-permanente scheepsagent betreft, blijkt geen noodzaak om af te stappen van het – overigens suppletieve – principe van de *ad nutum* herroepbaarheid van het mandaat (art. 2004 B.W.). Ofschoon Franse rechtspraak en rechtsleer een strekking in deze zin kennen, lijkt het niet verantwoord om de niet-permanente scheepsagentuur bij wet als een mandaat van gemeenschappelijk belang aan te merken, waardoor de *ad nutum* herroepbaarheid zou worden uitgesloten¹³¹.

- ONDUIDELIJKHEID OVER SOMMIGE ASPECTEN VAN DE TAAK VAN DE SCHEEPSAGENT, I.H.B. DE BEVOEGDHEID OM GERECHTELIJKE STUKKEN IN ONTVANGST TE NEMEN

7.43. Zoals toegelicht¹³², bestaat omtrent de taak van de scheepsagent geen volkomen rechtszekerheid.

Er bestaat overeenstemming over dat hetgeen de scheepsagent concreet in een bepaald geval zal moeten doen moeilijk in algemene zin kan worden gedefinieerd¹³³ en grotendeels afhangt van de gebruiken van de haven waar hij werkt¹³⁴.

In de praktijk worden over de precieze bevoegdheden van de scheepsagent regelmatig betwistingen gevoerd.

Zo diende het Antwerpse Hof te bevestigen dat het mandaat van de scheepsagent tot het innen van vrachten de zorg voor de debiteurenbewaking impliceert, waaronder de uitoefening valt, ten behoeve van de principaal, van de *exceptio non adimpleti contractus* en het retentierecht. De agent kan dergelijke actie volgens het Hof m.n. steunen op zijn in de Handelsagentuurwet (art. 6) neergelegde verplichting tot belangenbehartiging en op de in de sector geldende handelsgebruiken¹³⁵.

Gelet op de regelmatig weerkerende betwistingen is het wenselijk om het normale takenpakket van de scheepsagent in het Belgisch Scheepvaartwetboek te verduidelijken.

Dit geldt inz. voor de in de rechtspraktijk druk besproken problematiek van de inontvangstname van gerechtelijke stukken door de scheepsagent.

7.44. Ook tijdens de eerste consultatie a.d.h.v. het *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*¹³⁶ (hieronder: 'Groenboek') bleek, dat het neteligste probleem waarmee de rechtspractici kampen inderdaad

¹³¹ Over het mandaat van gemeenschappelijk belang, zie o.m. Tilleman LG, 307 e.v., nrs. 548 e.v.

¹³² Zie o.m. *supra*, nr. 7.19.

¹³³ Manca, P., *International Maritime Law*, I, Antwerpen, European Transport Law, 1970, 253.

¹³⁴ Aldus o.m. De Weerd, I., "De scheepsagent", *RHA* 1993, (243), 243, nr. 1; van Doosselaere, G., "Les agents maritimes", in Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000, *De tussenpersonen van het zeevervoer*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., (92), 99; zie ook *infra*, nrs. 7.69 en 7.97.

¹³⁵ Antwerpen, 19 maart 2001, N.V. Huktra / N.V. De Keyser Thornton en Seaport Terminals B.V., 1998/AR/3328, onuitg.

¹³⁶ Van Hooydonk, E. (Ed.), *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.; over het Groenboek, zie Blauwboek 1, 28-29, nr. 1.4.

betrekking heeft op de betekening van procedurestukken in handen van de scheepsagent. De vraag rijst m.n., of het mandaat van de scheepsagent de bevoegdheid in zich sluit tot het in ontvangst nemen van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in naam en voor rekening van de opdrachtgever. Een daarmee samenhangend probleem is, dat om een betekening van gerechtelijke stukken uit te voeren, de partij aan wie wordt betekend woonstkeuze in België moet hebben gedaan.

7.45. Voor een goed begrip van de problematiek worden hieronder de relevante bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek in herinnering gebracht:

Artikel 39

Wanneer de geadresseerde bij een lasthebber woonplaats heeft gekozen, mogen de betekening en de kennisgeving aan die woonplaats geschieden.

Wordt het afschrift aan de gekozen woonplaats ter hand gesteld aan de lasthebber persoonlijk, dan wordt de betekening geacht aan de persoon te zijn gedaan.

De betekening en de kennisgeving mogen niet meer aan de gekozen woonplaats geschieden, indien de lasthebber overleden is, indien hij er zijn woonplaats niet meer heeft, of indien hij er zijn bedrijf niet meer uitoefent.

Artikel 40

Ten aanzien van hen die in België geen gekende woonplaats, verblijfplaats, of gekozen woonplaats hebben, stuurt de gerechtsdeurwaarder bij een ter post aangetekende brief het afschrift van de akte aan hun woonplaats of aan hun verblijfplaats in het buitenland en met de luchtpost indien de plaats van bestemming niet in een aangrenzend land ligt, onverminderd enige andere wijze van toezending overeengekomen tussen België en het land waar zij hun woon- of verblijfplaats hebben. De betekening wordt geacht te zijn verricht door de afgifte van de akte aan de postdienst tegen ontvangstbewijs in de vormen die in dit artikel worden bepaald.

Heeft de betrokkene in België noch in het buitenland een gekende woonplaats, verblijfplaats, noch gekozen woonplaats, dan wordt de betekening gedaan aan de procureur des konings in wiens rechtsgebied de rechter die van de vordering kennis moet nemen of heeft genomen, zitting houdt; is of wordt er geen vordering voor de rechter gebracht, dan geschiedt de betekening aan de procureur des Konings in wiens rechtsgebied de verzoeker zijn woonplaats heeft of, indien hij geen woonplaats in België heeft, aan de procureur des Konings te Brussel.

De betekeningen mogen altijd aan de persoon worden gedaan, indien deze in België wordt aangetroffen.

De betekening in het buitenland of aan de procureur des Konings is ongedaan indien de partij op wier verzoek ze verricht is, de woonplaats of de verblijfplaats of de gekozen woonplaats van degene aan wie betekend wordt, in België of, in voorkomend geval in het buitenland, kende.

Artikel 42

De betekeningen worden gedaan:

[...]

6° aan buitenlandse vennootschappen met rechtspersoonlijkheid, op hun maatschappelijke zetel, op hun filiaal of op hun bedrijfszetel in België;

[...].

Artikel 861

De rechter kan een proceshandeling alleen dan nietig verklaren, indien het aangeklaagde verzuim of de aangeklaagde onregelmatigheid de belangen schaadt van de partij die de exceptie opwerpt.

Artikel 862

§ 1. De regel van artikel 861 geldt niet voor een verzuim of een onregelmatigheid betreffende:

[...]

6° de vermelding dat de exploiten en akten van tenuitvoerlegging zijn betekend aan de persoon of op een andere wijze die de wet bepaalt.

§ 2. Onverminderd de toepassing van artikel 867 wordt in de gevallen van § 1 de nietigheid of het verval uitgesproken door de rechter, zelfs ambtshalve.

7.46. Tot 1989 was het onbetwist, dat de betekening ten aanzien van een rederij, gevestigd in het buitenland, rechtsgeldig kon gebeuren in handen van haar agent. In de rechtspraak heette het, dat “te Antwerpen steeds aanvaard werd, in maritieme zaken, dat een vreemde partij zou gedagvaard worden in de burelen van haar agenten”¹³⁷. De rechtsleer noteerde dat “cela remonte en fait à la nuit du temps et ne donna guère lieu à difficultés”¹³⁸.

Het systeem kwam tegemoet aan de praktische noodwendigheden van de maritieme procesvoering, als volgt beschreven door gerechtsdeurwaarder Dujardin:

Rekening houdend met de praktische realiteit dient [...] vastgesteld te worden dat de verschepers en/of goederenbelanghebbenden zelden, omzeggens nooit, de volledige maatschappelijke identiteit van de buitenlandse rederij of scheepvaartlijn (zoals zijn rechtspersoonlijkheid, volledige handelsbenaming, volledig adres en andere bijkomende gegevens) kennen of zelfs binnen kort tijdsbestek kunnen achterhalen; zij kennen enkel de scheepsagent met wie zij de vervoersovereenkomst sloten en de bijkomende (schade)aspecten behandelden.

In zeevaartzaken wordt men steeds geconfronteerd met financieel belangrijke maar vooral dringende schadeclaims. In de praktijk rest er (onder meer) voor de gerechtsdeurwaarder, tussen het krijgen van de opdracht en de uitvoering ervan zeer weinig tijd; dergelijke opdrachten moeten veelal de dag zelf van het geven van de opdracht naar behoren worden uitgevoerd. Daarvoor is een uitgebreide en wereldwijde documentatie aangaande maritieme handelsactoren en zeeverzekeraars vereist. De opdrachtgever kan meestal slechts de naam van het terzake betrokken schip opgeven, en in het beste geval de naam van de rederij en/of scheepvaartlijn; uit het schadedossier blijkt meestal wel de naam van de terzake optredende scheepsagent. De instrumenterende gerechtsdeurwaarder neemt dan telefonisch contact op met de scheepsagent, die hem al dan niet bevestigt de terzake te betekenen dagvaarding of exploit ten gekozen woonplaats te aanvaarden voor rekening van zijn principaal, hetzij de rederij en/of de scheepvaartlijn¹³⁹.

De geschetste wijze van betekening was gesteund op een vermoeden van stilzwijgende woonstkeuze door de principaal bij de scheepsagent¹⁴⁰, woonstkeuze die dan ook geacht werd te zijn gekend door de betrokken partijen.

7.47. Een plotselinge ommekeer kwam er blijkbaar met een onuitgegeven arrest van het Hof van Beroep te Antwerpen van 25 oktober 1989, waarin een enkel aan de scheepsagent betekende dagvaarding volstrekt nietig werd verklaard¹⁴¹. In een arrest van 20 december 1996 bevestigde het Hof van Cassatie dat de betekening aan een scheepsagent-lasthebber, zonder dat kan worden aangetoond dat bij hem woonplaats is gekozen, niet rechtsgeldig is, zonder dat de rederij in dat

¹³⁷ Aldus Beslagr. Antwerpen 2 november 1972, RHA 1972, 334.

¹³⁸ Roland, R., "Droit maritime et droit judiciaire", LA Putzeys, (317), 332.

¹³⁹ Dujardin, R., "De betekening in het buitenland", in Nationale Kamer van Gerechtsdeurwaarders (ed.), *Aanleg en bevoegdheid - Betekening in het buitenland - Bewijs - Vaststelling - Dwangsom - Verantwoordelijkheid*, Diegem, Kluwer, 1996, (61), 78-79.

¹⁴⁰ Dujardin, R., "De betekening in het buitenland", *o.c.*, 78.

¹⁴¹ Roland, R., "Droit maritime et droit judiciaire", LA Putzeys, (317), 334, met verwijzing naar Antwerpen 25 oktober 1989, A.R. 2548/86, onuitg.

verband enige belangenschade moet aantonen¹⁴². Wanneer de betekening uitsluitend wordt verricht bij de rederij in het buitenland, kan ook deze echter met nietigheid worden gesanctioneerd, omdat de rederij dan kan voorhouden wel degelijk woonstkeuze bij haar Belgische agent te hebben gedaan en omdat uit het hierboven aangehaalde artikel 40, vierde lid Ger.W. de verplichting volgt om aan die gekozen woonst te betekenen. Zelfs indien de eenzijdige woonstkeuze van de geadresseerde noch uitdrukkelijk, noch stilzwijgend werd aanvaard door de partij die betekent, blijft deze laatste nietigheidssanctie van kracht¹⁴³.

Sinds de aangehaalde ommekeer in de rechtspraak is het in de praktijk niet meer mogelijk om een buitenlandse rederij (uitsluitend) te dagvaarden bij haar scheepsagent in België. In het licht van de vigerende cassatierechtspraak, vatte het Hof van Beroep te Antwerpen de situatie in een arrest van 19 maart 2001 helder samen als volgt:

dat in deze zaken tot voor kort een algemeen aanvaarde praktijk bestond om exploitanten, bestemd voor in het buitenland gevestigde rederijen of scheepvaartlijnen, te betekenen aan hun scheepsagent in België; dat de Belgische scheepsagent de gerechtelijke stukken in ontvangst neemt in zijn hoedanigheid van lasthebber van de in het buitenland gevestigde rederij of scheepvaartlijn; dat dit betekeningssysteem steunt op een vermoeden van stilzwijgende woonstkeuze door de principaal bij de scheepsagent; dat in de rechtspraak werd aanvaard dat de keuze van woonplaats stilzwijgend kan zijn en zijn oorsprong vindt in het mandaat zelf; dat, wanneer het exploitatietoestel zonder protest werd aanvaard door de scheepsagent en wordt gevolgd door de verschijning in rechte van de rederij, de woonstkeuze resulteert uit een voldoende vaststaand vermoeden;

Overwegende dat inmiddels het Hof van Cassatie (arrest van 20/12/1996) heeft beslist dat de onregelmatigheid die erin bestaat te dagvaarden aan het adres van de scheepsagent, terwijl de geadresseerde rederij betwist aldaar woonplaats te hebben gekozen, geen schending inhoudt van de nietigheidsbepalingen van de artikelen 40 en 862 §1, 6° van het Gerechtelijk Wetboek, maar een op zichzelf staande ongeldigheid is; dat bewijs van belangenschade derhalve niet langer is vereist;

Overwegende dat het volgens de laatste rechtspraak niet langer volstaat zekerheid te hebben omtrent het feit dat een scheepsagent optreedt als lasthebber van een buitenlandse rederij, om daaruit het vermoeden af te leiden dat de rederij ook woonplaats heeft gekozen op het adres haar agent, alwaar betekeningen kunnen geschieden; dat tevens moet worden nagegaan of de agent beschikte over een bijzonder mandaat om de betekeningen in ontvangst te nemen;

dat, indien de eisende partij de rederij dagvaardt op haar adres in het buitenland, deze laatste op grond van art. 40, in fine van het Gerechtelijk Wetboek kan opwerpen dat de dagvaarding absoluut nietig is omdat er diende gedagvaard te worden bij haar scheepsagent in België, waar zij woonplaats heeft gekozen; dat, wanneer er daarentegen wordt gedagvaard bij de Belgische scheepsagent, de buitenlandse rederij in de lijn van de recente rechtspraak kan betwisten aldaar woonplaats te hebben gekozen, zodat de dagvaarding opnieuw onregelmatig is;

dat derhalve, gelet gelet op dit gebrek aan rechtszekerheid voor de eisende partij, een dubbele betekening, in het buitenland en bij de Belgische scheepsagent aangewezen is;

Overwegende dat in casu de dagvaarding en het verzoekschrift tot hoger beroep werden betekend aan de Antwerpse agent van de rederij FRED OLSEN & C°, een vennootschap naar het recht van de staat Noorwegen en aldaar gevestigd;

dat de betekening aan de scheepsagent werd gesteund op de niet betwiste omstandigheid dat de agent optrad als plaatselijke vertegenwoordiger en lasthebber van de rederij en op de algemeen aanvaarde praktijk dat

¹⁴² Zie inz. Cass., 20 december 1996, AC 1996, 1241, Pas. 1996, I, 1312, RW 1996-1997, 1403, met noot Broeckx, K., "Betekening in maritieme zaken: extra waakzaamheid geboden"; vgl. eerder Cass. 21 januari 1994, EVR 1995, 599. Zie inmiddels ook Cass., 22 juni 2007, www.cass.be.

¹⁴³ Zie o.m. Cass. 10 oktober 1971, AC 1972, 361, noot E.K., Pas., 1972, I, 356, RW 1971-72, 1143, met noot X., JT 1972, 340.

akten bestemd voor de rederij rechtsgeldig aan de agent kunnen worden betekend; dat bovendien de agent de exploten in ontvangst had genomen en overgemaakt aan de rederij die in rechte verscheen; dat appellante evenwel in gebreke blijft aan te tonen dat deze scheepsagent beschikte over een bijzonder mandaat om de betekening van de exploten te ontvangen; dat bovendien overeenkomstig art. 39 van het Gerechtelijk Wetboek de betekening slechts mag geschieden aan de woonplaats van de lasthebber, als de geadresseerde daar woonplaats heeft gekozen, wat in casu door de rederij wordt ontkend; dat derhalve, gezien in casu noch de dagvaarding, noch het verzoekschrift tot hoger beroep was betekend, noch aan de persoon, noch aan de woonplaats, noch aan de gekozen woonplaats, maar aan een lasthebber bij wie geen woonplaats was gekozen, er niet rechtsgeldig werd gedagvaard, noch rechtsgeldig hoger beroep werd aangetekend; dat er derhalve geen schending is van de artikelen 860, 43,4° en 862, §1, 9° van het Gerechtelijk Wetboek, omdat deze bepalingen geen betrekking hebben op de vastgestelde onregelmatigheid; dat, gezien het hier gaat om op zichzelf staande onregelmatigheden, bewijs van belangenschade derhalve niet is vereist; Overwegende dat dienvolgens zowel de dagvaarding als het verzoekschrift tot hoger beroep in zoverre gericht tegen tweede geïntimeerde niet rechtsgeldig is geschied¹⁴⁴;

Deze analyse door het Hof van Beroep is des te belangwekkender nu het Hof zelf zonder omwegen attendeert op het "gebrek aan rechtszekerheid voor de eisende partij", die veiligheidshalve immers moet overgaan tot een dubbele betekening, in het buitenland bij de rederij, en in België bij de scheepsagent.

7.48. De rechtspraak van het Antwerpse Hof is de jongste jaren constant gebleken. Zo werd in een arrest van 6 november 2006 kernachtig overwogen:

[...] om rechtsgeldig te kunnen betekenen bij de scheepsagent/lasthebber van de principaal, zijn twee cumulatieve voorwaarden vereist, nl. dat de rederij/principaal woonplaats heeft gekozen bij zijn scheepsagent/lasthebber, en dat deze laatste daartoe over een bijzonder mandaat beschikt, hem of haar verleend door de rederij/principaal¹⁴⁵.

Een vordering tot overlegging van de handelsagentuurovereenkomst is, volgens hetzelfde arrest, niet dienend, aangezien, zelfs wanneer daar een bijzonder mandaat uit zou blijken, nog het bewijs van een woonstkeuze bij de scheepsagent moet worden geleverd. Evenmin baat het de eiser te gewagen van een schijnmandaat en de vertrouwensleer in te roepen, want op hem rust een onderzoeksplicht en m.n. de bewijslast betreffende het feit dat hij niet wist of niet redelijkerwijze kon weten dat de schijnbare vertegenwoordigingsmacht niet beantwoordde aan de realiteit. Ten slotte verwierp het Hof het argument dat de scheepsagent een "bedrijfszetel" en/of "filiaal" van de rederij in België is in de zin van artikel 42, 6° Ger.W.¹⁴⁶:

Een scheepsagent [...] kan niet als een "bedrijfszetel" en/of "filiaal" van haar principaal [...] worden aangemerkt. Een scheepsagent is integendeel de aangeduide vertegenwoordiger in een wel bepaalde haven van een of meer rederijen, wiens taak uit een aantal vertegenwoordigingshandelingen bestaat, die zowel van administratieve aard als van verbintenismatige aard zijn.

I.v.m. dit laatste dient te worden opgemerkt dat het Hof in een arrest van 28 februari 2000 had beslist dat een buitenlandse rederij op grond van artikel 42, 6° Ger.W. wel degelijk kan worden

¹⁴⁴ Antwerpen, 19 maart 2001, N.V. Huktra / N.V. De Keyser Thornton en Seaport Terminals B.V., 1998/AR/3328, onuitg.; vgl. o.m. Antwerpen, 13 december 1999, EVR 2000, 641.

¹⁴⁵ Antwerpen, 6 november 2006, Saoudi Iron and Steel Company en OberÖsterreichische Versicherung A.G. / GmbH Martrade Shipping & Transport, 2005/AR/1955, onuitg.

¹⁴⁶ In realiteit worden in het vermelde wetsartikel de termen "maatschappelijke zetel", "filiaal" en "verblijfszetel" gebruikt.

gedagvaard bij een afzonderlijke rechtspersoon die haar belangen waarneemt in België¹⁴⁷. *In casu* betrof het een dagvaarding van de Franse rederij CGM bij de Belgische vennootschap CGM Benelux. Het is onduidelijk of het Hof hierbij rekening hield met het feit dat het blijkbaar om een "geïntegreerde" agentuur ging.

7.49. Een betekening aan de Procureur des Konings op grond van artikel 40 Ger.W. biedt de eiser doorgaans evenmin soelaas, want dergelijke betekening – die alleen in uitzonderlijke omstandigheden mag worden toegepast – is eveneens “ongedaan” wanneer de eiser de woonplaats of de verblijfplaats van de scheepseigenaar moest kennen. Weliswaar dient het bewijs van deze kennis dan wel het bewijs dat de eiser over de kennis moest beschikken te worden geleverd door de partij die zich erop beroept, maar de scheepseigenaar kan ermee volstaan te verwijzen naar de mogelijkheden waarover de eiser beschikte om de kennis te verwerven (bijv. een standaardopzoeking op het internet of navraag bij de scheepsagent of bij de P & I Club)¹⁴⁸. Ook gegevens in eerdere gebruikte, desgevallend slechts door buitenlandse raadsliden gekende proces- of overtuigingsstukken kunnen op kennis van het adres duiden¹⁴⁹.

7.50. De rechtsleer uit op de huidige situatie onverbloemde en unanieme kritiek¹⁵⁰ en gewaagt zelfs van een "chaos juridique"¹⁵¹.

Los van de formele rechtsonzekerheid moet vooral worden genoteerd dat de huidige regeling bijzonder inefficiënt is: zij noopt steeds tot een dubbele betekening, vertraagt door de nood aan een buitenlandse betekening met eerbiediging van de afstandstermijnen de procesgang, noodzaakt tijdrovend en soms vruchteloos opzoekingswerk naar de vestigingsplaats van de rederij, veroorzaakt, doordat de kosten van één betekening steeds ten laste van de initiatiefnemer zullen blijven en doordat vertalingen moeten worden gemaakt, nodeloze kosten, en is per slot van rekening nadelig voor de lokale commerciële dienstverleners en opdrachtgevers, zodat de aantrekkelijkheid van de havens en ook van de maritiem-juridische dienstverleningssector geschaad wordt. Los van de formeel-juridische aspecten moet dus ook vanuit een belangenafweging worden besloten dat de huidige toestand niet acceptabel is¹⁵².

7.51. In dit verband moet er ook op worden gewezen dat de mogelijkheid van betekeningen bij de scheepsagent uitdrukkelijk wordt erkend in diverse Belgische en buitenlandse wetteksten.

¹⁴⁷ Antwerpen, 28 februari 2000, N.V. Maas Intermodal Systems / N.V. Noord Natie Terminals en Compagnie Générale Maritime (CGM), 1999/RK/253, onuitg.

¹⁴⁸ Aldus Kh. Antwerpen, 20 januari 2010, NV Amlin Corporate Insurance an NV Arcelor Logistics Belgium / Golden Glow Steamship Inc., A/08/07792, onuitg.; vgl. in dezelfde zin reeds Kh. Antwerpen, 19 juni 2008, Sungu Jean / Compagnie Maritime du Congo (CMDIC), A/06/9685, onuitg.

¹⁴⁹ Zie Kh. Antwerpen, 2 maart 2004, BIT Company en S.A. Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance / N.V. Unie van Redding- en Sleepdienst - URS België, A/01/12659, onuitg., bevestigd door Antwerpen, 26 maart 2007, 2004/AR/1456, onuitg.

¹⁵⁰ Zie m.n. Broeckx, K., "Betekening in maritieme zaken: extra waakzaamheid geboden", noot onder Cass., 20 december 1996, *RW* 1996-1997, (1404), 1406, nr. 10; Broeckx, K., "Woonstkeuze bij de betekening aan de scheepsagent", *TVR* 1998, (127), 129, nr. 9; Broeckx, K., "De gevolgen van de woonstkeuze bij een lasthebber in maritieme en andere geschillen", *LA Huybrechts*, (43), 52-54; Dujardin, R., "De betekening in het buitenland", in Nationale Kamer van Gerechtsdeurwaarders (ed.), *Aanleg en bevoegdheid - Betekening in het buitenland - Bewijs - Vaststelling - Dwangsom - Verantwoordelijkheid*, Diegem, Kluwer, 1996, (61), 79-80; Roland, R., "Droit maritime et droit judiciaire", *LA Putzeys*, (317), 334-336; Smets, A., "Ger.W. Art. 39", *OGR*, Afl. 75 (18 juni 2009), 9-11, nr. 13; vgl. reeds Noels *TT*, 160-161, nr. 285.

¹⁵¹ Roland, R., "Droit maritime et droit judiciaire", *LA Putzeys*, (317), 333.

¹⁵² Het hierboven aangehaalde argument dat eisders vaak niet over de nodige tijd beschikken om de identiteit en de woonplaats van de rederij te achterhalen moet weliswaar enigszins worden genuanceerd voor het geval het niet om een dringende zaak gaat.

Vooreerst bepaalt artikel 1548 Ger.W. m.b.t. het bevel dat het uitvoerend beslag op zee- en binnenschepen voorafgaat:

Is het schip geen eigendom van de schuldenaar, dan wordt het bevel bovendien betekend aan de eigenaar of aan de agent van de eigenaar van het schip, wanneer hij zijn kantoor in de haven heeft¹⁵³.

Verder bepaalt de Wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie¹⁵⁴ dat processen-verbaal worden verzonden "aan de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België alsook aan de bevoegde procureur des Konings" (art. 15, zesde lid). De Memorie van Toelichting bij het desbetreffende wetsontwerp vermeldt in dit verband:

Indien een proces-verbaal wordt opgesteld tegen de gezagvoerder van een vreemd schip heeft het geen zin dit op te sturen naar zijn woonplaats in een of ander ver land, maar dient de scheepsagent, als vertegenwoordiger van de rederij in België, bij de zaak betrokken te worden. Het proces-verbaal kan meestal ook niet afgegeven worden aan de gezagvoerder daar de meeste schepen slechts enkele uren in de haven verblijven. Indien het proces-verbaal aanleiding geeft tot gerechtelijke vervolging moet ook de scheepsagent als vertegenwoordiger van de rederij worden opgeroepen en niet de kapitein daar die zich ofwel op zee ofwel in een buitenlandse haven bevindt¹⁵⁵.

In de rechtsleer werd opgemerkt dat deze zienswijze ten onrechte uitgaat van een algemene wettelijke mandatering van de scheepsagent op procesrechtelijk vlak¹⁵⁶. Hoe dan ook illustreert de aangehaalde regeling dat de wetgever nu reeds de mening is toegedaan dat het binnen het normale mandaat van de scheepsagent valt om zelfs strafrechtelijke processen-verbaal in ontvangst te nemen. *A fortiori* kan er geen principebezwaar rijzen tegen een uitdrukkelijke wettelijke mandatering op privaatrechtelijk gebied.

Zoals hieronder nader wordt toegelicht, dient ten slotte te worden vastgesteld dat diverse buitenlandse wetgevingen zoals de Franse¹⁵⁷, de Italiaanse¹⁵⁸ en de Chileense¹⁵⁹ de dagvaarding van de rederij bij de scheepsagent uitdrukkelijk mogelijk maken.

Deze voorbeelden tonen aan dat tegen een wetgevende ingreep geen principebezwaar kan rijzen.

7.52. Anderzijds moet een nieuwe wettelijke regeling ook oog hebben voor bepaalde risico's.

¹⁵³ Voor een algemene situering van de bepaling, zie Delwaide SB, 251-252, nr. 207.

¹⁵⁴ BS 29 mei 1999.

¹⁵⁵ *Parl.St.*, Kamer, 1998-99, nr. 2045/1, 10.

¹⁵⁶ Meer bepaald werd gesteld:

O.i. is het enigszins bevreemdend dat de scheepsagent door de wetgever blijkbaar wordt beschouwd als een wettelijke vertegenwoordiger van een gezagvoerder of een andere overtreder. Een scheepseigenaar of reder is er niet toe verplicht in Belgische havens een agent aan te stellen, laat staan dat deze agent door de wet in het algemeen zou worden beschouwd als een wettelijke vertegenwoordiger. De vertegenwoordigingsbevoegdheid van de agent berust op een contractuele opdracht die overigens door allerlei oorzaken beperkt kan zijn in de tijd. Wat de scheepvaartcontrole met het proces-verbaal moet doen wanneer de opdracht van de scheepsagent ondertussen werd beëindigd, of wanneer de agent door een andere werd vervangen, is niet duidelijk. Ook de strafprocesrechtelijke aspecten van de besproken regeling en i.h.b. van de oproeping van de agent voor het strafgerecht verdienen o.i. een nader onderzoek (Van Hooydonk, E., "De publiekrechtelijke context van de scheepsagentuur", in Van Hooydonk, E., (ed.), *Expéditeurs en scheepsagenten*, Antwerpen/ Apeldoorn, Maklu, 2003, (145), 165, waaraan hier het erratum weze toegevoegd dat wet dateert van 3 mei 1999 en niet van 3 mei 1995).

¹⁵⁷ Zie *infra*, nr. 7.87.

¹⁵⁸ Zie *infra*, nr. 7.99.

¹⁵⁹ Zie *infra*, nr. 7.102.

Ofschoon het vroeger door de rechtspraak geratificeerde stelsel van betekening bij de scheepsagent een efficiënte procesgang bevorderde, bracht het immers ook gevaren met zich. In de gevallen waarin er geen bijzonder mandaat en bijhorende woonstkeuze bestond, dreigde m.n. een ernstige schending van de rechten van verdediging van de principaal. Indien een dagvaarding werd betekend in handen van de scheepsagent, en deze – om welke reden ook – verzuimde de principaal daarvan in kennis te stellen, kon deze laatste allicht bij verstek worden veroordeeld. Indien dat verstekvonnis daarna bij de scheepsagent werd betekend, die er aan de principaal opnieuw geen kennis van gaf, ontstond een uitvoerbare titel zonder enig medeweten van de principaal, die dan blootstond aan uitvoeringsmaatregelen zoals scheepsbeslag.

Voorts legt een vermoeden van woonstkeuze een bijkomende last en een zware verantwoordelijkheid op de scheepsagent, die eenmalig is opgetreden voor een toevallig aanlopend schip (doorgaans in de wilde vaart, een *tramper*), waarbij hij noch met de eigenaar, noch met de reder, noch met de bevrachter enige permanente band heeft.

Meer in het algemeen moet ook worden genoteerd dat betekeningen aan scheepsagenten kunnen gericht zijn tegen talrijke partijen, gaande van de scheepseigenaar over een bevrachter tot een NVOCC. Anderzijds kan een schip ook vertegenwoordigd zijn door verschillende agenten. Bij betekening aan een scheepsagent bestaat een ernstig risico dat de stukken zullen worden doorgegeven aan een verkeerde principaal of zelfs dat de agent de betrokken geaddresseerde niet kent. Tijdens informeel overleg met experts uit de scheepsagentuur- en rederijsectoren werd dan ook gewaarschuwd voor het ernstige risico op vergissingen.

Daarbij komt nog dat talrijke, inz. van rederszijde geredigeerde scheepsagentuurcontracten op voorhand uitdrukkelijk bepalen dat de agent géén volmacht heeft om processtukken in ontvangst te nemen. Dit is ook het geval met de agentuurcontracten gebruikt door Belgische rederijen als Delphis en Safmarine Container Lines.

Een algemeen vermoeden van woonstkeuze lijkt ten slotte onbillijk ten aanzien van de scheepsagent wiens overeenkomst, desgevallend in onmin, beëindigd is en die er zich desondanks toe verplicht ziet om op gerechtelijk vlak de vertegenwoordiging voort te zetten totdat alle mogelijke vorderingen ten aanzien van zijn vroegere opdrachtgever door verjaring zijn uitgedoofd.

Deze randbedenkingen leveren echter geen voldoende bezwaar op tegen de invoering van een wettelijke regeling die betekeningen bij de scheepsagent principieel mogelijk maakt. Zij nopen wel tot het zoeken naar een doordachte, ja uitgekende regeling die rekening houdt met alle betrokken belangen en waarborgt dat het nieuwe regime vlot maar ook zonder te grote risico's functioneert.

Hieronder zal nog kort worden ingegaan op de besprekingen van het geschetste knelpunt tijdens de eerste consultatie¹⁶⁰. Bij de bespreking van het voorgestelde artikel 7.10 zullen i.v.m. deze problematiek alternatieve wetgevende scenario's worden vergeleken.

7.53. Hoewel in diverse andere landen voorbeelden van een dergelijke regeling bestaan, werd in België tot op heden door niemand aangedrongen op de invoering van een algemene wettelijke bevoegdheid voor de scheepsagent om voor rekening van de principaal te kunnen optreden als eisende partij en m.a.w. op het in het leven roepen van een volwaardig wettelijk mandaat *ad litem*. Tijdens informele contacten met experts uit de rederij- en scheepsagentuursectoren werd bevestigd dat deze kwestie best wordt overgelaten aan de contractvrijheid en dat een wetgevende

¹⁶⁰ Zie *infra*, nr. 7.107.

tussenkomen niet gewenst is. In wat volgt wordt op deze aangelegenheid dan ook niet verder ingegaan.

- GEBREK AAN AFSTEMMING VAN HET AANSPRAKELIJKHEIDSRÉGIME VAN DE SCHEEPSAGENT OP DAT VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR

7.54. Zoals hierboven uiteengezet¹⁶¹, wordt de scheepsagent naar huidig Belgisch recht in de regel gekwalificeerd als een lasthebber.

De aansprakelijkheid van de lasthebber is geregeld in het Burgerlijk Wetboek (art. 1991-1992)¹⁶². Dienovereenkomstig rust op de scheepsagent ten aanzien van zijn opdrachtgever een inspanningsverbintenis en een bijhorende foutaansprakelijkheid. De aansprakelijkheid van de scheepsagent kan uiteraard nader worden omschreven in het contract. In de praktijk bevatten de internationale, de Antwerpse en de buitenlandse standaardcontracten veelal verregaande exoneratiebedingen¹⁶³ en, voor het geval er geen exoneratie geldt, een vrijwaringsbeding¹⁶⁴ en/of een beding tot beperking van aansprakelijkheid. In dit laatste wordt de contractuele aansprakelijkheid van de scheepsagent beperkt tot de door hem verdiende vergoeding¹⁶⁵ of een bepaald veelvoud ervan¹⁶⁶.

Op het eerste gezicht bestaan er geen dwingende redenen waarom de contractuele aansprakelijkheid van de scheepsagent wettelijk, zelfs maar suppletief, geregeld zou moeten worden.

In de gevallen waarin het Belgisch recht wordt gehanteerd, blijken de gemeenrechtelijke regels betreffende de aansprakelijkheid van de lasthebber vooreerst weinig controverserig uit te lokken en een redelijke mate van rechtszekerheid te bieden¹⁶⁷. Specifieke rechtspraak over de contractuele aansprakelijkheid van de scheepsagent naar Belgisch recht en i.h.b. over de geldigheid van de vermelde exoneratie- en beperkingsbedingen is erg schaars. Blijkbaar rijzen ter zake zelden of nooit betwistingen, of worden geschillen eerder buitengerechtelijk of via arbitrage afgehandeld¹⁶⁸. Overigens zal dit laatste vaak in het buitenland gebeuren, met toepassing van buitenlands, inz.

¹⁶¹ Zie *supra*, nrs. 7.18 e.v.

¹⁶² Deze bepalingen luiden:

Art. 1991

De lasthebber is gehouden de lastgeving te volbrengen, zolang hij daarvan niet ontheven is, en hij is verantwoordelijk voor de schade die uit het niet uitvoeren ervan zou kunnen ontstaan.

Eveneens is hij gehouden de zaak waarmee ten tijde van het overlijden van de lastgever een aanvang was gemaakt, ten einde te brengen, indien de aangelegenheid geen uitstel gedooft.

Art. 1992

De lasthebber is niet alleen aansprakelijk voor zijn opzet, maar ook voor zijn schuld in de uitvoering van zijn opdracht.

Niettemin wordt de aansprakelijkheid wegens schuld minder streng toegepast ten aanzien van degene die de lastgeving om niet op zich neemt, dan ten aanzien van hem die daarvoor loon ontvangt.

¹⁶³ Zie en vgl. bijv. art. I.C.4, 6 en 7 van de Algemene voorwaarden van de Antwerpse Scheepvaartvereniging en art. 8 van de Algemene Nederlandse Cargadoorsvoorwaarden.

¹⁶⁴ Zie bijv. art. 4.04 van het Standard Liner Agency Agreement van FONASBA.

¹⁶⁵ Zie bijv. art. I.B van de Algemene voorwaarden van de Antwerpse Scheepvaartvereniging en art. 8 van de Algemene Nederlandse Cargadoorsvoorwaarden.

¹⁶⁶ Zie bijv. art. 7 van de Standard Port Agency Conditions van FONASBA (tweeënhalf maal de *agency fees* voor het betrokken schip).

¹⁶⁷ Voor een recent en helder overzicht van de verplichtingen en de aansprakelijkheid van de lasthebber, zie Wéry, P., *Le mandat*, Brussel, Larcier, 2000, 142 e.v., nrs. 90 e.v.

¹⁶⁸ Zie het arbitragebeding in art. III.L van de Algemene voorwaarden van de Algemene Scheepvaartvereniging.

Engels recht¹⁶⁹. De gepubliceerde Belgische rechtspraak brengt dus geen argumenten aan die de invoering van een specifieke wettelijke regeling van de contractuele aansprakelijkheid van de scheepsagent kunnen onderbouwen.

Verder lijkt het zelden of nooit voor te komen dat de aansprakelijkheid van de partijen bij een scheepsagentuurovereenkomst niet wordt geregeld in uitgewerkte geschreven contractsbepalingen. Een specifiek suppletief wettelijk kader lijkt ook vanuit dit oogpunt weinig meerwaarde te bieden.

Ten derde gaven ook experts van de Antwerpse Scheepvaartvereniging tijdens informeel overleg aan dat geen noodzaak wordt gezien om een specifieke wettelijke regeling tot stand te brengen. Er werd zelfs gesuggereerd dat het wijs was zich van regulering terzake te onthouden. Tijdens de consultatie over het Groenboek heeft ook geen enkele andere respondent overigens echt op regulering aangedrongen¹⁷⁰.

Ten vierde blijkt uit de hieronder verzamelde indicaties over buitenlands recht dat de invoering in België van een specifieke wettelijke aansprakelijkheidsbeperking ten gunste van scheepsagenten niet kan worden gesteund op zwaarwichtige rechtsvergelijkende argumenten, en het Belgisch Scheepvaartwetboek, wat ook de inhoud van de aansprakelijkheidsregeling zou zijn, betekenisvol zou doen afwijken van wat internationaal, ook in de buurlanden, gangbaar is.

Ten vijfde ware het bij gebrek aan een consistente buitenlandse wetgevingspraktijk en de variatie van beschikbare standaardvoorwaarden een hachelijke onderneming om voor de scheepsagent een specifiek wettelijk aansprakelijkheidsstatuut te ontwerpen. Ter zake kan geen internationale standaard worden ontwaard. De te maken inhoudelijke keuzen zouden sowieso eerder willekeurig zijn.

7.55. De meer algemene problematiek rond de geldigheid van algemene contractvoorwaarden in de scheepvaart- en havensector, waarvoor elders een oplossing wordt voorgesteld¹⁷¹, levert evenmin een argument op om een wettelijke aansprakelijkheidsregeling in te voeren. Gesteld dat de huidige standaardvoorwaarden betreffende de scheepsagentuur overeenkomstig de desbetreffend voorgestelde nieuwe wettelijke regeling in een concreet geval principieel verbindend zouden worden geacht, zou onder de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek vervolgens de vraag rijzen of erin opgenomen bedingen tot ontheffing of beperking van aansprakelijkheid al dan niet "onredelijk bezwarend" zijn. Om hierover duidelijkheid te brengen, is een suppletieve wettelijke regeling van de contractuele aansprakelijkheid van de scheepsagent echter niet noodzakelijk. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden immers specifieke, flexibele maatstaven aangereikt om het "onredelijk bezwarend" karakter van contractuele exoneratie- en beperkingsbedingen te beoordelen (zie inz. art. 2.13).

7.56. De hierboven toegelichte kwalificatie van de scheepsagent als lasthebber heeft ook een impact op de aansprakelijkheid van de scheepsagent tegenover derden, waaronder goederenbelanghebbenden: de relatieve immuniteit, die het Hof van Cassatie met zijn arrest van 7 december 1973¹⁷² heeft toegekend aan de uitvoeringsagenten van een medecontractant¹⁷³, vindt, blijkens een constante rechtspraak, geen toepassing in de rechtsverhouding tussen de

¹⁶⁹ Zie art. 7.01 van het General Agency Agreement (for Liner Services) van FONASBA uit 1993. In andere, meer recente FONASBA-voorwaarden worden toepassing van Engels recht en arbitrage in Londen niet expliciet opgelegd.

¹⁷⁰ Zie daarover *infra*, nrs. 7.105 e.v.

¹⁷¹ Zie nogmaals Blauwboek 2.

¹⁷² Zie *supra*, nr. 7.30.

¹⁷³ Zie nader *infra*, nr. 7.188.

scheepsagent en de medecontractant van zijn principaal, omdat de scheepsagent-lasthebber per definitie geen uitvoeringsagent is¹⁷⁴. De scheepsagent is voor de onrechtmatige daden, verricht in de uitvoering van zijn mandaat, aansprakelijk ten aanzien van derden die hierdoor schade lijden, ook al zijn zij wederpartijen van de principaal. Hierbij kan de scheepsagent geen beroep doen op enige specifieke ontheffing of beperking van aansprakelijkheid.

Libouton is van mening dat het onderscheid in behandeling tussen de scheepsagent en de uitvoeringsagent – typisch een goederenbehandelaar – niet te verdedigen is:

L'on peut certes souhaiter une interprétation restrictive de la quasi-immunité accordée par la Cour de cassation à l'agent d'exécution, mais l'on aperçoit mal le fondement de la distinction opérée entre l'agent d'exécution, chargé de l'exécution matérielle de tout ou partie des tâches du transport, et le mandataire, chargé par le transporteur de tout ou partie des tâches juridiques nécessaires à l'exécution du transport: comment justifier que seul le premier ne soit, selon l'arrêt du 7 décembre 1973 de la Cour de cassation, pas un tiers au regard de l'exécution du contrat¹⁷⁵ ?

In het licht van de geschetste kritiek zou op het eerste gezicht kunnen worden overwogen om de aansprakelijkheid van de scheepsagent tegenover derden in het Belgisch Scheepvaartwetboek te herijken.

Voor de hand liggend is dit echter evenmin. Vooreerst wordt in het hieronder toegelichte hoofdstuk van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek over goederenbehandeling¹⁷⁶ voorgesteld om de stuwadoorsarrest-rechtspraak m.b.t. die dienstverleningstak teniet te doen, zodat de geschetste argumentatie geput uit een ongelijke behandeling van de scheepsagenten grotendeels haar grond verliest. Ten tweede blijkt uit beperkt rechtsvergelijkend onderzoek dat specifieke wettelijke regelingen van de aansprakelijkheid van de scheepsagent tegenover derden internationaal bijzonder schaars zijn. Het enige bekende voorbeeld is de Franse wetgeving betreffende de *consignataire du navire* – die slechts in beperkt opzicht met de Belgische scheepsagent kan worden vergeleken – wiens aansprakelijkheid voor verlies van en schade aan lading wettelijk is gealigneerd op die van de goederenbehandelaar; voor andere aansprakelijkheidsgevallen geldt in Frankrijk het gemeen recht¹⁷⁷. Ten derde moet er rekening mee worden gehouden dat de invoering van een specifieke wettelijke regeling zeker wat de positie van derden betreft afbakeningsproblemen en onvermijdelijk interpretatieve moeilijkheden met zich zou brengen. Redelijkerwijze zou dan een onderscheid moeten worden gemaakt naargelang de scheepsagent al dan niet binnen zijn specifieke rol als scheepsagent optreedt. Het lijkt bijv. niet te verantwoorden de scheepsagent een gunstiger aansprakelijkheidsregime toe te kennen voor om het even welke onrechtmatige daad (bijv. verkeersongevallen).

Uit de voorgaande beschouwingen en in het licht van de elders in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen bepalingen over de goederenbehandeling kan worden besloten dat er alleen nood is aan een goede afstemming van de positie van de scheepsagent op het nieuwe aansprakelijkheidsregime van de goederenbehandelaar i.v.m. verlies van of schade aan lading of zich op een terminal bevindende vervoermiddelen. Het is inz. niet wenselijk dat wanneer een scheepsagent *ondergeschikt* aan zijn hoofdopdracht de zorg voor lading op zich neemt, en zijn overeenkomst derhalve niet als een goederenbehandelingsovereenkomst in de zin van artikel 7.1,

¹⁷⁴ Zie o.m. Antwerpen, 30 september 1981, *RHA* 1981-82, 457 (bevestiging van Kh. Antwerpen, 31 januari 1978, *RHA* 1977-78, 369); Antwerpen, 25 april 1995, *EVR* 1995, 503; Antwerpen, 19 maart 2001, N.V. Huktra / N.V. De Keyser Thornton en Seaport Terminals B.V., 1998/AR/3328, onuitg.; zie voorts o.m. De Weerd, I., "De scheepsagent", *RHA* 1993, (243), 245-248, nrs. 3-6; Noels TT, 127-129, nr. 236.

¹⁷⁵ Libouton, 144-145, nr. 9.

¹⁷⁶ Zie *infra*, nrs. 7.177 e.v.

¹⁷⁷ Zie *infra*, nr. 7.89.

2° kan worden gekwalificeerd¹⁷⁸, hij t.o.v. derden aan een strenger wettelijk aansprakelijkheidsregime – meer bepaald een regime zonder ontheffingen en een beperking van aansprakelijkheid – zou zijn onderworpen dan een eigenlijke goederenbehandelaar die zich *hoofdzakelijk* met goederenbehandeling bezighoudt.

Om dit probleem op te lossen is het echter noch wenselijk, noch noodzakelijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek te bepalen dat op de scheepsagent die – bijkomend of aanvullend – goederenbehandelingstaken op zich neemt, met betrekking tot de lading dezelfde (beperkte) aansprakelijkheid rust als op een goederenbehandelaar. Dergelijke gelijkstelling is ongewenst omdat zij de vraag zou doen rijzen waarom de gelijkstelling niet meteen wordt doorgetrokken naar expediteurs en andere tussen- of hulppersonen die zich ondergeschikt tot goederenbehandeling verbinden. Ten tweede is het wetgevingstechnisch veel eenvoudiger om het in het Hoofdstuk over goederenbehandeling ter bescherming van derden neergelegde dwingende aansprakelijkheidsregime uit te breiden tot *alle* gevallen van goederenbehandeling, *ongeacht* of de goederenbehandelingstaak in het raam van de contractuele afspraken met de opdrachtgever een hoofdtaak of een neventaak was.

7.57. De slotsom van voorgaande analyse van het huidige aansprakelijkheidsregime is dat er alleen de noodzaak uit blijkt van een aligering van het aansprakelijkheidstatuut van de scheepsagent op het nieuwe aansprakelijkheidsstatuut van de goederenbehandelaar. Dit betekent dat i.h.b. moet worden verzekerd dat de scheepsagent die bijkomend de zorg voor lading op zich neemt, tegenover derden dezelfde aansprakelijkheid draagt als een goederenbehandelaar. Voor de overige aspecten van het aansprakelijkheidsregime van de scheepsagent is geen dwingende noodzaak tot wetgevende tussenkomst gebleken. In de relatie tussen de scheepsagent en zijn principaal dient contractvrijheid te gelden, en de buitencontractuele aansprakelijkheid anders dan i.v.m. de materiële zorg voor lading, dient eveneens door het gemeen recht te worden beheerst.

- ONDUIDELIJKHEID ROND HET IPR-REGIME VAN DE SCHEEPSAGENTUUR

7.58. Het recht toepasselijk op de scheepsagentuurovereenkomst dient te worden bepaald aan de hand van de Rome I-Verordening.

In de zin van deze laatste is de (scheeps)agentuurovereenkomst een “overeenkomst van diensverlening”, die bij gebrek aan rechtskeuze in principe wordt beheerst door “het recht van het land waar de dienstverlener zijn gewone verblijfplaats heeft” (art. 4.1, b) Rome I-Verordening)¹⁷⁹.

Desalniettemin bepaalt artikel 27 van de Belgische Handelsagentuurwet:

¹⁷⁸ Over het criterium van de hoofdzakelijke taak, zie art. 7.1, 2°, toegelicht *infra*, inz. nrs. 7.287 en 7.289.

¹⁷⁹ Aldus o.m., wat de handelsagentuurovereenkomst in het algemeen betreft, De Meyer, J. en Erauw, J., “Het recht van toepassing op verbintenissen uit overeenkomst volgens de nieuwe Rome I-Verordening”, in Erauw, J. en Taelman, P. (eds.), *Nieuw internationaal privaatrecht: meer Europees, meer globaal*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2009, (275), 307, nr. 51. Onder het EVO diende men zich te richten naar het recht van de Staat waar de uitvoerende vestiging van de scheepsagent zich bevond. Hoewel geschillen rond de scheepsagentuurovereenkomst vaak worden beslecht door arbitrage te Londen met toepassing van het Engels recht, wordt ook in bepaalde rechtskeuzebedingen in de FONASBA-voorwaarden teruggegrepen naar het recht van de Staat waar de scheepsagent zijn activiteit uitvoert, en laten deze voorwaarden ruimte voor de toepassing van nationale regels ter bescherming van de scheepsagent van het nationaal recht van de scheepsagent (zie Mankowski, 453-455; Noels, D., “Scheepsagentuur en de handelsagentuurwetgeving. Een tussentijdse stand van zaken”, *LA Libert*, (217), 231-233).

Onverminderd de toepassing van internationale verdragen die België heeft gesloten, is elke activiteit van een handelsagent met hoofdvestiging in België onderworpen aan de Belgische wet en behoort tot de bevoegdheid van de Belgische rechtbanken.

De interpretatie en het nut van deze wetsbepaling zijn het voorwerp van aanhoudende controverse. Niet duidelijk is o.m. of het Belgisch recht als dusdanig, dan wel alleen de Handelsagentuurewetten van toepassing wordt verklaard, welke bepalingen van deze laatste wet het statuut van voorrangsregels hebben, en of wel kan worden verantwoord dat deze wet voorrangsregels in de zin van artikel 9 van de Rome I-Verordening bevat¹⁸⁰.

Uiteraard is de bedoelde problematiek niet eigen aan de positie van de scheepsagent en is het niet wenselijk om in het raam van de invoering van het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek het algemene wettelijke regime van de handelsagentuur te herzien. Gelet op de internationaliteit van de sector van de scheepsagentuur en de eerder restrictieve benadering van bepalingen van bijzonder dwingend recht in de Rome I-Verordening¹⁸¹ lijkt het bovendien niet voor de hand te liggen om ter zake nieuwe Belgische voorrangsregels in te voeren. Evenmin is het aangewezen om de aangehaalde, in artikel 27 van de Belgische Handelsagentuurewetten neergelegde voorrangsregel ook van toepassing te verklaren op scheepsagenten die geen handelsagenten in de zin van die wet zijn¹⁸².

¹⁸⁰ Zie en vgl. hierover o.m. Demolin, P. en Brulard, Y., *La nouvelle loi sur le contrat d'agence*, Diegem, Kluwer, 1996, 13-17, nr.080; Erauw, J., *Internationaal privaatrecht*, Mechelen, Kluwer, 2009, 776-777, nr. 691; Noels, D., "Scheepsagentuur en de handelsagentuurewetten. Een tussentijdse stand van zaken", *LA Libert*, (217), 227; Nuyts, A., "Les lois de police et dispositions impératives dans le Règlement Rome I", *TBH* 2009, (553), 559, nr. 11 en 560, nr. 13; Rigaux, F. en Fallon, M., *Droit international privé*, Brussel, Larcier, 2005, 872-873, nr. 14.137; Van Houtte, H. en Looyens, M., "Agentuurovereenkomsten met het buitenland", in Stuyck, J. en Maeyaert, P. (eds.), *De handelsagentuurovereenkomst*, Brugge, die Keure, 1995, (99), 120-124, nrs. 32-38; Tilleman, B. e.a., "Overzicht van rechtspraak. Bijzondere overeenkomsten: tussenpersonen (1999-2009)", *TPR* 2010, (589), 941-947, nrs. 446-456. Ter herinnering, de Rome I-Verordening benadert de voorrangsregels als volgt:

Artikel 9

Bepalingen van bijzonder dwingend recht

1. *Bepalingen van bijzonder dwingend recht zijn bepalingen aan de inachtneming waarvan een land zoveel belang hecht voor de handhaving van zijn openbare belangen zoals zijn politieke, sociale of economische organisatie, dat zij moet worden toegepast op elk geval dat onder de werkingssfeer ervan valt, ongeacht welk recht overeenkomstig deze verordening overigens van toepassing is op de overeenkomst.*
2. *Niets in deze verordening beperkt de toepassing van de bepalingen van bijzonder dwingend recht van de rechter bij wie de zaak aanhangig is.*
3. *De rechter kan ook gevolg toekennen aan de bepalingen van bijzonder dwingend recht van het land waar de verbintenissen krachtens de overeenkomst moeten worden nagekomen of zijn nagekomen, voor zover die bepalingen van bijzonder dwingend recht de tenuitvoerlegging van de overeenkomst onwettig maken. Bij de beslissing of aan deze bepalingen gevolg moet worden toegekend, wordt rekening gehouden met hun aard en doel alsmede met de gevolgen die de toepassing of niet-toepassing van deze bepalingen zou kunnen hebben.*

Verder moet rekening worden gehouden met art. 3.4 van de Rome I-Verordening, dat luidt:

Indien alle overige op het tijdstip van de keuze bestaande aanknopingspunten zich in een of meer lidstaten bevinden, laatde keuze door de partijen van het recht van een niet-lidstaat de toepassing van de bepalingen van het Gemeenschapsrecht waarvan niet bij overeenkomst kan worden afgeweken, in voorkomend geval zoals deze in de lidstaat van de rechter zijn geïmplementeerd, onverlet.

Over deze laatste bepaling en de handelsagentuurovereenkomst, zie o.m. De Meyer, J., "Verbintenissen uit grensoverschrijdende overeenkomsten", *NJW* 2008, (854), 862, nr. 40; zie verder ook HvJ, 9 november 2000, Ingmar, C-381/98, *Jur.* 2000, I-09305.

¹⁸¹ Zie de definitie in art. 9.1 van de Rome I-Verordening, aangehaald in de vorige vn., alsook volgende overweging uit de aanhef van de Verordening:

(37) Overwegingen van algemeen belang rechtvaardigen dat de rechters van de lidstaten zich in uitzonderlijke omstandigheden kunnen beroepen op rechtsfiguren zoals de exceptie van openbare orde en op bepalingen van bijzonder dwingend recht. Het begrip „bepalingen van bijzonder dwingend recht” moet worden onderscheiden van de uitdrukking „bepalingen waarvan niet bij overeenkomst kan worden afgeweken”, en dient met meer terughouding te worden gebezigd.

¹⁸² Zie in het algemeen *supra*, nrs. 7.36 e.v.

In het licht van het voorgaande wordt ervoor geopteerd artikel 27 van de Belgische Handelagentuurwet ongewijzigd te laten voortbestaan en er in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek niet mee te interfereren.

7.59. De Rome I-Verordening is niet van toepassing op de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de agent (art. 1.2, g)).

Dienaangaande bepaalt het Wetboek van Internationaal Privaatrecht:

Art. 108. Recht toepasselijk op de gevolgen van een vertegenwoordiging tegenover derden.

De vraag of een tussenpersoon de persoon voor wiens rekening hij beweert te handelen, ten aanzien van derden kan vertegenwoordigen, wordt beheerst door het recht van de Staat op wiens grondgebied de tussenpersoon handelt. Behoudens tegenbewijs wordt vermoed dat dit de Staat is op wiens grondgebied hij zijn gewone verblijfplaats heeft.

Een precisering van deze regel in het licht van de eigen context van de scheepsagentuur lijkt aangewezen.

Naar analogie met de regeling van de procesrechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein¹⁸³, kan voorts worden geëxpliciteerd dat de betekening van processtukken bij de scheepsagent dient te worden beheerst door de *lex fori*.

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

7.60. Over de scheepsagentuur bestaan geen internationale verdragen. Blijkbaar bestaat de overtuiging dat het onderwerp geen internationale harmonisering behoeft¹⁸⁴.

7.61. Desalniettemin stelde de UNCTAD in 1988 *Minimum Standards For Shipping Agents* op¹⁸⁵. Deze betreffen eerder de publiekrechtelijke normering van de beroepsuitoefening, en zijn met het oog op de privaatrechtelijke regeling van minder belang. Interessant is evenwel de in het document opgenomen definitie van de scheepsagent, welke als volgt luidt:

“Shipping agent” means any person (natural or legal) engaged on behalf of the owner, charterer or operator of a ship, or of the owner of cargo, in providing shipping services including:

- (i) Negotiating and accomplishing the sale or purchase of a ship;*
- (ii) Negotiating and supervising the charter of a ship;*
- (iii) Collection of freight and/or charter hire where appropriate and all related financial matters;*
- (iv) Arrangements for Customs and cargo documentation and forwarding of cargo;*
- (v) Arrangements for procuring, processing the documentation and performing all activities required related to dispatch of cargo;*
- (vi) Organizing arrival or departure arrangements for the ship;*
- (vii) Arranging for the supply of services to a ship while in port (art. 2).*

¹⁸³ Zie daarover Blauwboek 5.

¹⁸⁴ Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, United Nations, Bangkok, 1991, 119.

¹⁸⁵ *United Nations (UNCTAD) Minimum Standards For Shipping Agents (1988)*, GENERAL UNCTAD/ST/SHIP/13 7 September 1988.

7.62. De Benelux-Overeenkomst betreffende de agentuurovereenkomst van 's-Gravenhage van 26 november 1973¹⁸⁶, die inhoudelijk op scheepsagentuuropdrachten voor bepaalde of onbepaalde tijd van toepassing zou kunnen zijn, is bij gebrek aan ratificatie door België en Luxemburg niet in werking getreden. Nederland heeft de modelwet in 1977 gebruikt om een eigen wettelijke regeling voor de agentuur in te voeren¹⁸⁷.

7.63. Het Haags Verdrag van 14 maart 1978 betreffende het toepasselijke recht op vertegenwoordiging is op 1 mei 1992 in werking getreden. Alleen Argentinië, Frankrijk, Nederland en Portugal zijn erdoor gebonden. In wat volgt blijft het dan ook buiten beschouwing¹⁸⁸.

7.64. Evenals in de scheepsmakelaardij wordt in de scheepsagentuur gebruik gemaakt van internationale algemene voorwaarden en modelcontracten die ter beschikking worden gesteld door FONASBA (*The Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents*)¹⁸⁹. Hierbij dient aangetekend dat deze teksten in de Belgische havens minder courant zijn. Vaak worden de contractvoorwaarden er immers bepaald door de reders.

Wat er ook van zij, de volgende, in detail uitgewerkte FONASBA-documenten leveren met het oog op de wettelijke omschrijving van het statuut van de scheepsagent interessant achtergrondmateriaal:

- het *Standard Agency Agreement (for Liner Services)*;
- het *Standard Liner Agency Agreement*;
- het *Standard Liner and General Agency Agreement*;
- de *Standard Port Agency Conditions*.

Het *Standard Liner and General Agency Agreement*, dat beoogt het *Standard Agency Agreement (for Liner Services)* en het *Standard Liner Agency Agreement* te vervangen, bevat de volgende, contractueel moduleerbare omschrijving van de taken van een lijnagent:

3.0 Activities of Agent (*Delete those which do not apply*)

3.1 Marketing and Sales

3.11 *To provide marketing and sales activities in the Territory, in accordance with general guidelines laid down by the Principal, to canvass and book cargo, to publicise the services and to maintain contact with Shippers, Consignees, Forwarding Agents, Port and other Authorities and Trade Organisations.*

3.12 *To provide statistics and information and to report on cargo bookings and use of space allotments. To announce sailing and/or arrivals, and to quote freight rates and announce freight tariffs and amendments.*

3.13 *To arrange for public relations work (including advertising, press releases, sailing schedules and general promotional material) in accordance with the budget agreed with the Principal and for his account.*

3.14 *To attend to conference, consortia and /or alliance matters on behalf of the Principal and for the Principal's account.*

3.15 *To issue on behalf of the Principal Bills of Landing [sic] and Manifests, delivery orders, certificates and such other documents.*

¹⁸⁶ Zie *Trb.* 1974, 4.

¹⁸⁷ Zie o.m. Rutgers, J.W., "De agentuurovereenkomst", in Hartkamp, A.S., Sieburgh, C.H. en Keus, L.A.D. (red.), *De invloed van het Europese recht op het Nederlandse privaatrecht*, Deventer, Kluwer, 2007, (71), 72; Vanheusden, K., *Agentuur en alleenverkoop in Europa*, Antwerpen/Apeldoorn, 2002, 356; Wouters, J. en Vidal, M., "De Benelux: betekenis voor de rechtspraktijzijn", in *Recht in beweging. 14de VRG-Alumnidag 2007*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007, (327), 342.

¹⁸⁸ Zie terzake voorts art. 25 Rome I-Verordening.

¹⁸⁹ www.fonasba.com. Voor een bespreking van het *Standard Liner Agency Agreement*, zie Haak-Zwitser, 568-572.

3.2 Port Agency

3.21 To arrange for berthing of vessels, loading and discharging of the cargo, in accordance with the local custom and conditions.

3.22 To arrange and co-ordinate all activities of the Terminal Operators, Stevedores, Tallymen and all other Contractors, in the interest of obtaining the best possible operation and despatch of the Principal's vessel.

3.23 To arrange for calling forward, reception and loading of outward cargo and discharge and release of inward cargo and to attend to the transshipment of through cargo.

3.24 To arrange for bunkering, repairs, husbandry, crew changes, passengers, ship's stores, spare parts, technical and nautical assistance and medical assistance.

3.25 To carry out the Principal's requirements concerning claims handling, P & I matters, General Average and/or insurance, and the appointment of Surveyors.

3.26 To attend to all necessary documentation and to attend to consular requirements.

3.27 To arrange for and attend to the clearance of the vessel and to arrange for all other services appertaining to the vessel's movements through the port.

3.28 To report to the Principal the vessel's position and to prepare a statement of facts of the call and/or a port log.

3.29 To keep the Principal regularly and timely informed on Port and working conditions likely to affect the despatch of the Principal's vessels.

3.3 Container and Ro/Ro Traffic

Where "equipment" is referred to in the following section it shall comprise container, flat racks, trailers or similar cargo carrying devices, owned, leased or otherwise controlled by the Principal.

3.31 To arrange for the booking of equipment on the vessel.

3.32 To arrange for the stuffing and unstuffing of LCL cargo at the port and to arrange for the provision of inland LCL terminals.

3.33 To provide and administer a proper system, or to comply with the principal's system for the control and registration of equipment. To organise equipment stock within the Territory and make provision for storage, positioning and repositioning of the equipment.

3.34 To comply with Customs requirements and arrange for equipment interchange documents in respect of the movements for which the Agent is responsible and to control the supply and use of locks, seals and labels.

3.35 To make equipment available and to arrange inland haulage.

3.36 To undertake the leasing of equipment into and re-delivery out of the system.

3.37 To operate an adequate equipment damage control system in compliance with the Principal's instructions. To arrange for equipment repairs and maintenance, when and where necessary and to report on the condition of equipment under the Agent's control.

3.4 General Agency

3.41 To supervise, [sic] activities and co-ordinate all marketing and sales activities of Port, Inland Agents and/or Sub-agents in the Territory, in accordance with general guidelines laid down by the Principal and to use every effort to obtain business from prospective clients and to consolidate the flow of statistics and information.

3.42 To supervise and co-ordinate all activities of Port, Inland Agents and/or Sub-agents as set forth in the agreement, in order to ensure the proper performance of all customary requirements for the best possible operation of the Principal's vessel in the G.A.'s Territory.

3.43 In consultation with the Principal to recommend and/or appoint on the Principal's behalf and account Port, Inland Agents, and/or Sub-Agents if required.

3.44 To provide Port, Inland Agents and/or Sub-agents with space allocations in accordance with the Principal's requirements.

3.45 To arrange for an efficient rotation of vessels within the Territory, in compliance with the Principal's instructions and to arrange for the most economical despatch in the ports of its area within the scope of the sailing schedule.

3.46 To liaise with Port Agents and/or Sub-agents if and where required, in the Territory in arranging for such matters as bunkering, repairs, crew changes, ship's stores, spare parts, technical, nautical, medical assistance and consular requirements

3.47 To instruct and supervise Port, Inland Agents and/or Sub-Agents regarding the Principal's requirements concerning claims handling, P & I matters and/or insurance, and the appointment of Surveyors. All expenses involved with claims handling other than routine claims are for Principal's account.

3.5 Accounting and Finance

3.51 To provide for appropriate records of the Principal's financial position to be maintained in the Agent's books, which shall be available for inspection and to prepare periodic financial statements.

3.52 To check all vouchers received for services rendered and to prepare a proper disbursement account in respect of each voyage or accounting period.

3.53 To advise the Principal of all amendments to port tariffs and other charges as they become known.

3.54 To calculate freight and other charges according to Tariffs supplied by the Principal and exercise every care and diligence in applying all terms and conditions of such Tariffs or other freight agreements. If the Principal organises or employs an organisation for checking freight calculations and documentation the costs for such checking to be entirely for the Principal's account.

3.55 To collect freight and related accounts and remit to the Principal all freights and other monies belonging to the Principal at such periodic intervals as the Principal may require. All bank charges to be for the Principal's account.

The Agent shall advise the Principal of the customary credit terms and arrangements. If the Agent is required to grant credit to customers due to commercial reasons, the risk in respect of outstanding collections is for the Principal's account unless the Agent has granted credit without the knowledge and prior consent of the Principal.

3.56 The Agent shall have authority to retain money from the freight collected to cover all past and current disbursements, subject to providing regular cash position statements to the Principal.

3.57 The Agent in carrying out his duties under this Agreement shall not be responsible to the Principal for loss or damage caused by any Banker, Broker or other person, instructed by the Agent in good faith unless the same happens by or through the wilful neglect or default of the Agent. The burden of proving the wilful neglect of the Agent shall be on the Principal.

Blijkens diverse bepalingen¹⁹⁰ moeten de FONASBA-voorwaarden worden samengelezen met de lokale wetgeving, gebruiken en contractvoorwaarden. Omgekeerd verwijzen ook lokale standaardvoorwaarden naar de FONASBA-condities¹⁹¹.

Op de opname in de voorwaarden van bijzondere aansprakelijkheidsregels werd hierboven reeds gewezen¹⁹².

7.65. Hierboven werd reeds ingegaan op de relevantie van Europese instrumenten zoals de Handelsagentuurrichtlijn¹⁹³ en de Rome I-Verordening¹⁹⁴.

¹⁹⁰ Zie bijv. art. 2.04 en 2.05 van het General Agency Agreement (for Liner Services).

¹⁹¹ Zie bijv. art. III.A en III.C van de Algemene voorwaarden van de Antwerpse Scheepvaartvereniging.

¹⁹² Zie *supra*, nr. 7.54, in vn.

¹⁹³ Zie *supra*, nrs. 7.37 e.v.

¹⁹⁴ Zie *supra*, nrs. 7.58-7.59.

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

- DUITSLAND

7.66. In Duitsland¹⁹⁵ zijn de scheepsagentuur en de scheepsmakelaardij in principe onderworpen aan de algemene wettelijke bepalingen over handelsagentuur resp. handelsmakelaardij.

7.67. Volgens Herber is de *Schiffsagent*

*wer ständig damit betraut ist, für einen anderen Unternehmer des Seeverkehrs (Reeder, Verfrachter, Befrachter) Geschäfte zu vermitteln oder in dessen Namen abzuschließen*¹⁹⁶.

Het in de aangehaalde definitie besloten criterium van het voortdurend, niet slechts bij gelegenheid optreden laat toe de als handelsagent werkzame scheepsagent te onderscheiden van de eenmalig optredende scheepsagent die handelt op grond van een *Dienstvertrag* (algemene dienstverleningsovereenkomst)¹⁹⁷ of een *Werkvertrag* (vergelijkbaar met aanneming) in de zin van het *Bürgerliches Gesetzbuch* (BGB) en van de hieronder¹⁹⁸ nog belichte figuur van de scheepsmakelaar.

7.68. De scheepsagent is onderworpen aan de wettelijke, op de Europese Handelsagentuurrichtlijn gebaseerde bepalingen over de handelsagentuur (§ 84-92c HGB), met dien verstande dat deze regels voor hem niet van dwingend recht zijn. De wet bepaalt immers:

(1) Hat der Handelsvertreter seine Tätigkeit für den Unternehmer nach dem Vertrag nicht innerhalb des Gebietes der Europäischen Gemeinschaft oder der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum auszuüben, so kann hinsichtlich aller Vorschriften dieses Abschnittes etwas anderes vereinbart werden.

(2) Das gleiche gilt, wenn der Handelsvertreter mit der Vermittlung oder dem Abschluß von Geschäften betraut wird, die die Befrachtung, Abfertigung oder Ausrüstung von Schiffen oder die Buchung von Passagen auf Schiffen zum Gegenstand haben (§ 92c HGB).

Dergelijke uitzonderingsregeling is mogelijk omdat, zoals hierboven uiteengezet¹⁹⁹, de Handelsagentuurrichtlijn uit zichzelf niet geldt voor de agentuur i.v.m. de verstrekking van diensten, en de nationale wetgever terzake dus de vrije hand heeft.

7.69. Zoals in het Belgische recht wordt de scheepsagent in het Duitse recht beschouwd als een mandataris. De draagwijdte van zijn volmacht vloeit voort uit het contract met de opdrachtgever. Indien de opdrachten niet zijn gespecificeerd, mag op grond van de vigerende rechtspraak en rechtsleer worden aangenomen dat de scheepsagent met de algemene taak is belast om alles te doen wat in verband met de exploitatie van het schip noodzakelijk is. Daarbij moet o.m. ook acht worden geslagen op de omstandigheden van het geval en, zoals ook elders gangbaar, de lokale gebruiken.

7.70. Procesrechtelijk kan de agent als eiser optreden in naam van de door hem vertegenwoordigde rederij, en op die wijze aanspraken formuleren tot, bijvoorbeeld, de teruggave

¹⁹⁵ Voor het statuut van de scheepsagent naar Duits recht, zie Herber, 168-171; Puttfarken, 247-250; Rabe, 304-315; Trappe, J., "The duties, obligations and liabilities of the ship's agent to his principal", *LMCLQ* 1978, 595-605; Trappe, J., "Der Schiffsagent", *Transportrecht*, 1995, 321-325.

¹⁹⁶ Herber, 168.

¹⁹⁷ Zie § 675 BGB. Over de kwalificatie als *Dienstvertrag*, zie ook Trappe, "The duties", *o.c.*, 602.

¹⁹⁸ Zie *infra*, nr. 7.75.

¹⁹⁹ Zie *supra*, nr. 7.37.

van containers en de betaling van staangelden. Er lijkt echter geen sprake van te zijn, dat het tot het algemene mandaat van de scheepsagent zou behoren, betekeningen van proceduristukken gericht aan zijn opdrachtgever in ontvangst te nemen²⁰⁰.

7.71. Tegenover de wederpartij waarmee hij handelt, draagt de scheepsagent in beginsel geen aansprakelijkheid, omdat hij steeds optreedt als vertegenwoordiger van zijn opdrachtgever. In een aantal gevallen loopt de scheepsagent echter ook tegenover deze wederpartij een aansprakelijkheidsrisico.

Vooreerst kan de onzorgvuldig handelende scheepsagent tegenover de wederpartij een buitencontractuele aansprakelijkheid oplopen. Dit is inz. het geval wanneer de scheepsagent verkeerde inlichtingen verschaft, of wanneer hij in hoofde van de medecontractant een bijzonder vertrouwen heeft opgewekt waardoor schade werd berokkend. Zo werd de agent van een tijdbvrachter aansprakelijk gehouden voor schade veroorzaakt door het feit dat hij tijdens onderhandelingen met de ladingbelanghebbende bepaalde zaken verzwegen had. De agent van een tijdbvrachter werd ten aanzien van de scheepseigenaar aansprakelijk gehouden voor overliggelden, omdat deze laatste op aangeven van de agent zijn tanker vergeefs op lading had laten wachten²⁰¹. Deze bijzondere gevallen worden gecatalogeerd onder de noemer *Vertrauenshaftung*. Naar Belgisch recht zou het wellicht om een zeer specifieke vorm van precontractuele (buitencontractuele) aansprakelijkheid gaan, waarbij onderhandelingen worden gevolgd door een contract, maar waarbij de precontractuele fout niet wordt begaan door een contracterende partij, maar door haar vertegenwoordiger, die daarvoor persoonlijk wordt aangesproken.

7.72. Wanneer de scheepsagent niet duidelijk maakt als agent op te treden, wordt hijzelf verbonden. Dit volgt uit de algemene regels betreffende de vertegenwoordiging uit het BGB²⁰². Indien, zoals in de praktijk veelvuldig voorvalt, de scheepsagent alleen vermeldt op te treden "as agent", en de wederpartij contracteert zonder de opdrachtgever te kennen, zou het contract desalniettemin rechtstreeks tussen de opdrachtgever en de wederpartij tot stand komen. In het licht van de in het hieronder volgende randnummer besproken wettelijke regeling loopt de scheepsagent echter een eigen aansprakelijkheidsrisico.

7.73. Wanneer de scheepsagent zonder mandaat of buiten de perken van zijn mandaat handelt, wordt in het Duitse recht, zoals in het Belgische, teruggesproken naar de regels betreffende de lastgeving in het burgerlijk recht. In het Duitse BGB is de aansprakelijkheid van de vertegenwoordiger echter specifiek geregeld:

(1) Wer als Vertreter einen Vertrag geschlossen hat, ist, sofern er nicht seine Vertretungsmacht nachweist, dem anderen Teil nach dessen Wahl zur Erfüllung oder zum Schadensersatz verpflichtet, wenn der Vertretene die Genehmigung des Vertrags verweigert.

²⁰⁰ Desgevraagd werd dit bevestigd door Mr. Priess, advocaat te Hamburg. De Duitse *Zivilprozessordnung* (ZPO) voorziet in dit verband niet in een specifieke regeling.

²⁰¹ Zie inz. Rabe, 311, nr. 34 en de verwijzingen aldaar.

²⁰² § 164 BGB luidt:

(1) Eine Willenserklärung, die jemand innerhalb der ihm zustehenden Vertretungsmacht im Namen des Vertretenen abgibt, wirkt unmittelbar für und gegen den Vertretenen. Es macht keinen Unterschied, ob die Erklärung ausdrücklich im Namen des Vertretenen erfolgt oder ob die Umstände ergeben, dass sie in dessen Namen erfolgen soll.

(2) Tritt der Wille, in fremdem Namen zu handeln, nicht erkennbar hervor, so kommt der Mangel des Willens, im eigenen Namen zu handeln, nicht in Betracht.

(3) Die Vorschriften des Absatzes 1 finden entsprechende Anwendung, wenn eine gegenüber einem anderen abzugebende Willenserklärung dessen Vertreter gegenüber erfolgt.

(2) *Hat der Vertreter den Mangel der Vertretungsmacht nicht gekannt, so ist er nur zum Ersatz desjenigen Schadens verpflichtet, welchen der andere Teil dadurch erleidet, dass er auf die Vertretungsmacht vertraut, jedoch nicht über den Betrag des Interesses hinaus, welches der andere Teil an der Wirksamkeit des Vertrags hat.*

(3) *Der Vertreter haftet nicht, wenn der andere Teil den Mangel der Vertretungsmacht kannte oder kennen musste. Der Vertreter haftet auch dann nicht, wenn er in der Geschäftsfähigkeit beschränkt war, es sei denn, dass er mit Zustimmung seines gesetzlichen Vertreters gehandelt hat (§ 179 BGB).*

Anders dan naar Belgisch recht, is de mandataris die zonder of buiten de perken van zijn mandaat handelt naar Duits recht wel degelijk persoonlijk gehouden tot uitvoering van de overeenkomst, die dan wordt geacht op zijn naam te zijn totstandgekomen. De scheepsagent is in dergelijk geval echter niet alleen titularis van de verplichtingen, maar ook van de rechten, die in deze overeenkomst vervat liggen. Zo zal hij een beroep kunnen doen op een arbitragebeding, dat is opgenomen in een bevrachtingsovereenkomst die hij met overschrijding van zijn mandaat heeft gesloten²⁰³.

7.74. De vraag of er in Duitsland nood is aan een bijzonder aansprakelijkheidsregime voor de scheepsagent, wordt door Puttfarcken ontkennend beantwoord. De suggestie dat het bijzondere wettelijke aansprakelijkheidsregime van de kapitein, wiens rol als vertegenwoordiger van de reder *de facto* goeddeels door de scheepsagent is overgenomen, op de scheepsagent dient te worden toegepast, wordt in de rechtsleer "ein faszinierender Irrweg" genoemd²⁰⁴.

7.75. Herber definieert als *Schiffsmakler*

*wer gewerbsmäßig für andere Personen, ohne von ihnen aufgrund eines Vertragsverhältnisses ständig damit betraut zu sein, Verträge über die Güterbeförderung, die Schiffsmiete oder sonstige Gegenstände des Handelsverkehrs vermittelt*²⁰⁵.

In de omschrijving van het toepassingsgebied van de wetgeving over handelsmakelaars wordt de scheepsmakelaar uitdrukkelijk vermeld:

Wer gewerbsmäßig für andere Personen, ohne von ihnen auf Grund eines Vertragsverhältnisses ständig damit betraut zu sein, die Vermittlung von Verträgen über Anschaffung oder Veräußerung von Waren oder Wertpapieren, über Versicherungen, Güterbeförderungen, Schiffsmiete oder sonstige Gegenstände des Handelsverkehrs übernimmt, hat die Rechte und Pflichten eines Handelsmaklers (§ 93 (1) HGB).

De handelsmakelaar draagt in principe aansprakelijkheid tegenover beide contractpartijen (§ 98 HGB). In principe kan de opdracht van de scheepsmakelaar op elk ogenblik worden herroepen.

- ENGELAND

7.76. In het Anglo-Amerikaanse recht is de vaakst aangehaalde definitie van de scheepsagent die van Lord Justice Pearson:

*The ship's agent is, in the normal case, the agent of the shipowner at the particular port, and the ship's agent, therefore, at that port stands in the shoes of the shipowner; and it is reasonable to suppose that he has the authority to do whatever the shipowner has to do at that port*²⁰⁶.

²⁰³ Zie Rabe, 313-314, nr. 40.

²⁰⁴ Zie Puttfarcken, 250.

²⁰⁵ Herber, 169.

In het Engels recht bestaat geen wetgeving over de scheepsagent. Deze wordt beschouwd als een vertegenwoordiger in rechte van zijn opdrachtgever (*principal*), en als dusdanig is hij onderworpen aan de algemene regels met betrekking tot *agency*, een algemeen leerstuk van het common law²⁰⁷. Naar Belgische opvattingen komt dit functioneel overeen met het recht m.b.t. lastgeving.

Zoals reeds vermeld²⁰⁸ valt de scheepsagent niet onder de Europese regels inzake handelsagentuur, in Engeland neergelegd in de *Commercial Agents (Council Directive) Regulations 1993*²⁰⁹.

7.77. De Engelse opvattingen over de concrete taken van een scheepsagent lopen vrij goed gelijk met die in België. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen, enerzijds, de *ship's agent*, die de commerciële vertegenwoordiger is van een lijnrederij, contacten onderhoudt met expediteurs en verschepers, gemachtigd is om vervoerovereenkomsten te sluiten en cognossementen uit te geven en doorgaans wordt vergoed a.d.h.v. een procentuele commissie op de vracht, en, anderzijds, de *port agent*, die het schip bijstaat n.a.v. het aanlopen van een haven, haven- en loodsgelden betaalt, voorraden bestelt, de gezagvoerder van fondsen voorziet en meestal wordt betaald op basis van een vast tarief²¹⁰.

7.78. De rechten en verplichtingen van een scheepsagent in de laadhaven en de loshaven worden beheerst door de uitdrukkelijke instructies die hij ontvangt van zijn principaal en, in voorkomend geval, door de lokale gebruiken in de betrokken haven²¹¹. Als de agent algemene instructies ontvangt, dan wordt hij, zoals hierboven reeds werd toegelicht²¹², beschouwd als de vervanger van de scheepseigenaar in die haven.

De bevrachtingsovereenkomst, waarvan de agent dikwijls een kopie ontvangt, kan hulp bieden bij de omschrijving van de verplichtingen van de eigenaar, en bijgevolg van de agent, in de haven²¹³. In wezen vallen die verplichtingen doorgaans samen met wat is bepaald in de FONASBA-voorwaarden²¹⁴.

7.79. Een agent dient ten aanzien van zijn principaal met redelijke zorgvuldigheid te handelen en daarbij de nodige voorzichtigheid en bekwaamheid aan de dag te leggen, zoniet is hij ten aanzien van de principaal aansprakelijk²¹⁵.

7.80. De principaal is contractueel aansprakelijk voor de handelingen die zijn scheepsagent heeft gesteld, binnen de werkelijke of een schijnbare vertegenwoordigingsbevoegdheid van deze laatste, alsof zij door hemzelf werden gesteld²¹⁶.

²⁰⁶ *Blandy Bros. & Co. v. Nello Simoni*, [1963] 2 Lloyd's Rep. (393) 404; zie ook Noels TT, 123, nr. 230; Huyghe, G., *Maritieme tussenpersonen in het vervoer*, FOD Justitie, Opleiding rechterlijke orde: maritiem recht, 7 mei 2008, 1.

²⁰⁷ Voor een grondig overzicht, zie Reynolds, F.M.B., *Bowstead and Reynolds on Agency*, Londen, Sweet & Maxwell, 2001, 659 p., met bespreking van talrijke rechterlijke uitspraken i.v.m. scheepsagentuur.

²⁰⁸ Zie *supra*, nr. 7.37.

²⁰⁹ Zie inz. Reynolds, F.M.B., *Bowstead and Reynolds on Agency*, Londen, Sweet & Maxwell, 2001, 589, nrs. 11-013-11-014.

²¹⁰ Voor een algemene omschrijving, zie Lüddeke, C.F., *Marine Claims*, Londen/New York/Hamburg/Hong Kong, LLP, 1993, 213-214.

²¹¹ Cooke, J. e.a., *Voyage Charters*, Londen, Informa, 2007, 659, nr. 23.3.

²¹² Zie *supra*, nr. 7.76.

²¹³ Cooke, J. e.a., *Voyage Charters, o.c.*, 660, nr. 23.3.

²¹⁴ Vgl. *supra*, nr. 7.64.

²¹⁵ Cooke, J. e.a., *Voyage Charters, o.c.*, 660, nr. 23.4.

²¹⁶ Cooke, J. e.a., *Voyage Charters, o.c.*, 661, nr. 23.8.

7.81. Wat de omvang van het mandaat betreft, is in het Engelse recht het grote belang opmerkelijk dat wordt gehecht aan de schijnbare vertegenwoordigingsbevoegdheid (*ostensible authority* of *apparent authority*). Deze wordt omschreven als de toestand waarin de principaal een derde heeft doen geloven dat zijn agent met betrekking tot een bepaalde door hem gestelde handeling in feite vertegenwoordigingsbevoegdheid had. Wanneer een rechtshandeling binnen de schijnbare bevoegdheid van een agent valt, is de principaal ten aanzien van de derde gebonden op dezelfde wijze, als zou de agent werkelijke bevoegdheid hebben gehad om die rechtshandeling te stellen. Vanuit het oogpunt van een derde is het daarom doorgaans irrelevant of de bevoegdheid van de agent werkelijk dan wel slechts in schijn bestond²¹⁷.

Er kan echter geen schijnbare vertegenwoordigingsbevoegdheid bestaan, indien de derde niet op het feit van de vertegenwoordiging heeft vertrouwd, bijv. indien hij weet dat er van vertegenwoordiging geen sprake is of kan zijn.

7.82. Ook naar Engels recht kan de agent persoonlijke aansprakelijkheid oplopen ten aanzien van derden²¹⁸.

7.83. Wat de procesbevoegdheid betreft, is het naar Engels recht mogelijk om een vertegenwoordiger (*agent*) aan te stellen om betekening van een gedinginleidend stuk in ontvangst te nemen. De betekening aan deze vertegenwoordiger is rechtsgeldig. Hoewel naar Engels recht het bestaan van een *agency*-relatie impliciet kan worden afgeleid uit het gedrag van de partijen (*implied agreement*), is er geen algemene regel waarin een vermoeden is neergelegd, dat het aanstellen van een scheepsagent steeds diens bevoegdheid tot het aannemen van processtukken omvat.

In de praktijk duiden rederijen met het oog op de inontvangstneming van processtukken eerder sollicitors dan scheepsagenten aan. Betekening bij een scheepsagent zou moeten berusten op een uitdrukkelijke volmacht²¹⁹.

- FRANKRIJK

7.84. In het Franse recht²²⁰ wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende ten behoeve van het schip optredende *auxiliaires* en aanverwante figuren, die allen een andere juridische gedaante aannemen.

Vooreerst werken vele rederijen met lokale vestigingen, waar ondergeschikten werken als loutere *commis succursalistes*. Hun positie is vergelijkbaar met die van een agentschapsdirecteur van een bank. Zoals hieronder toegelicht, is het statuut van de *succursales* van rederijen in de Franse scheepvaartwetgeving summier geregeld.

De Franse wetgeving omvat ook een bijzonder regime voor de *consignataires du navire*. Dit is een ten behoeve van het schip optredende tussenpersoon. Het accent ligt op dienstverleningen i.v.m.

²¹⁷ Zie Cooke, J. e.a., *Voyage Charters, o.c.*, 53-54, nrs. 2.26-2.28.

²¹⁸ Cooke, J. e.a., *Voyage Charters, o.c.*, 661-662, nr. 23.9.

²¹⁹ Meegedeeld door Mr. Johnson-Brown en Mr. Stephens, advocaten te Londen.

²²⁰ Zie Bonassies-Scapel, 441-449, nrs. 644-656; Carlier, J.-C., "Les agents du navire: agents maritimes, agents consignataires, courtiers maritimes: rôle - responsabilités", in Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000, *De tussenpersonen van het zeevervoer*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., 109-121; Remond-Gouilloud, 440-441, nr. 730; Rodière-du Pontavice, 248-251, nrs. 274-276; Vialard, 212-215, nrs. 248-250 en 217-221, nrs. 253-258. Zoals in de andere Blauwboeken wordt hier niet ingegaan op de recente *Code des transports*.

aanloop van het individuele schip. De *consignataire du navire*²²¹ is dan ook vooral actief in de wilde vaart.

De eigenlijke *agent maritime*, die een algemene en permanente vertegenwoordigingsbevoegdheid bezit, en een rol speelt in het commerciële beleid van de rederij, heeft in Frankrijk geen eigen wettelijk statuut. De scheepsagent wordt beschouwd als een gemeenrechtelijke lasthebber die onderworpen is aan de handelsagentuurwetgeving²²². Hij is vooral actief in de lijnvaart.

Rodière, de grondlegger van de wetteksten over de *consignataire du navire*, was principieel gekant tegen het gebruik van de – volgens hem in juridisch opzicht betekenisloze – term *agent maritime*²²³. In de praktijk werd nochtans vaak de term *agent consignataire* gebruikt. De betrokken beroepsorganisaties blijven alleszins duidelijk het onderscheid maken tussen de *consignataire du navire* en de *agent maritime*²²⁴. Het komt dikwijls voor dat de hoedanigheden van *consignataire du navire* en *agent maritime* in hoofde van één dienstverlener worden gecombineerd. Wat het juridisch regime betreft, mag alleszins niet worden vergeten dat de hieronder toegelichte specifieke wettelijke regelingen betreffende de *consignataire du navire* niet gelden t.a.v. prestaties van dezelfde onderneming verricht als *agent maritime*.

De *courtier d'affrètement* is een scheepsmakelaar die normaal belast is met het bijeen brengen van partijen bij bevrachtingsovereenkomsten. Ook deze tussenpersoon functioneert niet binnen een specifiek wetgevend raamwerk.

De *courtier, interprète et conducteur de navire* ten slotte was een openbaar ambtenaar die o.m. belast was met formaliteiten ten behoeve van vreemde schepen. Hij beschikte over een monopolie en werkte onder een strikte overheidsregulering. Door de wet van 16 januari 2001 werd de figuur afgeschaft en zijn dienstverlening geliberaliseerd²²⁵.

7.85. In het *Décret* n° 69-679 van 19 juni 1969 "relatif à l'armement et aux ventes maritimes" zijn de volgende summierse bepalingen over de *succursales* van rederijen opgenomen:

L'armateur donne avis au ministre chargé de la marine marchande des succursales qu'il établit en France ou à l'étranger. Il indique les ports qui entrent dans la compétence territoriale de chaque succursale (art. 3).

Tout contrat conclu et tous actes juridiques signés par le commis succursaliste sur la base des formulaires imprimés à en-tête de l'armateur engagent celui-ci (art. 4).

Les commis succursalistes ont compétence pour représenter l'armateur auprès des autorités administratives des ports de la succursale.

²²¹ In de rechtsleer en de handelspraktijk is vaak sprake van de consignataire "de" navire.

²²² Deze wetgeving is neergelegd in de *Loi n° 91-593 du 25 juin 1991 relative aux rapports entre les agents commerciaux et leurs mandants*. Zie in het algemeen o.m. Houtcieff, D., *Droit commercial*, Parijs, Sirey, 2008, 377 e.v., nrs. 942 e.v. De handelsagent wordt in principe als een lasthebber beschouwd.

²²³ Rodière TGDM ILA, 531-532, nr. 402.

²²⁴ Zie inz. Bonnaud, J., "Définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français", *DMF* 2001, 1041-1046.

²²⁵ Zie reeds *supra*, nr. 7.14. Art. 1.II van de *Loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports* bepaalde:

Le courtage d'affrètement, la constatation du cours du fret ou du nolis, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des chartes-parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'ils concernent les navires, sont effectués librement par l'armateur ou son représentant qui peut être le capitaine.

Ils peuvent recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur relatifs aux opérations de la succursale, ainsi que les actes concernant les événements survenus dans les ports de la succursale ou qui donnent lieu à refuge dans l'un des ports de la succursale (art. 5).

Met het oog op de redactie van het Belgisch Scheepvaartwetboek verdient vooral laatstaangehaalde bepaling aandacht.

7.86. Aan de positie van de *consignataire du navire* werd reeds een bepaling gewijd in het *Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*. Deze bepaling merkt de *consignataire du navire* aan als een vertegenwoordiger van de vervoerder, ten aanzien van wie hij voor zijn fouten instaat zoals een bezoldigd mandataris:

Le consignataire du navire représente le transporteur. Il répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié (art. 51).

De rol van de *consignataire du navire* wordt verder toegelicht in de *Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes*, waarin m.b.t. deze tussenpersoon drie bondige bepalingen zijn opgenomen.

Eerst wordt het beginsel herhaald dat de *consignataire du navire* een bezoldigd mandataris van de rederij is, voor wie hij de handelingen uitvoert die de kapitein niet zelf stelt:

Le consignataire du navire agit comme mandataire salarié de l'armateur. Il effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même (art. 11).

Het is belangrijk op te merken dat de uitdrukkelijke wettelijke kwalificatie als lastgeving werd ingevoerd wegens een eerder in de rechtspraak woedende controverse op dit punt. De kwalificatie als lasthebber is vooral van belang om zeker te stellen dat de *consignataire du navire*, zoals hieronder nader toegelicht, niet zelf verbonden is door de door hem geplaatste aankopen van brandstoffen en voorraden of door zijn bestellingen van diensten zoals goederenbehandeling en sleepassistentie.

Het mandaat van de *consignataire du navire* wordt nog eens nader gepreciseerd in het bijhorende *Décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes*, dat aan de *consignataire du navire* vier artikelen wijdt. M.b.t. de taakomschrijving wordt bepaald:

Aux lieu et place du capitaine, le consignataire du navire procède au départ à la réception, à l'arrivée à la livraison des marchandises.

Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition (art. 16).

Le consignataire du navire peut recevoir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions (art. 17).

De *consignataire du navire* heeft m.a.w. een dubbele taak. Enerzijds zorgt hij voor de ontvangst en de aflevering van de goederen, een taak die hij normaliter vervult samen met de *consignataire de la cargaison* (die in feite dezelfde activiteit verricht, maar dan in naam en voor rekening van de ladingbelanghebbenden) en de *transitaire* (een tussenpersoon die in de haven de schakel tussen schip en lading vormt), waarbij hij in voorkomend geval ook de cognossementen zal uitgeven in naam van de rederij. Anderzijds moet hij zorgen voor de noden van het schip en de reis, wat

inhoudt dat hij zorgt voor de bunkers, de bevoorrading en de eventuele aanstelling van een stuwadoor²²⁶.

7.87. De *consignataire du navire* heeft nog een andere, bijzonder belangrijke taak. Ingevolge een uitdrukkelijke bepaling in het *Décret* n° 69-679 fungeert hij als "la boîte postale judiciaire de l'armateur"²²⁷:

Tous actes judiciaires ou extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir peuvent être notifiés au consignataire du navire (art. 18).

Frankrijk is hiermee één van de weinige Europese landen, waar het mandaat van de scheepsagent ingevolge de wet de bevoegdheid tot het ontvangen van gerechtelijke betekeningen omvat. De Franse rechtsleer acht de besproken wettelijke regeling zeer belangrijk voor de lokale schuldeisers. De regeling vermijdt moeilijkheden bij het achterhalen van het adres van de rederij, en laat toe om de verjaring te stuiten en om de langere termijnen voor dagvaarding in het buitenland te ontwijken en sneller te procederen²²⁸. Ook deze regeling geldt alleen voor de *consignataire du navire*, en niet voor de *agent maritime*.

7.88. Bovendien bevat het *Décret* een bijzondere bevoegdheidsregel:

Toutes actions contre l'armateur consécutives aux opérations définies à l'article 16 peuvent être portées devant le tribunal du domicile du consignataire qui a accompli ces opérations (art. 19).

7.89. Als mandataris is de *consignataire du navire* enkel aansprakelijk voor contractuele fouten ten aanzien van zijn mandant, in principe de reder of de zeevervoerder.

Luidens een uitdrukkelijke bepaling in de *Loi* n° 69-8 draagt de *consignataire du navire* die lading in bewaring neemt of behandelt dezelfde contractuele aansprakelijkheid voor verlies van of schade aan deze lading als de goederenbehandelaar (art. 13). Deze aansprakelijkheid is wettelijk vastgelegd en is in lijn met de aansprakelijkheid van de zeevervoerder²²⁹. In andere gevallen geldt het gemeen recht. Bedoelde wetsbepaling luidt:

Pour les pertes ou avaries subies par la marchandise qu'il garde ou manutentionne, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles 52 à 55 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime. Pour les autres opérations effectuées par lui dans le cadre de l'article 11, il est responsable dans les termes du droit commun .

Aangezien de *consignataire du navire* geen partij is bij de vervoerovereenkomst, heeft hij in dat verband enkel rekenschap af te leggen ten aanzien van zijn mandant en is hij ten aanzien van derden niet aansprakelijk voor de handelingen die hij tijdens de uitvoering van zijn mandaat heeft gesteld. Niettemin kan zijn aansprakelijkheid soms rechtstreeks ten aanzien van de ladingbelanghebbende betrokken zijn, bij voorbeeld indien hij op het cognossement een vermelding heeft aangebracht die niet overeenstemt met de voorwaarden van een documentair krediet. Deze aansprakelijkheid is dan echter buitencontractueel²³⁰.

²²⁶ Carlier, J.-C., "Les agents du navire: agents maritimes, agents consignataires, courtiers maritimes: rôle - responsabilités", in Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000, *De tussenpersonen van het zeevervoer*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., (109), 114.

²²⁷ Remond-Gouilloud, 453, nr. 750.

²²⁸ Zie Bonassies-Scapel, 423, nr. 651; Remond-Gouilloud, 453, nr. 750; Rodière TGDM ILA, 540, nr. 413, en de verwijzingen bij deze auteurs; zie ook Cour d'appel de Rouen, 9 juli 1970, *DMF* 1971, 279.

²²⁹ Zie *supra*, nr. 7.56.

²³⁰ Zie bijv. Paris 12 november 1985, *DMF* 1986, 231, noot D.T.F.

Wanneer de *consignataire du navire* de schijn wekt dat hij voor eigen rekening optreedt, kan hij eveneens zelf worden aangesproken. De hedendaagse rechtspraak neemt aan dat hij telkenmale duidelijk moet maken dat hij in de hoedanigheid van lasthebber optreedt, en dat de omstandigheid dat de derde kennis heeft van zijn beroepsactiviteit als *consignataire*, niet volstaat om niet te kunnen worden aangesproken²³¹.

7.90. Luidens de *Loi* n° 69-8 verjaren vorderingen tegen de *consignataire du navire* door verloop van een jaar:

Toutes actions contre les consignataires sont prescrites par un an (art. 16).

Deze termijn geldt evengoed voor buitencontractuele vorderingen.

7.91. In het Franse recht is de *consignataire du navire* (niet de *agent maritime*) titularis van een maritiem voorrecht, dat aansluit op het voorrecht voortspuitend uit schuldvorderingen uit overeenkomsten of handelingen gesloten resp. verricht door de kapitein²³². De *Loi* n° 69-8 bepaalt m.n.:

Les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire, lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire aux lieu et place du capitaine, sont assorties du privilège de l'article 31, 6°, de la loi précitée du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer (art. 12).

Aan dit voorrecht is een volgrecht op het schip gekoppeld. Het voorrecht dooft uit na zes maanden²³³.

Anderzijds moet de impact van het aldus geformuleerde voorrecht niet worden overschat. Het voorrecht heeft als dusdanig betrekking op het schip, en creëert geen persoonlijk vorderingsrecht tegen een scheepseigenaar in het geval van een tijdbevrachting, waarbij de tijdbevrachter, en niet de eigenaar-vervrachter, de kosten van de commerciële exploitatie draagt zoals vastgelegd in de bevrachtingsovereenkomst, en hij de enige schuldenaar is van de scheepsagent, zijn mandataris. In principe kan de *consignataire du navire* m.a.w. alleen betaling van het hem verschuldigde vorderen van zijn contractuele opdrachtgever²³⁴.

7.92. Indien men accepteert dat het mandaat van de *consignataire du navire* van gemeenschappelijk belang is, kan het niet *ad nutum* worden herroepen, zodat dan een redelijke opzegtermijn in acht moet worden genomen, die in relatie moet staan tot de duurtijd van het mandaat of wordt bepaald door de havengebruiken, en zodat een vergoeding voor het aanbrengen van cliënteel moet worden betaald. Het dient echter gezegd dat de Franse rechtspraak en rechtsleer in dit verband niet op één lijn staan²³⁵.

²³¹ Zie inz. Cass.fr., 15 juli 1987, *DMF* 1989, 530.

²³² Zie Blauwboek 3.

²³³ Artikel 39 *Loi* n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, zie nader Blauwboek 3.

²³⁴ Zie Cass. fr., 14 oktober 1997, *DMF* 1997, 1094, met Rapport Rémy en noot Bonassies, P.; zie ook Cass. fr., 4 februari 1997, *DMF* 1997, 1091, met noot Janbon, L.; Cass. fr., 10 december 1996, *EVR* 1998, 366; Carlier, J.-C., "Les agents du navire: agents maritimes, agents consignataires, courtiers maritimes: rôle - responsabilités", in Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000, *De tussenpersonen van het zeevervoer*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., (109), 117. Het voorrecht is niet voorzien in het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, waardoor ook Frankrijk gebonden is.

²³⁵ Zie en vgl. bijv. Bonassies-Scapel, 422, nr. 649; Carlier, J.-C., "Les agents du navire: agents maritimes, agents consignataires, courtiers maritimes: rôle - responsabilités", in Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000, *De tussenpersonen van het zeevervoer*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., (109), 116; Pestel-Debord, P., noot onder H.v.J., 9 november 2000, zaak C-381/98, *DMF* 2001, (491), 491, nr. 1 (m.b.t. de *agent*

- LUXEMBURG

7.93. In het Luxemburgse recht bestaat blijkbaar geen enkele bijzondere regelgeving over de scheepsagent. Allicht heeft dit te maken met de afwezigheid van zeehavens in het land. De algemene *Loi du 3 juin 1994 portant organisation des relations entre les agents commerciaux indépendants et leurs commettants et portant transposition de la directive du Conseil 86/653/CEE du 18 décembre 1986* geldt, zoals de corresponderende Belgische Handelsagentuurwet, ook voor agentuur i.v.m. diensten (art. 1).

- NEDERLAND

7.94. In het Nederlandse recht bestaat geen bijzondere regelgeving over de met de Belgische scheepsagent overeenkomende figuur van de cargadoor. Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek (NBW), dat wel een bijzondere regeling bevat i.v.m. expeditie, besteedt aan de cargadoor geen aandacht.

7.95. De rechten en plichten van de cargadoor moeten worden bepaald aan de hand van de algemene wetgeving over benoemde overeenkomsten die vervat ligt in Boek 7 NBW. In Titel 7 van dit Boek zijn verschillende afdelingen relevant:

- Afdeling 1 over "Opdracht in het algemeen";
- Afdeling 2 over "Lastgeving";
- Afdeling 3 over de "Bemiddelingsovereenkomst";
- Afdeling 4 over de "Agentuurovereenkomst".

Volgens Haak, Zwitser en Blom²³⁶ is het juridische karakter van de cargadoor, gelet op de variatie van zijn taken, moeilijk definieerbaar en zelfs kameleontisch.

In het algemeen kan ervan worden uitgegaan, dat een cargadoor optreedt krachtens een overeenkomst van opdracht in de zin van Boek 7 NBW²³⁷.

Is de cargadoor belast met het verrichten van rechtshandelingen voor rekening van de opdrachtgever, dan zijn de specifieke wetsbepalingen over lastgeving van toepassing²³⁸. Indien de in opdracht van een vervoerder optredende cargadoor ook taken vervult in opdracht van de ladingontvanger, kan de specifieke bepaling van Boek 7 over lastgeving in opdracht van de lastgever én van de wederpartij (art. 417) van belang zijn.

maritime); Remond-Gouilloud, 441, nr. 730; Rodière TGDM ILA, 541, nr. 414; Vialard, 214, nr. 249 en de verwijzingen aldaar.

²³⁶ Haak-Zwitser-Blom, 131-132. Voor een meer uitgewerkte bespreking van het statuut van de cargadoor, zie Haak-Zwitser, 555-572. In de hoofdstukken van laatstbedoeld werk over opdracht, lastgeving, bemiddeling en agentuur wordt eveneens aandacht aan de cargadoor gegeven. Ook aan die teksten zijn alhier elementen ontleend.

²³⁷ De overeenkomst van opdracht is

de overeenkomst waarbij de ene partij, de opdrachtnemer, zich jegens de andere partij, de opdrachtgever, verbindt anders dan op grond van een arbeidsovereenkomst werkzaamheden te verrichten die in iets anders bestaan dan het tot stand brengen van een werk van stoffelijke aard, het bewaren van zaken, het uitgeven van werken of het vervoeren of doen vervoeren van personen of zaken (art. 400.1 Boek 7 NBW).

²³⁸ Art. 414 Boek 7 NBW luidt:

1. *Lastgeving is de overeenkomst van opdracht waarbij de ene partij, de lasthebber, zich jegens de andere partij, de lastgever, verbindt voor rekening van de lastgever een of meer rechtshandelingen te verrichten.*
2. *De overeenkomst kan de lasthebber verplichten te handelen in eigen naam; zij kan ook verplichten te handelen in naam van de lastgever.*

Wanneer de cargadoor optreedt als bemiddelaar bij het tot stand komen van een vervoerovereenkomst, tussen de vervoerder en een expediteur of een exportbedrijf, of ten behoeve van afzenders of ladingeigenaren ter verkrijging van scheepsruimte, en hij zelf de overeenkomst niet sluit, zijn de bepalingen van het wetboek over bemiddeling van toepassing²³⁹.

De cargadoor van een geregelde lijn die in een vaste betrekking optreedt, wordt als handelsagent beschouwd²⁴⁰. De wetbepalingen over handelsagentuur kunnen of moeten zelfs gecombineerd worden toegepast met, naargelang het geval, de bepalingen over opdracht in het algemeen, lastgeving en bemiddeling²⁴¹. Zoals België heeft Nederland de toepasselijkheid van de regels van de Handelsagentuurrichtlijn uitgebreid tot agentuur m.b.t. diensten, zoals het cargadoorswerk. Subagenten vallen ook onder de handelsagentuurregels²⁴².

Haak en Zwitser attenderen op het feit dat de specifieke handelsagentuurwetgeving alleen bedoeld is ter bescherming van de in een vaste relatie, en doorgaans vanuit een sociaal-economisch zwakkere positie optredende cargadoors, en dicht aanleunen bij het arbeidsrecht²⁴³. In de Nederlandse rechtspraak werd de dwingende bescherming van de handelsagentuurwetgeving voorbehouden aan de cargadoor die gedurende een zekere tijd bemiddeling verleent²⁴⁴. Wanneer de cargadoor eenmalig optreedt voor een reis- of tijdsbevrachter, is hij geen handelsagent, maar valt hij in principe gewoon onder de bepalingen over de overeenkomst van opdracht.

Volgens Haak, Zwitser en Blom is in de praktijk vaak niet duidelijk namens wie de cargadoor in het handelsverkeer optreedt: namens de reder, de bevrachter, de verscheper (afzender/ontvanger) of namens zichzelf. Als vuistregel geldt volgens vermelde auteurs dat de cargadoor zichzelf verbindt, tenzij het tegendeel duidelijk blijkt. Handelt de cargadoor onbevoegd, dan kan hij ook uit dien hoofde aansprakelijk zijn.

Het kameleontische karakter van de cargadoor is des te opvallender nu deze dienstverlener in de praktijk ook werkzaamheden verricht als expediteur, bewaarnemer en fysieke distributeur, wat mede bijdraagt tot de vervaging van de grenzen tussen de terreinen van de klassieke hulppersonen²⁴⁵.

7.96. Klaarblijkelijk bevat de Nederlandse wetgeving geen regeling die het mogelijk maakt een buitenlandse rederij te dagvaarden bij haar Nederlandse cargadoor. Betekening van een gedingakte bij de cargadoor is alleen mogelijk ingeval van woonstkeuze; een volmacht is daartoe niet voldoende²⁴⁶.

²³⁹ De bemiddelingsovereenkomst is

de overeenkomst van opdracht waarbij de ene partij, de opdrachtnemer, zich tegenover de andere partij, de opdrachtgever, verbindt tegen loon als tussenpersoon werkzaam te zijn bij het tot stand brengen van een of meer overeenkomsten tussen de opdrachtgever en derden (art. 425 Boek 7 NBW).

²⁴⁰ De agentuurovereenkomst is

een overeenkomst waarbij de ene partij, de principaal, aan de andere partij, de handelsagent, opdraagt, en deze zich verbindt, voor een bepaalde of een onbepaalde tijd en tegen beloning bij de totstandkoming van overeenkomsten bemiddeling te verlenen, en deze eventueel op naam en voor rekening van de principaal te sluiten zonder aan deze ondergeschikt te zijn (art. 428.1 Boek 7 NBW).

²⁴¹ Zie nader art. 445 Boek 7 NBW en voorts Haak-Zwitser, 207-208.

²⁴² Over dit laatste, zie Haak-Zwitser, 206-207 en de verwijzing aldaar.

²⁴³ Haak-Zwitser, 203-205.

²⁴⁴ Arr.-Rb. Rotterdam, 24 februari 1989, *S&S*, 1990, 385, nr. 116.

²⁴⁵ Haak-Zwitser, 556.

²⁴⁶ Dit werd desgevraagd bevestigd door Mr. Kruit, advocaat te Rotterdam.

7.97. Voorts wordt een belangrijke rol gespeeld door de Algemene Nederlandse Cargadoorsvoorwaarden²⁴⁷, waarin de activiteiten van de cargadoor als volgt worden omschreven:

Onder de diensten van de cargadoor, als bedoeld in deze bepalingen, wordt verstaan: "Diensten verricht in een onderneming, die als bedrijf uitoefent het behandelen der scheepszaken, het afleveren der inkomende lading in het in ontvangst nemen der uitgaande lading, waaronder te begrijpen is alles dat door hem terzake van of voor het scheepsbedrijf in de ruimste zin des woords verricht moet worden met inbegrip van het optreden als douane-expediteur, alsmede het handelen voor anderen, met name ontvangers en verschepers van lading, van alles dat daarmee verband houdt in enig opzicht, benevens het verlenen van bemiddeling bij het sluiten van overeenkomsten van bevrachting of vervoer, andere vervoerovereenkomsten, overeenkomsten met betrekking tot het gebruik van containers en soortgelijke laadeenheden, verzekeringsovereenkomsten en overeenkomsten van koop en verkoop, al dan niet als makelaar, één en ander voor zover daarbij, direct of indirect, een zeeschip of ander vervoermiddel betrokken is" (art. 1).

De opstellers van de Cargadoorsvoorwaarden huldigen dus een eerder brede, bij de internationaal blijkbaar gangbare zienswijze aansluitende opvatting van de inhoud van het cargadoorswerk²⁴⁸.

Vermeldenswaard zijn de praktische moeilijkheden die de beroepsverenigingen in de "Inleiding en toelichting" bij de Cargadoorsvoorwaarden zelf signaleren i.v.m. de identificatie van hun principaal:

Wie de principaal van de cargadoor is valt, in het bijzonder bij "wilde boten", niet altijd op eenvoudige wijze vast te stellen. Het ontvangen van een deugdelijke opdracht zal worden nagestreefd, maar onverwacht na een storm, mist, een ongeval of staking in een andere haven leveren binnenlopende schepen problemen op, zeker wanneer dat tijdens het weekeinde gebeurt. Ook buiten deze gevallen komen incidentele opdrachten dikwijls telefonisch of met een niet of niet-bindend getekende fax of telex binnen.

Ook behoren veel schepen toe aan een bepaalde rechtspersoon (een éénscheeps-maatschappij), die de exploitatie overlaat aan een andere rechtspersoon, de "managing owner", terwijl ook nog bevrachtingsovereenkomsten kunnen zijn gesloten.

In het laatste geval kan zich voordoen dat er meer dan één cargadoor optreedt: één voor de reder (owner) en één voor de bevrachter, die – soms als laatste in een keten bevrachters – de beschikking over de laadruimte heeft.

Het enige houvast dat de cargadoor in dit soort gevallen heeft is de scheepsnaam en het feit dat het schip dat de betreffende naam draagt ook inderdaad in de betreffende haven aankomt waarin een bekrachtiging

²⁴⁷ De voorwaarden werden opgesteld door de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors, de Vakgroep Cargadoorsbedrijven der Scheepvaart Vereniging Noord, de Vereniging van Noordnederlandse Scheepvaartkantoren en de Vereniging van Zeeuwse Cargadoors. Zij werden op 1 december 1992 gedeponneerd ter Griffie van verschillende Arrondissementsrechtbanken.

²⁴⁸ Interessant is de volgende passage uit de "Inleiding en toelichting" bij de Cargadoorsvoorwaarden:

Cargadoor is een tussenpersoon in het zeevervoer - en eventueel ander vervoer - die bedrijfsmatig diensten verleent aan zijn principaal, de vervoerder, door voor deze in één of meer havens of vervoersknooppunten waarin de vervoerder geen vestiging heeft, of om andere redenen deze taken aan de cargadoor overlaat, overeenkomsten te sluiten of bij het sluiten van overeenkomsten te bemiddelen. Dat sluit ook nauw aan bij de taak van de cargadoor zoals die zich historisch ontwikkeld heeft: reders hadden behoefte aan vertrouwde vertegenwoordigers, die in vreemde havens de scheepszaken zo konden behartigen als de principaal, indien aanwezig, dat zelf zou hebben gedaan. De taak van de cargadoor houdt vanzelfsprekend mede in het verlenen van allerlei hand- en spandiensten aan het schip van zijn principaal, kapitein en bemanning.

Uit de taak van de cargadoor vloeit voort dat hij de vervoerder ter plaatse vertegenwoordigt en diens volmacht heeft hem met betrekking tot alle plaatselijke scheeps- en vervoersaangelegenheden te binden. Zo kan de cargadoor voor zijn principaal loodsen, sleepboten, roeiers en vletterlieden bestellen, scheepsbenodigdheden en bunkers doen leveren, in- en uitklaringen regelen, ligplaatsen regelen, havengelden en andere rechten voldoen, het schip doen laden en lossen, de lading doen stuwen en sjourren, personeelszaken zoals het aflossen van bemanning regelen, lading ten vervoer aannemen, aan welke opsomming van voorbeelden nog talloze taken kunnen worden toegevoegd, waarbij natuurlijk steeds geldt dat de cargadoor een beperkter taakgebied heeft wanneer de overeenkomst met de principaal dit voorschrijft of met zich brengt.

van de opdracht kan worden gezien door degene die bevoegd is het schip te dirigeren en door de kapitein. Is de vordering van de cargadoor op het schip verhaalbaar, dan is het schip tevens een geschikt verbaalsobject. Treedt de cargadoor op als agent van een geregelde lijn dan ligt dit alles vanzelfsprekend veel eenvoudiger. Er zal dan veelal een schriftelijke vastgelegde agentuurovereenkomst zijn die de verhouding tussen de cargadoor en diens principaal in detail regelt.

Enkele specifieke bepalingen uit de Nederlandse Cargadoorsvoorwaarden wekken bijzondere aandacht. In lijn met de ruime omschrijving van de cargadoorsdiensten, is de omvang van de opdracht als volgt gedefinieerd:

De aanwijzing van resp. de opdracht aan een cargadoor, om als zodanig zijn diensten te verlenen aan enig schip, met inbegrip van opvarenden en lading, in een Nederlandse haven, machtigt de cargadoor om alle in het cargadoorsbedrijf gebruikelijke werkzaamheden en diensten te verrichten en al dan niet op eigen naam ten behoeve van zijn principaal overeenkomsten te sluiten zonder dat hij echter door de enkele aanwijzing of opdracht verplicht zal zijn om alle voorkomende werkzaamheden ten behoeve van dat schip, haar opvarenden en lading uit te voeren (art. 2).

De problemen verbonden aan het optreden als *charterer's agent* worden als volgt opgelost:

In geval bij enige overeenkomst van bevrachting tussen bevrachter en vervoerster is overeengekomen, dat de door de bevrachter aangewezen cargadoor als agent van het schip zal optreden, zullen de bevrachter en de vervoerster als principaal jegens de cargadoor hoofdelijk aansprakelijk zijn, op de voet van deze bepalingen (art. 3).

De aansprakelijkheidsregeling ten slotte, die beweerdelijk voldoet aan de eisen van redelijkheid en billijkheid²⁴⁹, lijkt eerder streng voor de principaal:

Voor schaden of verliezen, ontstaan door een niet of onjuist uitvoeren van de hem verleende opdracht, zal de cargadoor jegens de principaal slechts aansprakelijk zijn, indien laatstgenoemde benijst, dat de betreffende schade of het verlies veroorzaakt is door opzet of grove schuld van de cargadoor of van personen waarvoor deze aansprakelijk is. De aansprakelijkheid van de cargadoor is echter beperkt tot ten hoogste een bedrag, gelijkstaande aan de beloning welke de cargadoor voor de juiste uitvoering der betreffende opdracht zou toekomen. Nochtans zal de cargadoor in geen geval aansprakelijk zijn voor schade aan of verlies van goederen welke hem ter behandeling of ter bewaring zijn toevertrouwd. Iedere vordering tegen de cargadoor verjaart door het enkele verloop van 9 maanden en vervalt door het enkele verloop van 18 maanden, in beide gevallen te rekenen vanaf de laatste dag van de gebeurtenis die aanleiding tot de aansprakelijkheid was (art. 8).

De regeling van de rechten bij beëindiging van de overeenkomst houdt rekening met het al dan niet optreden in het raam van een "duurovereenkomst":

Indien de overeenkomst tussen principaal en cargadoor het karakter heeft van een duurovereenkomst is, behoudens het geval van ernstige wanprestatie van de cargadoor, voor beëindiging door de principaal inachtneming van een, gelet op de omstandigheden van het geval, redelijke opzegtermijn vereist en heeft de cargadoor, wanneer inachtneming van die opzegtermijn en een eventuele goodwillvergoeding hem niet naar de eis van redelijkheid en billijkheid schadeloos stellen recht op een naar redelijkheid en billijkheid vast te stellen schadeloosstelling o.a. voor ten behoeve van de principaal gedane investeringen, verkoopkosten, reclamekosten, alsmede de extra kosten van afvloeiing van overtollig geworden personeel (art. 30).

²⁴⁹ Zie andermaal de "Inleiding en toelichting" bij de Cargadoorsvoorwaarden.

7.98. Slechts een beperkt aantal andere landen blijkt met betrekking tot de scheepsagent een specifieke wetgeving te hebben ingevoerd.

7.99. In Europa is vooral melding te maken van de interessante bepalingen over de met de Belgische scheepsagent analoge figuur van de *raccomandatario* in de Italiaanse *Codice della navigazione*²⁵⁰, die als volgt luiden:

Articolo 287 - Norme applicabili al contratto di raccomandazione.

Salvo i casi previsti nell'articolo 290, al contratto di raccomandazione si applicano le norme del codice civile sul mandato con rappresentanza.

Articolo 288 - Rappresentanza processuale del raccomandatario.

Entro i limiti nei quali gli è conferita la rappresentanza dell'armatore o del vettore, il raccomandatario può promuovere azioni ed essere convenuto in giudizio in loro nome.

Articolo 289 - Pubblicità della procura.

La procura conferita al raccomandatario, con sottoscrizione autenticata del preponente, le successive modifiche e la revoca devono essere depositate presso l'ufficio del porto, ove il raccomandatario risiede, per la pubblicazione nel registro a tale fine tenuto secondo le norme del regolamento.

Il comandante del porto deve dare comunicazione dell'avvenuta pubblicazione al camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura.

Qualora non sia adempiuta la pubblicità predetta, la rappresentanza del raccomandatario si reputa generale, e non sono opponibili ai terzi le limitazioni, le modifiche, o la revoca, a meno che il mandante provi che i terzi ne erano a conoscenza al momento in cui fu concluso l'affare.

Articolo 290 - Altre specie di raccomandazione.

Quando il raccomandatario è preposto all'esercizio di una sede dell'impresa di navigazione o di quella di trasporto, si applicano le norme relative agli institori.

Quando il raccomandatario assume stabilmente l'incarico di promuovere la conclusione di contratti in una zona determinata per conto dell'armatore o del vettore, si applicano le norme sul contratto di agenzia.

Quando il raccomandatario assume l'obbligo di trattare e di concludere in nome proprio affari per conto dell'armatore o del vettore, si applicano le norme sul mandato senza rappresentanza.

Articolo 291 - Pubblicità del contratto di raccomandazione institoria.

Quando il raccomandatario è preposto all'esercizio di una sede dell'impresa di navigazione, la pubblicità richiesta nell'articolo 289 tiene luogo di quella prevista dal codice civile per l'institore.

Het aangehaalde artikel 287 ligt geheel in de lijn van de huidige Belgische zienswijze dat de scheepsagent primair een lasthebber (met vertegenwoordigingsbevoegdheid) is in de zin van het gemeen burgerlijk recht.

Het aangehaalde artikel 288 expliciteert het gerechtelijk mandaat van de scheepsagent en werd nader verduidelijkt in de rechtspraak²⁵¹. De Italiaanse regeling is interessant in het licht van de rechtsonzekerheid die zoals toegelicht voortvloeit uit de vigerende Belgische rechtspraak

²⁵⁰ Voor commentaar, zie inz. Prete, S., *Il raccomandatario marittimo nell'evoluzione giurisprudenziale*, Milaan, Giuffrè Editore, 2009, 230 p.; zie ook Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 318-327; Querci, 344-359; Rossi-Martorano, 94-102.

²⁵¹ Zie Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 324-327.

betreffende de betekening aan de scheepsagent, maar doordat zij een volwaardig mandaat *ad litem* invoert overstijgt zij de ten onzent bestaande problematiek²⁵².

Artikel 290 verduidelijkt dat een scheepsagent eventueel ook een handelsagent, een handelsvertegenwoordiger of een lasthebber zonder vertegenwoordigingsbevoegdheid kan zijn, waarop dan de desbetreffende regelen van de *Codice civile* van toepassing zijn. In de praktijk komen deze twee laatste gevallen weinig of niet voor²⁵³.

Artikel 289 regelt een officiële bekendmaking van de aan de scheepsagent verleende volmacht, haar wijziging en haar beëindiging, die wordt georganiseerd bij het lokale havenbestuur²⁵⁴. Bij gebreke van bekendmaking wordt de scheepsagent geacht een algemene vertegenwoordigingsbevoegdheid te bezitten, en kunnen beperkingen van die bevoegdheid niet aan derden worden tegengesteld, tenzij deze van die beperkingen op de hoogte waren.

Niettegenstaande de opname erin van bijzondere bepalingen, benadert het Italiaanse wetboek de overeenkomst van scheepsagentuur niet als een afzonderlijk benoemd contract.

Het rechtsstatuut van de *raccomandataro* werd echter verder uitgewerkt in de *Legge* nr. 135 van 4 april 1977 betreffende de *Disciplina della professione di raccomandataro marittimo*. Deze wet is hoofdzakelijk van publiekrechtelijke aard en regelt o.m. de verplichte inschrijving van de *raccomandataro*. Het artikel 2 geeft echter de volgende nadere omschrijving van de taken van de *raccomandataro*:

È raccomandataro marittimo chi svolge attività di raccomandazione di navi, quali assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o dei terzi, ricezione o consegna delle merci, operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, acquisizione di noli, conclusione di contratti di trasporto per merci e passeggeri con rilascio dei relativi documenti, nonché qualsiasi altra analoga attività per la tutela degli interessi a lui affidati.

Le predette attività possono essere svolte per mandato espresso o tacito con o senza rappresentanza, conferito dall'armatore o dal vettore, nonché con o senza contratto di agenzia a carattere continuativo od occasionale.

Hierdoor geïnspireerd maakt de Italiaanse rechtspraak een onderscheid tussen typische en essentiële taken van de *raccomandataro* (i.v.m. bijstand bij de aanloop van het schip), en bijkomende taken (deze in de zin van handelsagentuur)²⁵⁵.

Voorts is vermeldenswaard dat de wet van 1977 (art. 3) de *raccomandataro* de verplichting oplegt om te beschikken over de sommen die nodig zijn ter dekking van alle aanloopkosten, waaruit een solidaire gehoudenheid met de opdrachtgever kan voortvloeien. De rechtsleer acht deze verstrekkende verplichting voor de scheepsagent veel te onereus²⁵⁶.

7.100. In Spanje²⁵⁷ worden de scheepsagenten *consignatarios de buques* genoemd. Hun beroepsorganisatie stelde in 1993 een wetsvoorstel op om de scheepsagentuur aan een bijzondere wetgeving te onderwerpen. Dit initiatief leverde geen resultaat op.

²⁵² Zie *supra*, nr. 7.51.

²⁵³ Zie o.m. Querci, 346.

²⁵⁴ Zie nader art. 424 van het *Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione* van 15 februari 1952.

²⁵⁵ Zie nader Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 319.

²⁵⁶ Zie o.m. Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 321.

²⁵⁷ De uiteenzetting is gebaseerd op Arroyo, 300-306.

Heden is de scheepsagent in de eerste plaats onderworpen aan de algemene bepalingen over tussenpersonen van de *Código de comercio*.

In dit verband moet een onderscheid worden gemaakt naargelang de *consignatario de buques* al dan niet optreedt als ondergeschikte hulppersoon van het schip. Is dit het geval, dan kan de scheepsagent worden beschouwd als een *consignatario-dependiente* of als een *consignatario-factor*, waarop de corresponderende bepalingen van de *Código de comercio* van toepassing zijn (art. 281 e.v.). Wanneer de *consignatario de buques* daarentegen optreedt als onafhankelijke *empresario*, moet een verder onderscheid worden gemaakt naargelang de agent al dan niet optreedt naar aanleiding van de aanloop van individuele schepen. Is dit het geval, dan kan de scheepsagent worden gelijkgesteld met een *comisionario* in de zin van de *Código de comercio* (art. 244 e.v.). Dit wetboek maakt een onderscheid naargelang de *comisionario* is opgetreden in eigen naam, dan wel in naam van zijn opdrachtgever – *in casu* het schip. Wanneer de scheepsagent optreedt in eigen naam, wordt hij zelf contractant; wanneer hij is opgetreden in naam van het schip, komt het contract rechtstreeks tot stand tussen het schip en de derde²⁵⁸. Wanneer de scheepsagent op vaste of voortdurende basis optreedt, kan hij worden beschouwd als een handelsagent, in welk geval hij onder de desbetreffende wetgeving valt. Ten slotte werd de scheepsagent in bepaalde gevallen ook als bewaarnemer beschouwd.

In het Spaanse zeerecht woedde tot voor kort een grote controverse over de medegehoudenheid van de scheepsagent i.v.m. verlies van of schade aan lading. In dit verband moet rekening worden gehouden met drie bijzondere wettelijke bepalingen.

Vooreerst bepaalt artikel 586 van de *Código de comercio*:

*El propietario del buque y el naviero serán civilmente responsables de los actos del Capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo.
Se entiendo por naviero la persona encargada de avituallar o representar el buque en el puerto en que se halle.*

In de *Ley de 22 de diciembre de 1949, de Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque* wordt de scheepsagent gelijkgesteld met de naviero of reder:

A los efectos del artículo anterior, se entenderá por naviero, el propietario del buque que lo pertrecha, dota, avitualla y lo explota por su cuenta y riesgo, y también a la persona encargada de representar al buque en el puerto en que éste se halle; fletador, el que fleta un buque por tiempo o por uno o varios viajes, y

²⁵⁸ De relevante bepalingen van de *Código de comercio* luiden:

Artículo 246.

Cuando el comisionista contrate en nombre propio, no tendrá necesidad de declarar quién sea el comitente, y quedará obligado de un modo directo, como si el negocio fuese suyo, con las personas con quienes contratare, las cuales no tendrán acción contra el comitente, ni éste contra aquéllas, quedando a salvo siempre las que respectivamente correspondan al comitente y al comisionista entre sí.

Artículo 247.

*Si el comisionista contratare en nombre del comitente, deberá manifestarlo, y si el contrato fuere por escrito, expresarlo en el mismo o en la antefirma, declarando el nombre, apellidos y domicilio de dicho comitente.
En el caso prescrito en el párrafo anterior, el contrato y las acciones derivadas del mismo producirán su efecto entre el comitente y la persona o personas que contrataren con el comisionista; pero quedará éste obligado con las personas con quienes trató, mientras no pruebe la comisión, si el comitente la negare, sin perjuicio de la obligación y acciones respectivas entre el comitente y el comisionista.*

armador, el que lo toma en arriendo por tiempo determinado o viajes para explotarlo corriendo de su cuenta el pertrecharlo, dotarlo y avituallarlo.

De Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante bevat over de scheepsagent het volgende artikel:

Artículo 73. Consignatario de buques.

1. *A los efectos de esta Ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque.*

2. *El consignatario, en el supuesto de que exista, estará obligado directamente ante las Autoridades Portuarias y Marítimas al pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto conforme a lo dispuesto en esta Ley. En el supuesto de que el buque no estuviera consignado estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán del buque. En ambos casos, el naviero o el propietario del buque estará obligado con carácter solidario.*

La responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica.

3. *Para garantizar las obligaciones del consignatario frente a la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima, el consignatario de buques deberá depositar ante la Entidad portuaria garantías económicas o avales bancarios suficientes, de acuerdo con los criterios que se determinen en el pliego de condiciones generales a que se refiere el artículo 59.2 de la presente Ley.*

4. *El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones²⁵⁹.*

Het tweede lid van de tweede paragraaf, dat wat betreft aansprakelijkheid i.v.m. lading eenvoudig verwijst naar de handelwetgeving, bepaalde tot in 2003 wat volgt:

La responsabilidad del consignatario no se extenderá al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque.

In een mijlpaalarrest van 26 november 2007 besliste het *Tribunal Supremo* dat er geen reden is om af te wijken van de duidelijk door de wetgever beoogde mede-aansprakelijkheid van de scheepsagent²⁶⁰.

²⁵⁹ Zie ook nog art. 118 van de *Ley*.

²⁶⁰ Tribunal Supremo de España, Sala de lo Civil, N) de Recurso 1127/2000,

<http://www.poderjudicial.es/jurisprudencia>. Het Tribunal Supremo overwoog o.m.:

Frente a la necesidad de una regulación dinámica de las profesiones a las que competen tareas de gestión mercantil, el Pleno de la Sala considera, en resolución, que no existen razones suficientes para dejar sin efecto los mecanismos de tutela de los derechos de los titulares de las mercancías que resulten dañadas durante el transporte centrados en la responsabilidad del consignatario - de origen, en gran parte, jurisprudencial y que se apoya en una doctrina que es objeto de críticas en sede científica, pero que aparece implantada en la práctica del comercio marítimo- en tanto, por vía legislativa, no se introduzca un nuevo régimen jurídico que pondere normativamente los distintos intereses en juego.

A efectos de unificación jurisprudencial, se fija como doctrina que la responsabilidad atribuida al representante del porteador que actúa en nombre de éste, según resulta de los arts. 586 CCom y 3 LTM, es aplicable al consignatario, en cuanto representante de aquél, en relación con la mercancía transportada. Es una responsabilidad legal y directa que legitima al titular de la mercancía dañada, con independencia de la relación interna entre representante y representado, y de su carácter ocasional o permanente.

De zaak betrof schade aan goederen vervoerd in een koelcontainer die was opgetreden voor de wijzigingen van de *Ley 27/1992*. Met de inmiddels doorgevoerde wetswijzigingen werd in de uitspraak echter mede rekening gehouden.

7.101. In het Kroatisch Maritiem Wetboek wordt de scheepsagentuur behandeld in de artikelen 687-696²⁶¹, en in het Sloveense Maritieme Wetboek in de artikelen 659-667²⁶². Deze wetteksten

²⁶¹ De bepalingen luiden als volgt:

Article 687

By a contract of maritime agency, the maritime agent undertakes to perform maritime agency services and services of assistance, mediation and representation, for and on behalf of the principal, on the basis of a general or special authorisation, whereas the principal undertakes to reimburse the maritime agent for the expenses and pay to him a remuneration.

Article 688

Maritime agency services are services relating in particular to the navigation, ships and their employment with special regard to: the assistance and clearance of ships, mediation in concluding contracts of employment of ships, their sales and purchase, building and ship repair, insurance of ships and cargoes, safeguard of the ship's interests, supply and manning of ships, care for crews and passengers.

Article 689

Under a maritime agency agreement based on a general authorisation the maritime agent undertakes, for and on behalf of the principal, to perform all services or all services of a specific type in the field of his activity.

A maritime agency agreement based on a general authorisation must be drawn in writing.

An agreement that is not drawn up in writing shall have no legal effects. In case of doubt as to the limits of the general authorisation it shall be deemed that it refers to the clearance activities.

If a maritime agent deals exclusively with mediation or with the stipulation of contracts of employment of ships, in case of doubt as to the limits of the general authorisation, it shall be deemed that it refers to the mediation for stipulating such agreements, excepting bare boat charters, charters by demise and time charter for a whole ship.

Article 690

If the principal limits the authorisation of the maritime agent regarding the usual services of a maritime agent, such limitation shall have no legal effect in respect of third persons who had no knowledge of the said limitation nor under the existing circumstances ought to have had knowledge of the same.

Article 691

The maritime agent is obliged and authorised within the limits of the given authorisation to perform services which are necessary or customary in order to fulfil any received orders with the due diligence of a good businessman.

Article 692

The maritime agent may sign a contract of employment of a ship for and on behalf of both contracting parties on the basis of an express authorisation of the contracting parties.

Article 693

If the maritime agent does expressly declare that he is acting in the capacity of a maritime agent, it shall be deemed, in respect of the person in good faith, that the maritime agent is acting in his own name.

Article 694

The maritime agent shall be entitled to an advance for the expenses and to a remuneration.

If the expenses and the remuneration are not paid to the agent, the agent has the right of retention of the principal's property.

Article 695

The maritime agent is entitled to the reimbursement of the expenses and to a remuneration for the mediation and stipulation of contracts by the mere fact that the contract has been concluded.

Article 696

The ministry herewith brings the rules on the conditions required to perform the activity of maritime agents.

²⁶² Deze bepalingen luiden:

Article 659

With a shipping agency contract the agent shall undertake to conduct, on the basis of a general or special authorisation, shipping agency transactions on behalf and for the account of the client, and the client shall undertake to reimburse the costs and pay the reward.

The client may be the shipowner or the owner of the equipment on behalf of whom and for whose account the agent of the vessel shall conduct transactions.

bevatten een summiere regeling van de overeenkomst van scheepsagentuur als specifiek benoemd contract.

7.102. In de Chileense *Código de comercio* wordt de activiteit van de scheepsagent vrij gedetailleerd geregeld in de artikelen 917-926. Hierin valt een uitdrukkelijke bepaling op betreffende de gerechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de agent, die als volgt luidt:

*An offer by the agent of the vessel shall be binding on the client, if made within the limits of the authorisation.
The agent of the vessel may appoint a sub-agent, unless prohibited by a shipping agency contract; the agent of the vessel must inform the client of such an appointment.*

Article 660

*A shipping agency contract based on a general authorisation must be drawn up in writing.
A verbal or written contract may be concluded to execute an individual order. At the request of the agent of the vessel, each verbal contract must be confirmed in writing.*

Article 661

Shipping agency business shall include the business of brokerage, representation and other services relating to navigation and the use of a ship, in particular: receiving and forwarding ships; marketing; concluding contracts on the use of ships and equipment; the purchase and sale of ships and equipment; the construction and repair of ships; the concluding of stevedoring and storage contracts; the conclusion of insurance contracts; the issuing of transport and other documents; the cashing-in of claims; staffing and care for the crew; the organisation of ship supplies.

Article 662

*The agent of the vessel shall, on the basis of a general authorisation, undertake to perform, for a specified or unlimited period, one or several types of shipping agency transactions contained in the authorisation (general agency).
If any doubts arise with regard to the bounds of the general authorisation, it shall be considered that the authorisation applies to transactions connected with the reception and forwarding of ships.
If the agent of the vessel only acts as a broker and/or represents the client in concluding contracts on the use of ships, it shall be considered, in the event that any doubts arise with regard to the bounds of the general authorisation, that it applies to actions as a broker in the conclusion of these contracts, with the exception of bareboat charter parties and time charter parties, but always within the bounds of the client's transactions.*

Article 663

*If the client limits the authorisations of the agent of the vessel that apply to ordinary shipping agency transactions, this limitation shall have no legal effect against third parties who did not know or who, under the circumstances, could not have known of this.
Unless the agent of the vessel states explicitly that he is acting as an agent, it shall be considered that he is acting in his own name against a bona fide person.
It shall be considered that the agent explicitly stated that he was acting as an agent if he states to the third party that he is acting "on behalf and for the account of the client" or "solely as an agent", or makes any other statement to this effect citing the title or name of the client.*

Article 664

The agent has the duty and right to carry out, with the diligence of a good manager, the tasks that lie within the scope of his jurisdiction and that are required or normal in order to execute an order which has been accepted.

Article 665

An agent of the vessel may, with the explicit authorisation of the contracting parties, sign contracts for the exploitation of ships on behalf and for the account of both contractual parties (broker).

Article 666

*An agent of the vessel shall be entitled to reimbursement of costs and to a reward for acting as a broker or for concluding contracts.
An agent of the vessel shall be entitled to request an advance to cover costs.*

Article 667

An agent of the vessel shall have the right to retain and lien the items belonging to the client in order to cover his claims.

El agente de naves tiene, además, representación suficiente para actuar en juicio, activa o pasivamente, por el capitán, dueño o armador de la nave a quienes represente, en todo lo que se refiere a su explotación (art. 922, vierde lid).

7.103. Het Maritiem Wetboek van Vietnam bevat een hoofdstuk over scheepsagentuur en scheepsmakelaardij, waarin de artikelen 158-165 een vrij summiere en algemene regeling van de rechten en verplichtingen van de scheepsagent bevatten.

7.104. Uit bovenstaande rechtvergelijkende notities over het recht van andere landen dan de buurlanden kan worden besloten dat het rechtsstatuut van de scheepsagent in verschillende nationale wetgevingen uitdrukkelijk is geregeld. Weliswaar komen de gevonden voorbeelden niet overwegend uit toonaangevende maritieme landen, maar er kan wel een tendens worden ontwaard om de rechtsfiguur in recente codificaties van het zeerecht expliciet uit te werken.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

7.105. In het Groenboek werden twee algemene, op elkaar aansluitende vragen gesteld over de scheepsagentuur, met name of deze rechtsfiguur nader dient te worden gedefinieerd, met een omschrijving van de rechten en verplichtingen ten aanzien van medecontractanten en van derden, en zo ja, of dergelijke regelgeving van dwingende aard dient te zijn.

7.106. HvB-A wees erop dat een regeling voor scheepsagenten niet in strijd mag komen met de Handelsagentuurwet, daar deze de omzetting is van de Europese Handelsagentuurrichtlijn. In dit verband dient er echter aan te worden herinnerd, dat de Handelsagentuurrichtlijn uit zichzelf niet op agentuur i.v.m. dienstverleningen van toepassing is, en dat de Belgische wetgever er autonoom voor opteerde om de Europese regels tot dergelijke agentuur uit te breiden²⁶³. Voorts merkten de raadsheren op dat een sterke bescherming van de scheepsagent zou kunnen leiden tot een herkwalificatie van de agent als handelsvertegenwoordiger. Ten slotte stelden zij dat de invoering van een dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregeling voor de scheepsagentuur een unicum zou uitmaken.

7.107. Ook BVZ was van oordeel dat de Handelsagentuurwet op dit ogenblik voldoende duidelijk en omvattend is en wat betreft de erin geregelde aangelegenheden voldoende rechtszekerheid biedt. BVZ attendeerde voorts op douanerechtelijke problemen, die echter buiten het bereik van de zeerechtherziening vallen.

Verder rees bij BVZ de vraag of de scheepsagent een eigen publiekrechtelijk statuut zou moeten hebben, zoals de andere tussenpersonen onderworpen aan de hierboven reeds vermelde²⁶⁴ Wet van 26 juni 1967, die de toegang tot het beroep van tussenpersoon op het vlak van het goederenvervoer regelt.

Ten slotte drukte BVZ de wens uit om een liefst dwingendrechtelijke wettelijke vertegenwoordiging van de principaal door de agent en een daaraan gekoppelde woonstkeuze van de principaal bij zijn agent in te voeren.

²⁶³ Zie *supra*, nr. 7.37.

²⁶⁴ Zie *supra*, nr. 7.14.

7.108. KBRV was van mening dat in de verhoudingen met de scheepsagent te allen tijde de contractvrijheid moet primeren. Indien een apart wettelijk statuut wordt uitgewerkt, mag dit voor haar enkel regelen van aanvullend recht bevatten.

7.109. De Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV), de beroepsvereniging van de scheepsagenten, heeft onrechtstreeks op het Groenboek gereageerd via de koepelorganisatie Alfaport Antwerpen, die heeft aangedrongen op de invoering van een nieuw scheepvaartwetboek, maar tijdens de eerste consultatie niet specifiek op de regeling m.b.t. de scheepsagentuur is ingegaan.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

7.110. Uit de hierboven voorgestelde kritiek van het huidige Belgische recht – waarbinnen reeds enkele nadere belangenafwegingen werden uitgevoerd – en in het licht van de standpunten tijdens de eerste consultatie blijken de volgende specifieke wetgevende ingrepen wenselijk:

- een uitdrukkelijke bekrachtiging van de kwalificatie van de scheepsagentuur als lastgeving;
- een uitdrukkelijke bevestiging dat de scheepsagent-lasthebber kan volstaan met de vermelding dat hij optreedt als vertegenwoordiger van een bepaald, met name genoemd schip of een – duidelijk geïdentificeerde – opdrachtgever;
- een uitdrukkelijke bevestiging van de gelding van de Handelsagentuurwet, zonder evenwel het toepassingsgebied van die wet uit te breiden, en met vervanging van de bepalingen ervan over de rechten en plichten van de partijen en de verjaring door specifieke bepalingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek, die mede gelden voor niet-permanente scheepsagenten;
- een verduidelijking van de taak van de scheepsagent, i.h.b. een bevestiging van de bevoegdheid van de scheepsagent om in naam van en voor rekening van zijn mandant betekeningen, kennisgevingen en andere mededelingen te ontvangen;
- een afstemming van het aansprakelijkheidsregime van de scheepsagent op het nieuwe aansprakelijkheidsregime van de goederenbehandelaar;
- de invoering van enkele verduidelijkende IPR-regels.

M.b.t. het voorlaatste punt werd hierboven vastgesteld dat een oplossing best wordt gerealiseerd binnen het hieronder volgende Hoofdstuk over goederenbehandeling. In dat verband wordt inz. verwezen naar de artikelen 7.18, § 12 en 7.19, § 7 van Boek 3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, dat bijdraagt tot de gelijkstelling van het aansprakelijkheidsregime i.v.m. verlies van of schade aan lading doorheen de gehele vervoersketen. In wezen wordt aangesloten bij de Franse wetgeving²⁶⁵. De voor de scheepsagent onereuze Spaanse aansprakelijkheidsregeling²⁶⁶ verdient geen navolging. Buiten de specifieke alignering op het nieuwe aansprakelijkheidsregime van de goederenbehandelaar blijft de aansprakelijkheid van de scheepsagent onder de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geregeld binnen het gemeen recht inzake lastgeving.

M.b.t. een aantal andere kwesties zoals het statuut van de scheepsmakelaar en het volwaardig mandaat *ad litem* is een wettelijke ingreep eveneens onnodig of ongewenst gebleken. Op die aangelegenheden wordt hieronder niet meer teruggekomen.

Van deze tussentijdse conclusies vertrekkend kunnen in theorie verschillende wetgevingstechnische opties tegenover elkaar worden afgewogen. Er weze aan herinnerd dat omtrent enkele welomschreven knelpunten, zoals de kwalificatie als lastgeving en de

²⁶⁵ Zie *supra*, nr. 7.89.

²⁶⁶ Zie *supra*, nr. 7.100.

toepasselijkheid van de Handelsagentuurwet, hierboven reeds verschillende subopties werden afgewogen²⁶⁷.

- INTEGRAAL AUTONOOM SCENARIO: INTEGRALE WETTELIJKE REGELING VAN DE SCHEEPSAGENTUUR ALS BENOEMDE OVEREENKOMST, MET TERZIJDESTELLING VAN DE HANDELSAGENTUURWET EN HET BURGERLIJK WETBOEK

7.111. In het meest verregaande scenario wordt de scheepsagentuur in het Belgisch Scheepvaartwetboek onderworpen aan een integraal, volledig autonoom wettelijk regime. De bepalingen van de Handelsagentuurwet en het Burgerlijk Wetboek – inz. deze betreffende de lastgeving – zouden buiten toepassing worden verklaard, en volledig worden vervangen door een specifieke wettelijke regeling.

7.112. Dit scenario zou op het eerste gezicht als voordeel kunnen hebben dat een gecoördineerd wettelijk regime tot stand kan worden gebracht, dat door de samenbrenging in één enkele wettekst transparant en gebruiksvriendelijk is. Zeker wat de verhouding tussen de contractpartijen betreft, zou het regime van aanvullend recht zijn, en een vangnet kunnen bieden wanneer de gesloten overeenkomst onduidelijkheden of hiaten vertoont. Inhoudelijk zou niet fundamenteel van de thans heersende principes moeten worden afgeweken.

7.113. Als nadeel kan worden vermeld dat de invoering van een volledig nieuwe regeling, althans in een aanvangsfase, enige rechtsonzekerheid met zich kan brengen in een materie waaromtrent thans al bij al slechts geringe controverse en een beperkt contentieux bestaat. Inz. rond de toepassing van de Handelsagentuurwet en de burgerrechtelijke principes i.v.m. lastgeving blijken eerder zelden problemen te rijzen. De hierboven geïdentificeerde knelpunten vergen slechts punctuele ingrepen en wettigen geen alomvattende nieuwe regeling. Het scenario is wetgevingstechnisch onnodig verregaand. Inz. wat de toepassing van het gemeen burgerlijk recht inzake lastgeving en de Handelsagentuurwet betreft, zijn alleen specifieke verduidelijkingen en correcties nodig, maar dringt zich geenszins een fundamentele herziening op. Hierboven werd reeds geconcludeerd dat het wenselijk is de lastgevingskwalificatie bij wet te bevestigen, en om rond de toepasselijkheid van de Handelsagentuurwet slechts enkele beperkte ingrepen door te voeren²⁶⁸. Overigens zou België door de invoering van een afzonderlijk wettelijk regime voor scheepsagentuur een internationale uitzonderingspositie innemen, want in de meeste toonaangevende maritieme landen is de scheepsagentuur niet aan een integraal autonoom wettelijk statuut onderworpen. Ten slotte is gebleken dat de betrokken Belgische sectoren geenszins op een specifiek wettelijk regime aandringen. Gelet op de resultaten van de eerste consultatie is het scenario vanuit beleidsperspectief *ultra petita*.

- SPECIFIEK AANVULLEND SCENARIO: GEDEELTELIJKE WETTELIJKE REGELING VAN DE SCHEEPSAGENTUUR, MET OPLOSSINGEN VOOR SPECIFIEKE PROBLEMEN

7.114. In het tweede scenario zouden in het Belgisch Scheepvaartwetboek alleen die bepalingen over scheepsagentuur worden opgenomen die noodzakelijk zijn om de aangehaalde, concreet gerezen problemen op te lossen.

7.115. Het voordeel van dit scenario is dat het de rust bewaart in materies waarrond geen fundamentele problemen zijn gerezen, en dat het is gericht op de aanpak van reële knelpunten. In die zin zou het, zuiver wetgevingstechnisch bezien, aansluiting vinden bij de eerder fragmentaire maar tegelijkertijd doelgerichte wetgeving van bepaalde andere landen zoals Italië en Spanje.

²⁶⁷ Zie *supra*, nrs. 7.18 e.v. resp. 7.36 e.v.

²⁶⁸ Zie nogmaals *supra*, nrs. 7.32-7.33 resp. 7.41.

7.116. Het nadeel van het tweede scenario is de versnippering van de regelgeving over drie bronnen (Belgisch Scheepvaartwetboek, Burgerlijk Wetboek en Handelsagentuurwet), het geringere gebruiksgemak en de ontstentenis van een integraal suppletiefrechtelijk vangnet. Vooral blijkt uit de aard van de knelpunten en van de noodzakelijke ingrepen, dat de scheepsagentuur bijna onvermijdelijk als een specifieke benoemde overeenkomst moet worden benaderd. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt m.n. dat, ter afbakening van het toepassingsgebied van de in te voeren regels, sowieso een definitie van de scheepsagentuurovereenkomst nodig is. De uiteengezette noodzaak om de rechten en plichten van de partijen en de taken van de scheepsagent te omschrijven maakt dat de scheepsagentuur wetgevingstechnisch inderdaad automatisch als een afzonderlijk benoemd contract dient te worden benaderd.

- INTEGRAAL AANVULLEND SCENARIO: HYBRIDE WETTELIJKE REGELING VAN DE SCHEEPSAGENTUUR ALS BENOEMDE OVEREENKOMST, IN AANVULLING OP DE HANDELSAGENTUURWET EN HET BURGERLIJK WETBOEK

7.117. In de derde, verkieslijke optie zou de scheepsagentuur als een specifieke benoemde overeenkomst worden benaderd, maar zou in het Belgisch Scheepvaartwetboek geen volledig autonome of integrale wettelijke regeling worden opgenomen. De relevante bepalingen van de Handelsagentuurwet en het Burgerlijk Wetboek zouden, met de aangeduide correcties, hun gelding behouden, maar het Belgisch Scheepvaartwetboek zou een aanvullend raamwerk invoeren, zodat, de drie wetgevende bronnen samengenomen, een integraal regime tot stand komt. Dit regime is hybride: het behandelt de scheepsagentuurovereenkomst gedeeltelijk als een specifiek benoemd contract, maar tegelijk ook als een verschijningsvorm van de gemeenrechtelijke lastgevings- en handelsagentuurovereenkomsten.

7.118. Het derde scenario sluit aan bij de hierboven reeds bereikte conclusies omtrent de positie van de scheepsagentuur t.o.v. het gemeen recht inzake lastgeving en de Handelsagentuurwet. Het grijpt niet nodeloos in in thans behoorlijk functionerende regelgevingen, en innoveert niet verder dan strikt noodzakelijk. Het enige nadeel is de versnippering van het wettelijk regime over drie bronnen en het geringere gebruiksgemak. Dit nadeel kan echter worden ondervangen door in het Belgisch Scheepvaartwetboek kruisverwijzingen op te nemen naar het Burgerlijk Wetboek en de Handelsagentuurwet²⁶⁹.

E) SLOTSOM

7.119. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat i.v.m. de scheepsagentuur de volgende wetgevende ingrepen wenselijk zijn:

- een uitdrukkelijke bekrachtiging van de kwalificatie van de scheepsagentuur als lastgeving;
- een uitdrukkelijke bevestiging dat de scheepsagent-lasthebber kan volstaan met de vermelding dat hij optreedt als vertegenwoordiger van een bepaald, met name genoemd schip of een – duidelijk geïdentificeerde – opdrachtgever;
- een uitdrukkelijke bevestiging van de gelding van de Handelsagentuurwet, zonder evenwel het toepassingsgebied van die wet uit te breiden, en met vervanging van de bepalingen ervan over de rechten en plichten van de partijen en de verjaring door specifieke bepalingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek, die ook gelden voor niet-permanente scheepsagenten;
- een verduidelijking van de taak van de scheepsagent, i.h.b. een bevestiging van de bevoegdheid van de scheepsagent om in naam van en voor rekening van zijn mandant betekeningen, kennisgevingen en andere mededelingen te ontvangen;

²⁶⁹ Over dergelijke verwijzingen, zie reeds Blauwboek 1, 145-146, nr. 1.168.

- een afstemming van het aansprakelijkheidsregime van de scheepsagent op het nieuwe aansprakelijkheidsregime van de goederenbehandelaar;
- de invoering van enkele verduidelijkende IPR-regels.

7.120. Wetgevingstechnisch worden voormelde ingrepen best gerealiseerd door de scheepsagentuur in het Belgisch Scheepvaartwetboek te benaderen als een specifieke benoemde overeenkomst, zonder er echter een volledig autonome of integrale wettelijke regeling in op te nemen. De relevante bepalingen van de Handelsagentuurwet en het Burgerlijk Wetboek dienen, met een aantal correcties, hun gelding te behouden. Het Belgisch Scheepvaartwetboek dient alleen een aanvullend raamwerk te bevatten. In dit nieuwe, hybride regime wordt de scheepsagentuurovereenkomst gedeeltelijk behandeld als een specifiek benoemd contract, maar tegelijk ook als een verschijningsvorm van de gemeenrechtelijke lastgevings- en handelsagentuurovereenkomsten. De afstemming op de regeling van de goederenbehandeling gebeurt best binnen het desbetreffende Hoofdstuk.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 7.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [HET BEGRIP SCHEEPSAGENTUUROVEREENKOMST]

A) WETTEKST

7.121.

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 7.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

1° “scheepsagentuurovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een opdrachtnemer die handelt in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep, scheepsagent genoemd, zich er tegenover een scheepseigenaar, een reder of een scheepsgebruiker toe verbindt deze te vertegenwoordigen in verband met het aanlopen van een of meer schepen in een of meer havens;

B) TOELICHTING

7.122. Essentieel in de voorgestelde omschrijving van het begrip scheepsagentuurovereenkomst is de vertegenwoordigingsbevoegdheid, die ook centraal staat in de thans gangbare jurisprudentiële en doctrinale definities van de scheepsagent in België²⁷⁰ en in diverse buitenlandse rechtsstelsels en standaardovereenkomsten²⁷¹. De nadruk op de

²⁷⁰ Zie *supra*, nr. 7.18.

²⁷¹ Zie *supra*, nr. 7.32 en de verwijzingen aldaar.

vertegenwoordigingsbevoegdheid sluit aan bij de gangbare²⁷² en hieronder in artikel 7.6 bekrachtigde kwalificatie van de scheepsagent als lasthebber. Alleen wanneer de partijen elke vertegenwoordigingsbevoegdheid hebben uitgesloten – wat in de praktijk omzeggens nooit zal voorkomen²⁷³ – gaat het in de zin van de voorgestelde definitie niet om een scheepsagentuurovereenkomst.

7.123. De omstandigheid dat de scheepsagent werd aangeduid door de kapitein – wat ook onder de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek in bepaalde gevallen theoretisch mogelijk blijft (zie art. 5.9)²⁷⁴ – belet in het licht van de voorgestelde formulering niet dat het in de zin van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek om een scheepsagentuurovereenkomst gaat. De scheepsagent zal immers ook in een dergelijk geval belast zijn met de vertegenwoordiging van een scheepseigenaar, een rederij of een scheepsbevrachter.

7.124. De voorgestelde definitie maakt geen enkel onderscheid tussen de vaste lijnagent of de "permanent" optredende scheepsagent enerzijds, en de eenmalig of occasioneel optredende scheepsagent anderzijds. Hoewel Belgische rechtsleer²⁷⁵ en ook bepaalde buitenlandse rechtssystemen²⁷⁶ de term scheepsagent (resp. de anderstalige equivalenten ervan) voorbehouden om eerstgenoemde categorie dienstverleners aan te duiden, is het wenselijk om hem in het raam van het Belgisch Scheepvaartwetboek een bredere betekenis te geven. Dit heeft een dubbele reden: de voorgestelde regelingen dienen voor alle soorten scheepsagenten te gelden, en in de praktijk zijn het ook dezelfde ondernemingen die beide soorten diensten verstrekken.

Om gelijkaardige redenen wordt in de voorgestelde regeling geen specifieke aandacht besteed aan de scheepsconsignataris en de scheepsmakelaar. De eerste kan meestal worden gelijkgesteld met een scheepsagent; de tweede is in principe een gewone makelaar waaromtrent geen specifieke wetgeving noodzakelijk blijkt²⁷⁷.

De voorgestelde definitie beoogt niet om agenten te omvatten die optreden voor NVOCC's. Evenmin wordt het optreden van technische scheepsmanagers geïmagineerd.

7.125. Ten slotte wordt uitdrukkelijk gestipuleerd dat het moet gaan om scheepsagentuurdiensten verstrekt door een agent die handelt in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep. Dit sluit aan bij de nu reeds gangbare definitie van de vervoerovereenkomst, die ook professionaliteit vereist²⁷⁸. Occasionele scheepsagentuur door een particulier valt derhalve niet onder het hier ingevoerde wettelijke regime.

7.126. Er is geen aanleiding om de definitie te beperken tot scheepsagentuurdiensten in Belgische havens. Niets belet in theorie dat contractpartijen actief in buitenlandse havens hun relatie vrijwillig aan het Belgisch recht onderwerpen, net zoals Belgische scheepsagenten vaak opereren in uitvoering van een contract dat onder Engels recht valt.

²⁷² Zie *supra*, nrs. 7.23 e.v.

²⁷³ Zie reeds *supra*, nr. 7.33.

²⁷⁴ Zie Blauwboek 5. Wanneer de kapitein zelf een scheepsagent aanduidt, zou deze laatste ter bevestiging van de opdracht in de praktijk vaak een "letter of appointment" vragen (Aragon, J.R., *Shipmaster's handbook on ship's business*, Centreville, Maryland, Cornell Maritime Press, 1988, 194). Navraag bij experts uit de sector leerde dat de aanstelling van een scheepsagent in de Belgische praktijk nooit door een kapitein gebeurt. Er is echter geen reden om de hypothese in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek op voorhand uit te sluiten.

²⁷⁵ Zie *supra*, nr. 7.28.

²⁷⁶ Zie o.m. *supra*, nrs. 7.67 en 7.84.

²⁷⁷ Over deze figuren, zie reeds *supra*, nrs. 7.10 en 7.21.

²⁷⁸ Zie o.m. Goossens, W., *Aanneming van werk. Het gemeenrechtelijk dienstencontract*, Brugge, die Keure, 2003, 201, nr. 255.

B.2. ARTIKEL 7.2. INTERNATIONALE TOEPASSING

A) WETTEKST

7.127.

TITEL 3 – REDERS

Hoofdstuk 2 – Scheepsagntuur

Artikel 7.2. Internationale toepassing

§ 1. Ingeval de handeling van de scheepsagent een aanloop in één haven betreft, wordt de vraag of de scheepsagent de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker jegens derden kan binden beheerst door het recht van de Staat op wiens grondgebied die haven gelegen is.

Ingeval de handeling van de scheepsagent aanlopen in verschillende havens betreft, geldt het recht van de Staat waar de scheepsagent zijn gewone verblijfplaats heeft.

§ 2. Artikel 7.10 is van toepassing op de rechtspleging in België.

B) TOELICHTING

7.128. De voorgestelde bepaling preciseert het IPR m.b.t. de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de scheepsagent. Het IPR m.b.t. de contractuele verhouding tussen de scheepsagent en zijn principaal wordt beheerst door de Rome I-Verordening²⁷⁹.

In verband met de betekenis van het begrip “gewone verblijfplaats” in § 1, tweede lid kan worden verwezen naar artikel 19 van de Rome I-Verordening.

7.129. De rechtsregeling m.b.t. betekenissen aan de scheepsagent behoort uiteraard door de Belgische *lex fori* te worden geregeld²⁸⁰.

B.3. ARTIKEL 7.3. MATERIËLE TOEPASSING

A) WETTEKST

7.130.

Artikel 7.3. Materiële toepassing

Dit Hoofdstuk is van toepassing op scheepsagentuurovereenkomsten.

²⁷⁹ Over een en ander, zie reeds *supra*, nrs. 7.58-7.59.

²⁸⁰ Zie *supra*, nr. 7.59.

B) TOELICHTING

7.131. De voorgestelde bepaling beperkt het toepassingsgebied van dit Hoofdstuk tot scheepsagentuurovereenkomsten. Dit begrip werd in detail omschreven in het reeds toegelichte artikel 7.1, 1°.

B.4. ARTIKEL 7.4. ANDERE REGELGEVING

A) WETTEKST

7.132.

Artikel 7.4. Andere regelgeving

§ 1. Onverminderd bijzondere bepalingen zijn op de scheepsagentuurovereenkomst de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving van toepassing.

§ 2. De Wet van 13 april 1995 betreffende de handelsagentuurovereenkomst is uitsluitend op de scheepsagentuurovereenkomst van toepassing wanneer deze tevens een handelsagentuurovereenkomst is in de zin van artikel 1 van voormelde wet.

In afwijking van het vorige lid zijn de artikelen 6, 8 en 26 van de Wet van 13 april 1995 betreffende de handelsagentuurovereenkomst niet op de scheepsagentuurovereenkomst van toepassing.

§ 3. Artikel 108 van het Wetboek van internationaal privaatrecht is niet op de vertegenwoordiging door de scheepagent van toepassing.

B) TOELICHTING

7.133. Overeenkomstig de heersende zienswijze en de explicitering in het hieronder voorgestelde artikel 7.6 is de scheepsagentuur een lastgeving.

Zoals vermeld²⁸¹ staat het partijen in theorie vrij om het optreden als lasthebber in naam en voor rekening van de opdrachtgever uit het takenpakket van de scheepsagent te sluiten. In de praktijk zal dergelijke afwijking maar uitzonderlijk voorkomen. De zinsnede "Onverminderd bijzondere bepalingen" in § 1 duidt erop dat de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek over lastgeving moeten wijken voor andersluidende specifieke bepalingen opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek of in de Handelsagentuurwet.

7.134. In het eerste lid van § 2 wordt duidelijkheidshalve bevestigd dat de scheepsagentuur mede wordt beheerst door de Handelsagentuurwet, althans in de mate dat de scheepsagentuurovereenkomst in kwestie voldoet aan de definitie van de handelsagentuurovereenkomst in de zin van artikel 1 van voormelde wet. Wezenlijk is hierbij dat de scheepsagent "permanent" met zijn opdracht moet belast zijn. In de praktijk zal het derhalve meestal gaan om een vaste (lijn)agentuur²⁸². Zoals hierboven uiteengezet²⁸³, is geen aanleiding gebleken om de Handelsagentuurwet t.a.v. de scheepsagentuur principieel buiten toepassing te verklaren, noch om het toepassingsgebied van die wet uit te breiden tot niet-permanente of occasionele scheepagentuur. De voorgestelde § 1 bevestigt m.a.w. slechts bestaand recht. De

²⁸¹ Zie *supra*, nr. 7.33.

²⁸² Zie *supra*, nr. 7.36.

²⁸³ Zie *supra*, nrs. 7.38-7.42.

opname van een uitdrukkelijke verwijzing naar de Handelsagentuurwet bevordert alleszins de transparantie en het gebruiksgemak van de relevante wetgeving.

7.135. In het tweede lid van § 2 wordt duidelijk gemaakt dat enkele bepalingen van de Handelsagentuurwet in het domein van de scheepsagentuur worden vervangen door specifieke, in het Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen bepalingen. Concreet betreft het:

- de regeling van de rechten en plichten van de partijen bij de scheepsagentuurovereenkomst (art. 6 en 8 van de Handelsagentuurwet, die worden vervangen door art. 7.7 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek);
- de regeling betreffende de verjaring (art. 26 van de Handelsagentuurwet, dat wordt vervangen door art. 7.11 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek).

7.136. Door § 3 wordt artikel 108 WIPR buiten toepassing verklaard. In de plaats komt het hierboven reeds toegelichte artikel 7.2, § 1.

B.5. ARTIKEL 7.5. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

7.137.

Artikel 7.5. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van de artikelen 7.9 en 7.10 zijn nietig.

B) TOELICHTING

7.138. Zoals in de andere hoofdstukken van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt in een afzonderlijke bepaling helder aangegeven welke bepalingen van aanvullend resp. dwingend recht zijn. Het uitgangspunt is dat de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek van aanvullend recht zijn²⁸⁴. Zoals hierboven verantwoord²⁸⁵, is het in principe niet gewenst ter zake van de scheepsagentuur bepalingen van dwingend recht op te nemen. De aangehaalde uitzonderingen betreffen in wezen de positie van derden. Daarom kunnen de desbetreffende, hier opgesomde wettelijke regelingen niet door de partijen bij de scheepsagentuurovereenkomst worden gemoduleerd. Voorts wordt geen afbreuk gedaan aan het dwingende karakter van sommige toepasselijke bepalingen van de Handelsagentuurwet²⁸⁶.

B.6. ARTIKEL 7.6. KWALIFICATIE

A) WETTEKST

7.139.

Artikel 7.6. Kwalificatie

De scheepsagentuurovereenkomst is een lastgeving.

²⁸⁴ Zie Blauwboek 1, 174-175, nr. 1.208.

²⁸⁵ Zie *supra*, nrs. 7.33 en 7.133.

²⁸⁶ Zie daarover recent Tilleman, B. e.a., "Overzicht van rechtspraak. Bijzondere overeenkomsten: tussenpersonen (1999-2009)", *TPR* 2010, (589), 950-953, nrs. 460-462.

B) TOELICHTING

7.140. De uitdrukkelijke kwalificatie van de scheepsagent als lasthebber en de uitdrukkelijke verwijzing naar de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende lastgeving in § 1 zijn wenselijk om de door ongelukkig geformuleerde oudere rechtsleer veroorzaakte misverstanden over de kwalificatie van de scheepsagentuurovereenkomst uit te sluiten²⁸⁷. Meteen worden discussies vermeden over de toepasselijkheid van de wetsbepalingen over lastgeving op scheepsagentuurovereenkomsten die tevens handelsagentuurovereenkomsten zijn in de zin van de Handelsagentuurwet²⁸⁸. De kwalificatie als lastgeving sluit aan bij de hedendaagse visie van de rechtspraak²⁸⁹. De omstandigheid dat een scheepsagent – wat doorgaans het geval is – tegelijkertijd belast is met andere, eerder materiële taken, zoals commerciële promotie, doet aan de principiële lasthebberskwalificatie geen afbreuk.

B.7. ARTIKEL 7.7. RECHTEN EN PLICHTEN VAN PARTIJEN

A) WETTEKST

7.141.

Artikel 7.7. Rechten en plichten van partijen

§ 1. De scheepsagent moet:

- 1° de belangen van de opdrachtgever en het schip behartigen;**
- 2° zijn taken loyaal en te goeder trouw uitvoeren;**
- 3° aan de opdrachtgever alle nuttige inlichtingen verschaffen;**
- 4° de redelijke richtlijnen opvolgen die de opdrachtgever hem geeft en, voor het overige, handelen in overeenstemming met de gebruiken;**
- 5° rekenschap afleggen van de voor rekening van de opdrachtgever gedane ontvangsten en gemaakte uitgaven;**
- 6° zich naar behoren wijden aan de onderhandelingen over en, in voorkomend geval, het afsluiten van de zaken waarmee hij belast is.**

§ 2. De opdrachtgever moet:

- 1° zich tegenover de scheepsagent loyaal en te goeder trouw gedragen;**
- 2° aan de scheepsagent alle nuttige inlichtingen en richtlijnen verschaffen;**
- 3° de scheepsagent binnen een redelijke termijn waarschuwen wanneer hij voorziet dat het aantal zaken aanzienlijk geringer zal zijn dan die welke de scheepsagent normaal had kunnen verwachten;**
- 4° aan de scheepsagent de overeengekomen vergoeding en de ter dekking van uitgaven nodige bedragen betalen;**
- 5° de scheepsagent binnen een redelijke termijn op de hoogte stellen van zijn aanvaarding, weigering, of niet-uitvoering van een zaak die de scheepsagent heeft bemiddeld.**

B) TOELICHTING

7.142. De voorgestelde bepaling omschrijft de rechten en plichten van de partijen bij een scheepsagentuurovereenkomst en is in wezen een specificatie van de rechten en plichten van de

²⁸⁷ Zie *supra*, nr. 7.32.

²⁸⁸ Zie *supra*, nr. 7.31.

²⁸⁹ Zie *inz. supra*, nr. 7.30.

handelsagent en zijn principaal zoals die zijn omschreven in de artikelen 6 en 8 van de Handelsagentuurwet²⁹⁰. In de rechtsleer werd de betekenis van die bepalingen in de specifieke context van de scheepsagentuur duidelijk toegelicht²⁹¹. De rechten en plichten moeten nader worden ingevuld rekening houdend met de aard van de opdracht van de scheepsagent (vaste lijnagentuur of niet) en de lokale gebruiken. Ondergeschikt blijft ook hier het gemeen recht inzake lastgeving gelden (zie o.m. art. 1991-2002 B.W.).

7.143. Uit artikel § 2, 4^o volgt dat de opdrachtgever de scheepsagent de nodige middelen moet verschaffen om hem in staat te stellen zijn taken uit te voeren. Dit lijkt te stroken met de gangbare praktijk. Reeds naar gemeen recht is de lastgever verplicht om de lasthebber te provisioneren²⁹².

7.144. In samenhang met het reeds voorgestelde artikel 7.4, § 2 breidt de voorgestelde bepaling het toepassingsgebied van de bedoelde bepalingen van de Handelsagentuurwet uit tot overeenkomsten van scheepsagentuur die in de zin van die wet geen handelsagentuurovereenkomst zijn, inz. scheepsagentuuropdrachten n.a.v. een eenmalige aanloop. De wenselijkheid hiervan werd hierboven reeds uitgelegd²⁹³. Ook hier biedt de bepaling slechts een suppletief kader voor het geval geen nadere contractvoorwaarden zijn overeengekomen.

7.145. Gelet op de specifieke context van de scheepsagentuur en de wijde verspreiding van typecontracten ligt het voor de hand dat het besproken artikel van aanvullend recht is. Ook dit wijkt af van het regime van de Handelsagentuurwet, waarvan de aangehaalde artikelen 6 en 8 door de rechtsleer als imperatief worden aangemerkt²⁹⁴.

B.8. ARTIKEL 7.8. TAKEN VAN DE SCHEEPSAGENT

A) WETTEKST

7.146.

Artikel 7.8. Taken van de scheepsagent

De scheepsagent is onder meer belast met:

1^o het organiseren van de aankomst, het verblijf en het vertrek van schepen, met inbegrip van het verrichten van bestuurlijke formaliteiten, het aanvragen van ligplaatsen, het bestellen van technisch-nautische en andere havengebonden diensten en het sluiten van overeenkomsten in dat verband;

2^o het sluiten van met het oog op het beheer en de exploitatie van het schip nuttige overeenkomsten, zoals vervoerovereenkomsten, bevrachtingsovereenkomsten, verzekeringsovereenkomsten en goederenbehandelingsovereenkomsten;

²⁹⁰ Zie reeds *supra*, nr. 7.41.

²⁹¹ Zie Noels TT, 139-157, nrs. 253-276; van Doosselaere, G., "Les agents maritimes", in Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000, *De tussenpersonen van het zeevervoer*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., (92), 100-104.

²⁹² Over dit laatste, zie Wéry, P., *Le mandat*, Brussel, Larcier, 2000, 206, nr. 162.

²⁹³ Zie *supra*, nr. 7.41.

²⁹⁴ Vgl. Dambre, M., "De nieuwe Handelsagentuurovereenkomstenwet", *RW* 1995-1996, (1393), 1394, nr. 4; Verbraeken, C. en de Schoutheete, A., "La loi 13 avril 1995 relative au contrat d'agence commerciale", *JT* 1995, (461), 462, nr. 2; zie ook van Doosselaere, G., "Les agents maritimes", in Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000, *De tussenpersonen van het zeevervoer*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., (92), 101.

3° het uitgeven en ondertekenen van cognossementen en andere op het beheer of de exploitatie van het schip betrekking hebbende stukken;
4° het doen leveren van voorraden, bunkers en provisies aan het schip;
5° het neerleggen van scheepsverklaringen;
6° het organiseren van leveringen en diensten ten behoeve van de schepelingen;
7° het innen en betalen van gelden die op het beheer of de exploitatie van het schip betrekking hebben;
8° het vrijwaren en opvolgen van aanspraken en vorderingen die op het beheer of de exploitatie van het schip betrekking hebben en van de uitoefening van de zekerheidsrechten en dwangmiddelen waarover de opdrachtgever beschikt en, in het algemeen, alles wat deel uitmaakt van een debiteurenbeheer;
9° het toestaan van schorsingen en verlengingen van tegen de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker en de gezagvoerder lopende termijnen;
10° het ontvangen van betekeningen, kennisgevingen en mededelingen overeenkomstig artikel 7.10.

B) TOELICHTING

7.147. De voorgestelde bepaling bevat een exemplatieve en suppletieve opsomming van de taken van de scheepsagent. De bedoeling is om betwistingen, ook door derden, zoveel mogelijk te vermijden. De gegeven opsomming berust op wat in de sector algemeen gangbaar is en omvat zowel materiële taken als taken i.v.m. het stellen van rechtshandelingen in naam en voor rekening van de opdrachtgever.

7.148. Onder het 2° worden niet de scheepsarbeidsovereenkomsten vermeld. Niets belet in principe dat een scheepsagent terzake optreedt, maar wel is het mogelijk dat de toepasselijke specifieke scheepsarbeidsovereenkomstenwetgeving zijn tussenkomst beperkt of uitsluit.

7.149. De neerlegging van scheepsverklaringen als bedoeld onder het 5° is in het Belgisch Scheepvaartwetboek nader geregeld in het elders toegelichte artikel 5.13.

7.150. De suppletieve aard van de opsomming volgt uit het hierboven reeds besproken algemene artikel 7.5. Afwijkingen kunnen o.m. voortvloeien uit een specifieke, andersluidende contractuele omschrijving van de taken, uit lokale gebruiken (zie ook art. 2.9) of uit het feit dat bepaalde taken zijn toevertrouwd aan een andere dienstverlener dan de betrokken scheepsagent.

7.151. Het bepaalde onder het 9° is van belang met het oog op een vlotte afhandeling van geschillen. Het beoogt duidelijk te maken dat een scheepsagent wel degelijk bevoegd is om schorsingen en verlengingen van inz. verjaringstermijnen toe te staan²⁹⁵.

²⁹⁵ Zie nader *infra*, nr. 7.157.

A) WETTEKST

7.152.

Artikel 7.9. Hoedanigheid van en toerekening aan de opdrachtgever

§ 1. Wanneer de scheepsagent voor of op het ogenblik waarop de opdracht wordt gegeven niet duidelijk in kennis is gesteld van de naam, de hoedanigheid en de woonplaats of de zetel van zijn opdrachtgever, zijn de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker tegenover de scheepsagent *in solidum* aansprakelijk.

§ 2. Wanneer de scheepsagent tegelijkertijd de vervrachter en de bevrachter dient te vertegenwoordigen of hun beider belangen dient te behartigen, zijn deze laatsten tegenover de scheepsagent hoofdelijk aansprakelijk, zelfs wanneer de scheepsagent kennis heeft van afwijkende bedingen in de bevrachtingsovereenkomst.

§ 3. De scheepsagent wordt onweerlegbaar vermoed derden voldoende kennis van zijn hoedanigheid als lasthebber te hebben gegeven wanneer hij hen voor of uiterlijk op het ogenblik van het stellen van de handeling:

1° heeft meegedeeld als scheepsagent, agent, lasthebber of vertegenwoordiger op te treden; en

2° hetzij de naam en de zetel of een verblijfplaats van zijn opdrachtgever heeft meegedeeld, hetzij de naam van het schip in verband waarmee hij optreedt.

§ 4. Op voorwaarde dat het door § 3 opgelegde voorschrift wordt nageleefd, worden de door de scheepsagent gestelde rechtshandelingen gesteld voor rekening van de opdrachtgever.

De opdrachtgever is ertoe gehouden de verbintenissen na te komen die voortvloeien uit de rechtshandelingen die de scheepsagent, in het bijzonder ter uitvoering van de in artikel 7.7 bedoelde taken, stelt, tenzij de opdrachtgever bewijst dat de scheepsagent onbevoegd handelde en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn.

Ingeval de scheepsagent daadwerkelijk of schijnbaar verschillende opdrachtgevers vertegenwoordigt en hij de derde waarmee hij handelt noch medeelt in wiens naam en voor wiens rekening hij de betrokken handeling stelt, noch hun woonplaats of zetel medeelt, staan de bedoelde opdrachtgevers tegenover de derde hoofdelijk voor de aangegane verbintenissen in.

De vorige leden zijn eveneens van toepassing ingeval de opdrachtgever een scheepseigenaar is. Daarnaast staat de scheepseigenaar voor de door de scheepsagent aangegane verbintenissen in overeenkomstig artikel [...].

Behoudens een tezelfdertijd door de scheepsagent meegedeelde afwijking geldt een door hem toegestane schorsing of verlenging van een tegen de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker of de gezagvoerder lopende termijn van rechtswege tegenover al deze partijen.

B) TOELICHTING

7.153. De voorgestelde bepaling bevat vier onderscheiden, maar onderling samenhangende regels omtrent de hoedanigheid en de identificatie van en de toerekening aan de opdrachtgever(s) van de scheepsagent.

7.154. De in § 1 voorgestelde regel beschermt de scheepsagent ingeval hij zelf wordt geconfronteerd met onduidelijkheid wie zijn opdrachtgever is, zoals in het geval van een onverwacht eenmalig binnengelopen schip. Op deze problematiek werd geattendeerd door de Nederlandse rechtsleer en de Nederlandse cargadoorsorganisaties²⁹⁶. Uit informeel overleg met experts uit de betrokken sectoren bleek dat hij ook voor de Belgische situatie relevant is. Ofschoon vergelijkbare buitenlandse wettelijke regelingen niet bekend zijn, is de voorgestelde § 1 gewettigd teneinde de scheepsagent een redelijke bescherming te bieden. Hij sluit aan bij de regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in Hoofdstuk 3 van Titel 3.

De voorgestelde regel dient slechts van aanvullend recht te zijn. In de hypothese van een rechtsgeldig overeengekomen afwijking zal de opdrachtgever, naar mag worden aangenomen, *ipso facto* automatisch gekend zijn en zal het aangehaalde probleem zich m.a.w. niet voordoen.

7.155. De in § 2 voorgestelde regel beschermt de scheepsagent ingeval hij gelijktijdig de vertegenwoordiging moet waarnemen van de vervoerder en de bevrachter van het schip. Daar de agent niet steeds op de hoogte is van de voorwaarden van de bevrachtingsovereenkomst, en daar de daarin eventueel opgenomen taak- en kostenverdelingen i.v.m. het agentuurwerk sterk kunnen variëren, is het verantwoord de scheepsagent te beschermen met een hoofdelijkheidsregel. Dergelijke regel figureert in diverse algemene scheepsagentuurvoorwaarden, waaronder de Antwerpse (art. III.C) en de Nederlandse (art. 3), en lijkt aldus internationaal gebruikelijk te zijn. In Duitsland en Frankrijk heeft de kwestie aanleiding gegeven tot een omvangrijk contentieux, dat de voorgestelde bepaling beoogt te voorkomen. Deze bepaling dient echter evenmin van dwingend recht te zijn.

7.156. De voorgestelde § 3 codificeert een voor het normale functioneren van de scheepsagenturen essentiële regel uit de bestaande Belgische rechtspraak, waaromtrent schuldeisers in de praktijk regelmatig betwisting trachten te heropenen²⁹⁷. De voorgestelde regel sluit ook aan bij buitenlands recht²⁹⁸.

7.157. In § 4 wordt de toerekening van de door de scheepsagent gestelde rechtshandelingen aan de principaal geregeld. De formulering is afgestemd op die van artikel 5.9 betreffende de kapitein. Bij de beoordeling van de werkelijke of schijnbare uitgestrektheid van de bevoegdheid van de scheepsagent kan worden teruggevallen op de indicaties in het hierboven toegelichte artikel 7.7. De voorgestelde regel beoogt in het belang van alle partijen de rechtszekerheid te bevorderen over de bevoegdheid waarover de scheepsagent – overigens in lijn met wat internationaal gangbaar is – mag worden geacht te beschikken²⁹⁹. Het is onnodig in dit verband navolging te

²⁹⁶ Zie *supra*, nrs. 7.95 en 7.97.

²⁹⁷ Zie *supra*, nr. 7.35.

²⁹⁸ Zie o.m. *supra*, nr. 7.72.

²⁹⁹ Vgl. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, United Nations, Bangkok, 1991, 120:

The acts done by the agent are binding on his principal provided the agent has acted within the scope of his actual or apparent authority. Any limitation of the customary authority of an agent cannot be relied on by the agent against third parties in good faith unless notice has been given to them of such limitation.

In de laatste zin moet in de plaats van de tweede vermelding van het woord "agent" allicht "principal" worden gelezen.

geven aan de Italiaanse wetgeving die, via de eerder bureaucratische weg van een officiële publicatie van de volmachten, eenzelfde resultaat poogt te bereiken³⁰⁰.

In principe worden alle rechtshandelingen toegerekend aan de door de scheepsagent opgegeven principaal. Het kan voorkomen dat een scheepsagent daadwerkelijk of schijnbaar verschillende principalen vertegenwoordigt (bijv. een vervrachter en een bevrachter) en de derde waarmee hij handelt niet weet welke partij nu precies vertegenwoordigd is. In dat geval zijn de vertegenwoordigden hoofdelijk aansprakelijk (onverminderd een regresvordering).

De vooropgestelde regels gelden ook wanneer de opdrachtgever de scheepseigenaar is. Daarnaast is de scheepseigenaar gehouden wanneer door de scheepsagent rechtshandelingen worden gesteld “voor de kapitein”, zoals beschreven in de later toe te lichten nieuwe regeling betreffende de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar³⁰¹. Wanneer de scheepsagent wel de naam vermeldt van het schip in verband waarmee hij optreedt – ten gevolge waarvan hijzelf, luidens § 3, alleszins niet verbonden is – maar niet de naam en een verblijfplaats van zijn contractuele opdrachtgever, geldt dezelfde regel: als de scheepsagent “voor de kapitein” van het met name genoemd schip is opgetreden kan, indien aan de gestelde voorwaarden is voldaan en de scheepseigenaar niet het bedoelde tegenbewijs levert, de scheepseigenaar worden aangesproken.

Het laatste lid van § 4 beoogt schorsingen of verlengingen van verjaringstermijnen een brede gelding te geven en moet worden gezien tegen de achtergrond van rechtspraak daarover, die onvoldoende zekerheid biedt³⁰².

B.10. ARTIKEL 7.10. BETEKENINGEN, KENNISGEVINGEN EN MEDEDELINGEN

A) WETTEKST

7.158.

Artikel 7.10. Betekeningen, kennisgevingen en mededelingen

Onverminderd de mogelijkheden tot betekening, kennisgeving, neerlegging en mededeling bepaald in Hoofdstuk VII van het Eerste Deel van het Gerechtelijk Wetboek, kunnen betekeningen, kennisgevingen en, in het algemeen, mededelingen van gerechtelijke en buitengerechtelijke akten aan een scheepseigenaar, een scheepsmee-eigenaar, een reder of een scheepsgebruiker geldig worden gedaan aan de scheepsagent die is opgetreden in verband met het schip of de aangelegenheid waarop de betekening, kennisgeving of mededeling betrekking heeft.

B) TOELICHTING

7.159. Hierboven werd gewezen op de problemen die voortvloeien uit de vigerende rechtspraak betreffende de betekening van aan de rederij gerichte gedingakten bij de scheepsagent³⁰³. In wezen komen deze erop neer dat de verzoekende partij, tenzij zekerheid bestaat over het bijzonder mandaat van de scheepsagent en de woonstkeuze van de rederij bij deze agent, zal moeten overgaan tot een dubbele betekening, t.w. één bij de lokale scheepsagent, en één bij de buitenlandse rederij. Deze werkwijze is bijzonder inefficiënt. Er bestaat een breed gedragen

³⁰⁰ Zie *supra*, nr. 7.99.

³⁰¹ Zie Blauwboek 4.

³⁰² Zie en vgl. Delwaide-Blockx 1991, 166-167, nr. 103; Libouton, 133-134, nr. 3; Noels TT, 160, nr. 284.

³⁰³ Zie *supra*, nrs. 7.44 e.v.

overtuiging dat de wetgever betekeningen bij de scheepsagent mogelijk moet maken. Bovendien is gebleken dat de huidige Belgische rechtspraak niet in alle opzichten stabiel is. Ten slotte werd vastgesteld dat verschillende andere landen het procesrechtelijk mandaat van de scheepsagent bij wet hebben vastgelegd³⁰⁴.

7.160. Teneinde betekeningen bij de scheepsagent mogelijk te maken, zijn verschillende regelgevende opties denkbaar, waaronder:

1° de invoering van een algemene mogelijkheid om betekeningen te verrichten bij de scheepsagent *tout court*;

2° de invoering van de mogelijkheid om betekeningen te verrichten bij de scheepsagent voor aangelegenheden betreffende de betrokken aanloop;

3° de invoering van de mogelijkheid om betekeningen te verrichten uitsluitend bij vaste lijnagenten;

4° de invoering van de mogelijkheid om betekeningen te verrichten uitsluitend bij geïntegreerde, rederij-eigen scheepsagenten;

5° de invoering van de mogelijkheid om betekeningen te verrichten bij alle werkelijke en schijnbare scheepsagenten, met mogelijkheid voor deze laatsten om het tegenbewijs te leveren dat zij in realiteit niet of niet meer voor de geveerde partij optreden, in welk geval ten voordele van de verzoekende partij echter een schorsing van termijnen dient te worden verzekerd.

Om de hieronder uiteengezette redenen zal de voorkeur worden gegeven aan een oplossing die aansluit bij de eerstvermelde optie.

7.161. De eerste optie zou neerkomen op een terugkeer naar het jurisprudentiële systeem van voor 1989, waarbinnen betekeningen in handen van eender welke scheepsagent werden toegelaten op grond van een vermoeden van woonstkeuze³⁰⁵.

Onder welke voorwaarden dergelijke betekening geldig plaatsgrijpt, of zowel de scheepseigenaar als de bevrachter kan worden aangesproken of gedagvaard, of betekening ook mogelijk is bij de agent van een bevrachter, wat er gebeurt wanneer het mandaat inmiddels is beëindigd en andere aanverwante kwesties blijven in dergelijk scenario onopgehelderd. Ofschoon het beschreven scenario de charme van de eenvoud bezit, en ook de beschikbare buitenlandse wetgevingen niet op de aangehaalde bijzondere vraagstukken ingaan, kan het op het eerste gezicht moeilijk een voldoende rechtszekere toestand in het leven roepen en lijkt het voor de redactie van een sluitende wettelijke regeling geen goede basis te bieden.

7.162. In het tweede scenario zou bij wet de mogelijkheid worden ingevoerd om betekeningen te verrichten bij de scheepsagent voor aangelegenheden betreffende de betrokken individuele aanloop. Dergelijk scenario zou in wezen aansluiten bij het Franse en Italiaanse stelsel, waarin de bevoegdheid om procesakten in ontvangst te nemen uitsluitend is toegekend aan de *consignataire du navire* resp. de *raccomandatario*. In beide landen beschikt de permanente scheepsagent m.a.w. niet over dergelijke bevoegdheid³⁰⁶. De logica schijnt te zijn dat derden zich alleen kunnen beroepen op het wettelijk vastgelegd procesrechtelijk mandaat van de scheepsagent voor de kwesties die direct het betrokken schip, de betrokken reis en de aanloop in de betrokken lokale haven betreffen, en dat er geen aanleiding is om daarbuiten allerhande betekeningen te aanvaarden bij een agent die in het algemeen optreedt als vaste commerciële vertegenwoordiger van een buitenlandse rederij.

³⁰⁴ Zie o.m. *supra*, nrs. 7.87 en 7.99.

³⁰⁵ Zie *supra*, nr. 7.46.

³⁰⁶ Behalve, in Frankrijk, wat betreft de *succursales* van rederijen (zie *supra*, nr. 7.87).

Desalniettemin schenkt ook dit scenario geen bevrediging. Men kan immers even goed stellen dat het precies in hoofde van de vaste lijnagent is dat bij wet een breed procesrechtelijk mandaat mag worden gevestigd, eerder dan in hoofde van de toevallige of eenmalige agent. Ten tweede doen de uit de vigerende Belgische rechtspraak voortkomende moeilijkheden zich, gelet op de sterke positie van Antwerpen en andere Belgische havens in de regelmatige lijnvaart, vooral i.v.m. lijnagentuur voor. Ten derde zou een beperking van het nieuwe wettelijke regime tot de individuele scheepsaanloop geen antwoord bieden op de vraag wat er gebeurt wanneer het (mogelijk eenmalige en dus per definitie kortstondige) mandaat is beëindigd, wanneer de agent is aangesteld door de eigenaar dan wel een bevrachter, of wanneer er meer dan één agent optreedt.

7.163. In een derde scenario zou alleen de mogelijkheid worden ingevoerd om betekeningen te verrichten bij vaste lijnagenten. Daar deze op stabiele wijze met de vertegenwoordiging van de rederij belast zijn, is deze optie op het eerste gezicht verdedigbaar. Niet alleen druist zij echter in tegen wat in de andere landen met een specifieke wetgeving gangbaar is, maar ook biedt zij geen oplossing voor het geval waarin het schip niet in een regelmatige lijndienst wordt geëxploiteerd en dus niet door een lijnagent is vertegenwoordigd. Het is precies ingeval van een eenmalige aanloop dat snel handelen noodzakelijk kan zijn. Deze optie biedt dus evenmin soelaas.

7.164. Een vierde alternatief is het invoeren van een uitzondering voor de scheepsagenturen die uitsluitend werken voor één principaal, en die daar dikwijls zelfs op een andere manier juridisch, minstens economisch, mee verbonden zijn. Vele grote rederijen hebben in belangrijke havens hun eigen scheepsagenturen: voor de hand liggende voorbeelden zijn CMA-CGM, COSCO, Evergreen, Hapag-Lloyd, Maersk, MSC, Safmarine en NYK. Deze agenturen dragen vaak de naam van de rederij, met een toevoeging die verwijst naar de locatie (België) of de aard van de activiteiten (agentuur). Het in ontvangst nemen, bij wijze van algemene regel, van procedurestukken door dergelijke geïntegreerde of "rederij-eigen" scheepsagenten zou voor de rechten van verdediging van hun opdrachtgevers weinig of geen gevaar inhouden. In de praktijk zou met dergelijk stelsel waarschijnlijk meer dan de helft van de markt worden bestreken, en zou het eenvoudige systeem van betekening gesteund op een vermoeden van woonstkeuze opnieuw werken ten aanzien van bijna alle grote lijnrederijen. Overigens is er nu reeds rechtspraak beschikbaar die suggereert dat de dagvaarding bij een geïntegreerde scheepsagent geldig is, ook al beschikt hij over een afgezonderde rechtspersoonlijkheid³⁰⁷. Het geschetste alternatief zou eveneens in de lijn liggen van de Franse wetgeving over de *succursales* van rederijen³⁰⁸.

Het belangrijkste nadeel van dit – op zich nochtans verdedigbare – scenario is dat het voor een zeer groot deel van de reële probleemgevallen geen oplossing biedt.

7.165. Een vijfde, meer omvattende maar technisch ook complexere scenario werd bij de voorbereiding van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek grondig overwogen aan de hand van volgend tekstvoorstel:

Artikel 7.10. Betekeningen, kennisgevingen en mededelingen

§ 1. Betekeningen, kennisgevingen en, in het algemeen, mededelingen van gerechtelijke en buitengerechtelijke akten aan een scheepseigenaar, een scheepsmede-eigenaar, een reder of een scheepsgebruiker kunnen geldig worden gedaan aan de scheepsagent die met betrekking tot de aangelegenheid is opgetreden en aan wie de schijn heeft gewekt als dusdanig te zijn opgetreden.

Te dien einde:

1° wordt de werkelijke of schijnbare scheepsagent vermoed gemachtigd te zijn om voor rekening van de geadresseerden gerechtelijke en buitengerechtelijke akten in ontvangst te nemen;

³⁰⁷ Zie *supra*, nr. 7.48.

³⁰⁸ Zie nogmaals *supra*, nr. 7.85.

2° wordt de geadresseerde van de akte vermoed bij de werkelijke of schijnbare scheepsagent woonst te hebben gekozen.

§ 2. Een betekening, kennisgeving of mededeling bedoeld in § 1 die is geadresseerd aan de scheepseigenaar wordt geldig gedaan indien in de akte niet de naam en de woonplaats van de scheepseigenaar wordt vermeld, doch slechts de naam van het schip in verband waarmee de scheepsagent is opgetreden.

§ 3. De werkelijke of schijnbare scheepsagent aan wie een betekening, kennisgeving of mededeling is gedaan kan de in § 1 bedoelde vermoedens slechts weerleggen:

1° indien en in de mate dat hij bewijst dat hij in verband met de betrokken aangelegenheid niet in opdracht van de geadresseerde is opgetreden; of

2° indien en in de mate dat hij bewijst dat zijn opdracht als scheepsagent op het ogenblik van de betekening, kennisgeving of mededeling sinds minstens een maand volledig is beëindigd.

De omstandigheden bedoeld in het vorige lid moeten, samen met het bewijs, aan degene door of op wiens verzoek de betekening, kennisgeving of mededeling is gedaan en, in voorkomend geval, aan de optredende gerechtsdeurwaarder, worden meegedeeld:

1° binnen de twee werkdagen in het geval van een gerechtelijke betekening of kennisgeving;

2° binnen de zeven werkdagen in alle andere gevallen.

Ingeval de scheepsagent een mededeling doet overeenkomstig het tweede lid, worden alle termijnen, van welke aard ook, die lopen tegen degene door of op wiens verzoek de betekening, kennisgeving of mededeling is gedaan, gedurende een maand geschorst. Deze schorsing is evenwel zonder invloed op de behandeling van hangende gedingen. Het door de scheepsagent aangevoerde tegenbewijs staat ingeval van betwisting ter beoordeling van de rechter.

Ingeval de scheepsagent geen mededeling doet overeenkomstig het eerste lid, wordt de betekening, kennisgeving of mededeling onberroepelijk geacht geldig te zijn geschied. Wanneer aan de scheepsagent met betrekking tot dezelfde aangelegenheid later een nieuwe betekening, kennisgeving of mededeling wordt gedaan, heeft hij het recht om alsnog het in het eerste lid bedoelde tegenbewijs te leveren op voorwaarde dat zich inmiddels nieuwe omstandigheden hebben voorgedaan waarop een tegenbewijs kan worden gesteund. In dat geval worden lopende termijnen geschorst overeenkomstig het vorige lid.

§ 4. Tot het leveren van het in § 3 bedoelde tegenbewijs worden niet toegelaten:

1° de scheepsagent die is opgetreden ter zake van de betrokken reis van het schip of de schijn heeft gewekt aldus te zijn opgetreden;

2° de rederij-eigen scheepsagent.

Onder rederij-eigen scheepsagent wordt verstaan de scheepsagent die, ongeacht of hij een afzonderlijke rechtspersoonlijkheid bezit, optreedt als filiaal, agentschap of vestiging van een bepaalde scheepseigenaar, rederij of bevrachter en handel drijft onder dezelfde of een gelijkaardige naam of op een andere wijze de schijn wekt van dergelijke opdrachtgever het verlengstuk te zijn.

§ 5. Ook na de beëindiging van zijn opdracht of wanneer hij niet in opdracht van een bepaalde geadresseerde is opgetreden, is de scheepsagent ertoe gehouden redelijke inspanningen te leveren teneinde ontvangen betekeningen, kennisgevingen of mededelingen aan de geadresseerde mee te delen of te doen meedelen.

Het aangehaalde tekstvoorstel steunde op een streven naar maximale rechtszekerheid voor alle denkbare gevallen met aandacht voor een belangenevenwicht. De verschillende facetten worden hieronder toegelicht.

7.166. Het tekstvoorstel vestigde vooreerst een algemeen mandaat in hoofde van eenieder die zich, op welke wijze ook, tegenover derden als scheepsagent manifesteert, zonder dat daarbij een onderscheid moest worden gemaakt tussen lijnagenten, *port agents*, geïntegreerde agenten, *charterer's agents* of eenmalige agenten.

In § 1 werd dit mandaat doelbewust breed omschreven. Het gold voor alle betekeningen en kennisgevingen in de zin van artikel 32 Ger.W. maar ook voor de mededeling van alle andere

gerechtelijke en buitengerechtelijke akten (inbegrepen ingebrekestellingen of protesten), ongeacht of deze zijn geadresseerd aan de scheepseigenaar, een scheepsmede-eigenaar, een rederij of een bevrachter. Anders dan in de hierboven besproken visie van de Belgische strafwetgever³⁰⁹, werd niet in de betekening van aan de kapitein geadresseerde stukken voorzien. In dat verband wordt verwezen naar de afzonderlijk in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde mogelijkheid van betekening aan de kapitein³¹⁰.

Het wettelijk mandaat werd in de voorgestelde bepaling concreet uitgewerkt aan de hand van een dubbel (en, zoals hieronder uitgelegd, in beperkte mate weerlegbaar³¹¹) vermoeden van machtiging en van woonstkeuze.

Het mandaat werd alleen toegekend aan de scheepsagent die is opgetreden "met betrekking tot de aangelegenheid". Een scheepsagent diende m.a.w. niet te functioneren als "gerechtelijke brievenbus" met betrekking tot om het even welke vordering tegen de rederij. De scheepsagent moest met de vordering een of andere band hebben. Dit lag in zekere zin in lijn met de Franse en Italiaanse³¹² opvatting luidens welke de *consignataire du navire* resp. de *Raccomandatario* alleen een wettelijk mandaat heeft m.b.t. aanlopen in de betrokken haven. Dit nam anderzijds niet weg dat het voorgestelde regime gold voor alle scheepsagenten in het algemeen, ook de permanente handelsagenten of lijnagenten.

7.167. In § 2 werd, enigszins naar analogie met het Italiaanse recht³¹³, bepaald dat een betekening bij de scheepsagent niet noodzakelijk alle identiteitsgegevens betreffende de geadresseerde scheepseigenaar moet bevatten, maar dat kan worden volstaan met de aanduiding van de hoedanigheid van de agent als scheepsagent en de opgave van de naam van het schip. Dit lag enigszins in lijn met het reeds toegelichte artikel 7.9, § 3 over de identificatie van de lastgever.

7.168. In § 3 werd de eventuele weerlegging van het geschetste dubbele vermoeden georganiseerd. De scheepsagent die optreedt voor de bevrachter had bijv. de mogelijkheid te bewijzen dat hij niet optrad voor de scheepseigenaar, of dat zijn mandaat sinds minstens een maand was beëindigd. Een loutere bewering kon echter niet worden aangenomen: de scheepsagent moest het bewijs bijbrengen, en de weerlegging moest met het bijhorende bewijs worden meegedeeld binnen een korte termijn. De zinsnede "aan degene door of op wiens verzoek de betekening, kennisgeving of mededeling is gedaan" in § 3, tweede lid doelde in geval van kennisgeving per gerechtsbrief niet op de griffier, maar op de partij ten verzoeken waarvan wordt opgetreden.

Dergelijke weerlegging leidde ten gunste van de afzender of verzoeker tot een beperkte verlenging van lopende termijnen, bijv. verjaringstermijnen, met één maand. Hangende gedingen konden echter doorgaan. Ingeval van betwisting over het mandaat, zou de rechter er uitspraak over doen. Na de mededeling door de scheepsagent dat hij niet (meer) gemandateerd is, kon de afzender of verzoeker na een inschatting van het meegedeelde bewijs beslissen om alsnog een betekening, kennisgeving of mededeling te doen aan de betrokken geadresseerde zelf.

In wezen officialiseerde en formaliseerde deze regeling de huidige informele werkwijze, waarbij de verzoeker of zijn gerechtsdeurwaarder bij de scheepsagent inlichtingen over diens mandaat

³⁰⁹ Zie *supra*, nr. 7.51.

³¹⁰ Zie Blauwboek 4.

³¹¹ Zie *infra*, nr. 7.168.

³¹² Zie o.m. Rossi-Martorano, 97.

³¹³ Zie inz. Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 325-326.

inwint. Uiteraard belette niets dat deze informele werkwijze ook bovenop de in het voorgestelde artikel beschreven procedure werd gecontinueerd.

Wanneer de scheepsagent niet tijdig meedeelde dat hij niet of niet voor alle geadresseerden gemandateerd is, werd de betekening, kennisgeving of mededeling onherroepelijk geacht geldig te zijn geschied. Dit belette niet dat de scheepsagent n.a.v. latere betekeningen, kennisgevingen of mededelingen, aan de hand van nieuwe elementen, alsnog tot weerlegging van de vermoedens overging.

7.169. Door § 4 werd uitgesloten dat de scheepsagent die zich uitdrukkelijk heeft gemanifesteerd als agent m.b.t. een bepaalde reis van een bepaald schip, tot weerlegging van de vermoedens overgaat. Concreet gaat het bijv. om de scheepsagent die de betrokken reis heeft geboekt, vervoers- of havendocumenten heeft uitgegeven of erop wordt vermeld, of m.b.t. die reis commerciële advertenties heeft geplaatst.

Ook rederij-eigen of geïntegreerde scheepsagenten werden niet tot het tegenbewijs toegelaten. De betekenis van dit begrip werd hierboven reeds toegelicht bij de bespreking van het vierde wetgevend scenario³¹⁴. Zoals uiteengezet gaat het om scheepsagenten die uitsluitend, of overwegend, optreden voor één rederij. De in de voorgestelde bepaling gegeven definitie was deels geïnspireerd door de formulering van artikel 5.5 van de Brussel I-Verordening, waarin eveneens sprake is van een filiaal, een agentschap of een andere vestiging. Er mocht worden aangenomen dat de betekenis van deze begrippen sinds 1968, datum van de eerste versie van het EEX-Verdrag, in de praktijk voldoende duidelijk is geworden. I.h.b. werd rekening gehouden met de beslissing van het Hof van Justitie in de zaak *Schotte*, luidens welke artikel 5.5 van het EEX-Verdrag, dat bepaalt dat een verweerder die woonplaats heeft op het grondgebied van een verdragsluitende staat, voor het gerecht van een andere verdragsluitende staat kan worden opgeroepen dan die waarin hij woonplaats heeft, en wel "ten aanzien van een geschil betreffende de exploitatie van een filiaal, van een agentschap of enige andere vestiging; voor het gerecht van de plaats waar zij gelegen zijn" tevens van toepassing kan zijn op een geval waarin een in een verdragsluitende staat gevestigde rechtspersoon in een andere verdragsluitende staat weliswaar geen onzelfstandig filiaal, agentschap of andere vestiging heeft, maar er wel activiteiten ontplooit door middel van een zelfstandige vennootschap met dezelfde naam en dezelfde directie, die in haar naam handelt en zaken doet en waarvan zij zich als van een verlengstuk bedient. Derden, die zaken doen met een vestiging die optreedt als het verlengstuk van een andere vennootschap, moeten op de dus gewekte schijn kunnen afgaan en deze vestiging als een vestiging van de andere vennootschap kunnen beschouwen, zelfs indien beide vennootschappen vennootschapsrechtelijk onafhankelijk van elkaar zijn³¹⁵.

Uiteraard kon evenmin een tegenbewijs worden geleverd door de scheepsagent waarbij de rederij in het raam van het geschil uitdrukkelijk en specifiek woonstkeuze heeft gedaan. Dit behoefde echter niet in de wettekst te worden hernomen.

7.170. Door § 5 werd een redelijke bescherming geboden aan de geadresseerden, bijv. scheepseigenaars die aan de scheepsagent niet zelf een rechtstreekse opdracht hebben gegeven. Van een professioneel optredende scheepsagent mocht m.n. worden verwacht dat hij zich redelijke inspanningen getroostte om ontvangen akten door te geleiden aan de werkelijke geadresseerde, eventueel via zijn eigen opdrachtgever (eigenaar en/of bevrachter), de kapitein of de P & I Club. Scheepsagenten hebben er zelf overigens belang bij dat hun collega's dergelijke inspanningen leveren. Zij en hun principalen kunnen later zelf in een analoge situatie

³¹⁴ Zie *supra*, nr. 7.164.

³¹⁵ HvJ, 9 december 1987, *SAR Schotte / Parfums Rothschild*, zaak C-218/86, *Jur.* 1987, 4905, inz. r.o. 15 en 17.

terechtkomen en wanneer zij de gevergte inspanning leveren dekken zij zichzelf ook in tegen buitencontractuele schadeclaims wegens nalatigheid.

7.171. Ofschoon het zonet toegelichte tekstvoorstel tijdens informeel overleg door sommige gespecialiseerde rechtpraktizijnen werd toegejuicht, werd tijdens de voorbereidende besprekingen in de betrokken werkgroep door verschillende experts opgemerkt dat het te gecompliceerd is, een mogelijk onrealistische werkorganisatie in de schoot van de agenturen vergde, discussies over de overlegging of voorlegging en de interpretatie van de scheepsagentuurovereenkomst met zich zou brengen, en in alle geval nieuwe betwistingen zou uitlokken. Daarop werden in de werkgroep diverse alternatieve formuleringen ontworpen, waarbij elementen van het initiële tekstvoorstel werden hernomen.

In één van de voorstellen werd radicaal teruggegrepen naar het eerste scenario, waarbij de scheepsagent geen mogelijkheid zou hebben om mee te delen dat hij ter zake niet gemandateerd is. In twee andere voorstellen werd die mogelijkheid wel behouden, maar zonder verdere gelegenheid tot betwisting, zodat de eisende partij vervolgens hoe dan ook volgens de 'normale' regels zou moeten tewerkgaan. De onmogelijkheid voor de scheepsagent om de betekening te 'weigeren' biedt een goede bescherming aan de eisers, maar stuit op het gevaar dat vergissingen gebeuren en sluit niet aan bij de realiteit dat bedoeld mandaat in vele scheepsagentuurcontracten wordt uitgesloten. Teruggrijpen naar een laconiek uitgewerkt eerste scenario dreigt ook te weinig rechtszekerheid te bieden.

De 'weigeren' daarentegen wél toelaten, zonder toetsing van de gegrondheid ervan door de rechter, nodigt anderzijds uit tot misbruik, want het valt te voorzien dat rederijen het mandaat stelselmatig contractueel gaan uitsluiten, waarna agenten stelselmatig zullen 'weigeren', zodat de hele wettelijke ingreep een maat voor niets dreigt te worden. Het feit dat de betekening bij de agent in sommige gevallen ook voor de geadresseerde een faciliteit is, doet daar niets aan af.

Al deze overwegingen in aanmerking genomen, werd in het hierboven finaal geformuleerde voorstel, bij gebrek aan een beter alternatief, toch maar teruggegrepen naar de eenvoudige formulering, zonder 'weigeringsmogelijkheid'. Deze regeling zal moeten worden ingevuld in de rechtspraak en kan later worden geëvalueerd. Bij de interpretatie is belangrijk dat wordt beoogd de heersende rechtspraak te verlaten en dat de voorgestelde regel zijn doel moet kunnen bereiken. Verder dient herinnerd aan de in het reeds voorgestelde artikel 7.2, § 2 neergelegde IPR-regel luidens welke artikel 7.10 hoe dan ook geldt als Belgische *lex fori*.

7.172. Aan de finaal voorgestelde formulering werd geen speciale verplichting toegevoegd om bij de betekening, kennisgeving of mededeling een beëdigde vertaling te voegen. Dergelijke verplichting ware in wezen te verantwoorden, maar indien niet met zekerheid kan worden bepaald welke ter plaatse van de woonplaats of de zetel van de geadresseerde de officiële taal is, dreigen andermaal betwistingen. Evenmin gaat de voorgestelde regeling gepaard met een bijzondere regeling van de dagvaardingstermijnen. Gelet op de hedendaagse communicatiemogelijkheden lijkt dergelijke regeling niet noodzakelijk.

B.11. ARTIKEL 7.11. VERJARING

A) WETTEKST

7.173.

Artikel 7.11. Verjaring

§ 1. Vorderingen van en tegen scheepsagenten in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van de scheepsagentuurovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de scheepsagentuurovereenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen van en tegen scheepsagenten in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van de scheepsagentuurovereenkomst, kunnen, ook na de in de § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

B) TOELICHTING

7.174. Artikel 26 van de Handelsagentuurwet luidt:

De rechtsvorderingen die uit de agentuurovereenkomst ontstaan, verjaren één jaar na het eindigen van die overeenkomst of vijf jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan, zonder dat deze termijn langer mag duren dan één jaar na het eindigen van deze overeenkomst.

Deze bepaling is geïnspireerd door het arbeidsrecht en is van dwingend recht³¹⁶. Doordat zij van toepassing is op de "permanent" optredende scheepsagent, is de scheepsagent de enige tussenpersoon in het vervoerrecht die is onderworpen aan een bijzondere verjaringstermijn³¹⁷. Op te merken valt dat de aangehaalde regeling uit de Handelsagentuurwet alleen vorderingen betreft die ontstaan "uit de agentuurovereenkomst".

7.175. De zeerechtelijke verjaringstermijnen lijken zelden of nooit tegen de scheepsagent te kunnen worden ingeroepen. Zo werd beslist dat de bijzonder eenjarige verjaringstermijn voor vorderingen i.v.m. werken aan het schip opgenomen in artikel 270 van de Zeewet, niet van toepassing is op de vordering van de scheepsagent tot terugbetaling van voor rekening van de opdrachtgever gemaakte kosten i.v.m. goederenbehandeling³¹⁸. Voornoemd artikel kan alleen door de scheepseigenaar worden ingeroepen, en niet door de scheepsagent zelf die in eigen naam scheepsonderdelen koopt³¹⁹.

7.176. Met het oog op de consistentie van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de voorspelbaarheid van het recht is het wenselijk voor alle vorderingen in verband met scheepsagentuur een uniforme verjaringstermijn van twee jaar in te voeren³²⁰. Deze regeling dient niet alleen te gelden voor de "permanent" optredende scheepsagenten die momenteel onder de Handelsagentuurwet vallen, maar ook voor andere scheepsagenten die grotendeels dezelfde soort activiteiten ontplooiën. Daarom is het wenselijk om de aangehaalde bepaling van de

³¹⁶ Zie Noels TT, 175, nr. 316.

³¹⁷ Noels TT, 175, nr. 316.

³¹⁸ Zie inz. Antwerpen, 4 maart 1981, *EVR* 1981, 350.

³¹⁹ Kh. Antwerpen, 17 mei 1993, *RHA* 1995, 59.

³²⁰ Zie daarover in het algemeen Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.

Handelsagentuurwet buiten toepassing te verklaren (zie het reeds besproken art. 7.4, § 2) en ze te vervangen door de hier voorgestelde, specifieke en omvattende regeling. Er moge aan worden herinnerd dat de Franse wetgeving een eenjarige verjaringstermijn instelt voor vorderingen tegen de *consignataire du navire*³²¹ maar dat de verjaringstermijn voor uit het scheepagentuurcontract voortvloeiende vorderingen internationaal erg varieert en in de meeste gevallen aanzienlijk langer is dan de hier voorgestelde³²².

³²¹ Zie *supra*, nr. 7.90.

³²² Zie de gegevens in Berlingieri, F., *Time-barred actions*, Londen, Lloyd's of London Press / CMI, 1993, 59-63.

3. GOEDERENBEHANDELING

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

7.177. De goederenbehandeling als dusdanig wordt niet in de Zeewet behandeld. De Zeewet regelt noch de contractuele verhouding tussen de goederenbehandelaar en zijn opdrachtgever, noch de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar tegenover derden, noch de beheersmaatregelen die de goederenbehandelaar op zijn terminal kan treffen of andere aanverwante aangelegenheden.

7.178. In artikel 91 regelt de Zeewet in beperkte mate wel de aansprakelijkheid van de zeevervoerder i.v.m. de havenbehandelingen. Vooreerst definieert bedoelde wettekst het begrip “vervoer van goederen” als “de tijd verlopen van de inlading der goederen aan boord van het schip tot de lossing ervan uit het schip” (art. 91, A, § 1, e). Hoewel een vervoerder naar gemeen recht aansprakelijk is van de inontvangstneming van de goederen tot hun aflevering, is artikel 91 alleen dwingendrechtelijk van toepassing van de inlading tot de lossing. Dit is de zogenaamde periode “van takel tot takel” (*tackle to tackle period*). De vervoerder wordt door artikel 91 Zeewet uitdrukkelijk verplicht zorg te dragen voor de behoorlijke en zorgvuldige lading, behandeling, stuwung, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de vervoerde goederen (art. 91, A, § 3, 2°). Artikel 91 bevestigt ten overvloede dat de verplichtingen en aansprakelijkheden van de zeevervoerder wegens verlies of beschadiging van de goederen of aangaande hun bewaking, zorg en behandeling vóór de inlading en na de lossing uit het schip door partijen vrij in hun contract kunnen worden geregeld (art. 91, A, § 7).

Het behoeft geen betoog dat artikel 91 van de Zeewet niet van toepassing is op de contractuele verhouding tussen de stuwadoer en de zeevervoerder³²³.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

7.179. Het huidig Belgisch recht m.b.t. de goederenbehandeling vertoont zes grote knelpunten:

- de rechtsonzekerheid m.b.t. de geldingskracht van zelfregulering;
- de rechtsonzekerheid omtrent de kwalificatie van de goederenbehandelingsovereenkomst;
- het aansprakelijkheidsvacuüm ten nadele van de ladingbelanghebbenden;
- de onduidelijkheid omtrent de havenprocedures i.v.m. uitgaande goederen;
- de onduidelijkheid omtrent de havenprocedures i.v.m. inkomende goederen;
- de gebrekkigheid van het beheersinstrumentarium van de goederenbehandelaar.

7.180. Het eerstgenoemde probleem betreft de onduidelijkheid rond de gelding van gebruiken, algemene contractvoorwaarden en professionele richtsnoeren. Het doet zich niet alleen voor in de goederenbehandelingssector, maar in de hele scheepvaart- en havensector. Daarom wordt de

³²³ Antwerpen, 21 februari 2005, N.V. Schelde Container Terminal Noord t. Orient Overseas Container Line (UK), 2004/AR/832, onuitg.

opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van een gemeenschappelijke regeling voor zelfregulering in de scheepvaart- en havensector voorgesteld. Deze regeling is opgenomen in Hoofdstuk 2 van Titel 1 van Boek 3³²⁴. In dit Hoofdstuk wordt op de algemene problematiek van de zelfregulering niet meer teruggekomen. Wel zal bij de artikelsgewijze toelichting van de desbetreffende bepaling nader worden ingegaan op het probleem van de gelding van zgn. kaai- of terminalreglementen, dat tot een specifieke wettelijke regeling noopt³²⁵.

7.181. Hieronder wordt ingegaan op de vijf andere knelpunten. Er zal blijken dat deze problemen elk op zich een wetgevende tussenkomst vergen, en dat een afdoende oplossing uiteindelijk slechts kan worden bereikt middels een volwaardige regeling van de goederenbehandelingsovereenkomst als een specifiek benoemd contract.

- RECHTSONZEKERHEID OMTRENT DE KWALIFICATIE VAN DE
GOEDERENBEHANDELINGSOVEREENKOMST

7.182. Met het begrip goederenbehandeling³²⁶ worden doorgaans zowel de activiteiten van de stuwadoors als deze van de naties aangeduid. Meer en meer worden al deze activiteiten trouwens door geïntegreerde bedrijven uitgeoefend, de zogenaamde *terminal operators*. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt de voorkeur gegeven aan de overkoepelende term goederenbehandelaar.

7.183. Naar geldend recht wordt de overeenkomst tussen de *stuwadoer* en zijn opdrachtgever gekwalificeerd als een aannemingsovereenkomst. Het is een overeenkomst voor de huur van werk in de zin van de Afdeling van het Burgerlijk Wetboek over "Bestekken en aannemingen" (art. 1787-1799 B.W.), waarbij tussen de opdrachtgever en de stuwadoer geen band van ondergeschiktheid bestaat. Doorgaans is de opdrachtgever van de stuwadoer de zeevervoerder. Onder een FIO-beding zal de stuwadoer evenwel werken in opdracht van de goederenbelanghebbende.

Over de kwalificatie als aannemingsovereenkomst bestaat geen betwisting³²⁷. Dit mag echter niet doen vergeten dat de redactie van de desbetreffende bepalingen van het Burgerlijk Wetboek, die zijn toegesneden op overeenkomsten i.v.m. onroerende bouwprojecten, niet alle even goed passen op de typische verhoudingen onder een goederenbehandelingsovereenkomst³²⁸. Zonder dat de aannemingsachtergrond daarbij principieel moet worden verloochend, is de uitwerking van

³²⁴ Zie Blauwboek 2.

³²⁵ Zie *infra*, nrs. 7.308 e.v.

³²⁶ Voor overzichten van het regime van de goederenbehandeling, zie o.m. Delwaide-Blockx 1989, 1019-1024, nrs. 29-34 en 1041-1045, nrs. 45-50; De Weerd, I., "De Natie - De Stuwadoer", *EVR* 1992, 315-329; De Wit, R., "Tussen kaai en schip. Enkele beschouwingen over de rechtsverhouding tussen ladingbelanghebbenden, commissionair-expediteurs en goederenbehandelaars", *LA Libert*, 111-134; Lange, H., "La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le manutentionnaire" *DMF* 2007, 103-105; Libert, H., "Quelques considérations au sujet des responsabilités inhérentes aux entreprises traditionnelles de manutention et d'arrimage en Belgique", *IVLZ*, 1985, 9-20; Libert, H., "Statuut en aansprakelijkheid van de terminal operator", in De Weerd I, 151-174; Noels TT, 231-266, nrs. 446-498; Roland-Huybrechts-Roland, 115-116, nr. 62 en 119-120, nr. 68; Roland, S., "Aansprakelijkheid voor ladingschade die, in Antwerpen, voor het zeevervoer ontstaat", *LA Roland*, 377-390; Vanhooft, J.-P., "De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors", in De Weerd I, (104), 104-150.

³²⁷ Voor een toepassing, zie bijv. Antwerpen, 20 oktober 2003, N.V. Alomex t. N.V. Pauwels Contracting e.a., 2000/AR/3021, onuitg.

³²⁸ De bepalingen van het B.W. besteden inz. aandacht aan het risico van het tenietgaan van de te leveren "zaak" (art. 1788, 1789 en 1790), aan de goedkeuring van het werk (art. 1791), aan de tienjarige aansprakelijkheid van de architect en de aannemer (art. 1792), aan door de architecten en aannemers gevorderde meerprijzen (art. 1793), de dood van de werkmans, de architect of de aannemer (art. 1795), enz. Dergelijke regelingen lijken minder of niet relevant t.a.v. goederenbehandelingsopdrachten, of minstens is met het oog op de toepassing ervan op de goederenbehandeling een eerder creatieve lezing vereist.

een specifieke wettelijke regeling voor de goederenbehandelingsovereenkomst alleszins te verantwoorden.

7.184. Buiten de traditionele kerntaken van belading en lossing, is de stuwadoor soms ook verantwoordelijk voor de opslag van de goederen op de kaai, hetzij in afwachting van de verscheping, hetzij in afwachting van de aflevering aan de ontvanger, hetzij tussen twee verschepingen in. Over de eventuele kwalificatie van de tussenkomst van de stuwadoor als bewaarneming bestaat geen volledig duidelijke rechtspraak. In een arrest van 9 januari 1995 besliste het Hof van Beroep te Antwerpen dat een stuwadoor m.b.t. de door hem voor rekening van de zeevervoerder in ontvangst genomen container optreedt als bewaarnemer, maar, ook wanneer hij de container beschadigt vooraleer de laadoperaties zijn gestart, de hoedanigheid heeft van een uitvoeringsagent van de zeevervoerder³²⁹. In de rechtsleer werd aangestipt dat een stuwadoor normaal niet is belast met rechtshandelingen zoals de inontvangstneming voor rekening van de zeevervoerder³³⁰. Op 12 september 1995 oordeelde het Hof van Beroep te Antwerpen dat het factureren van kaaigelden of "verblijfkosten" nog niet volstaat om er het bestaan van een bewaargevingsovereenkomst uit af te leiden³³¹. Op 13 september 1999 stelde het Hof dat een stuwadooronderneming die goederen in ontvangst neemt met het oog op een latere aanlevering en verscheping "moeilijk kan ontkennen dat zij een bewaarnemingsverplichting op zich genomen heeft"³³². In een arrest van 6 maart 2006 beschreef het Hof het rechtsstatuut van de stuwadoor als volgt:

De tussen de N.V. COBELFRET FERRIES en de N.V. HESSE-NOORDNATIE afgesloten overeenkomst in verband met de behandeling van de "N.V. COBELFRET FERRIES" diensten bepaalt dat er sprake kan zijn van een eventuele aansprakelijkheid van de stouwer in geval van nalatigheid of een gebrek aan voorzieningen;

Zulks strookt volledig met de professionele aansprakelijkheid van de N.V. HESSE-NOORDNATIE als stuwadoor ten aanzien van haar opdrachtgever, de N.V. COBELFRET FERRIES. Inderdaad, vermits de stuwadoor de hem toevertrouwde opdracht overeenkomstig de regels van de kunst moet uitvoeren en hij moet handelen zoals elk ervaren goederenbehandelaar in de gegeven omstandigheden zou gehandeld hebben, hij dan ook ten aanzien van zijn opdrachtgever voor de wijze van contractuitvoering en voor zijn eventuele tekortkomingen verantwoording dient af te leggen; dat hij tevens instaat voor de schade die voortvloeit uit zijn nalatigheden en/of uit de tekortkoming om afdoende zorgen aan de te behandelen koopwaar te hebben besteed;

Zulks houdt onder meer in dat hij de rederij moet vergoeden wanneer hij het schip zelf beschadigde en dat hij tevens de rederij moet vrijwaren tegen de schadevorderingen van de cognossementhouders wegens de lossing- of stuwingschade. Ook fouten bij de inlading van de goederen (gedeeltelijke verscheping, niet-verscheping of verscheping met een verkeerd schip) of een verkeerde bediening van hijstoestellen, enz. maken de stuwadoor aansprakelijk ten aanzien van zijn opdrachtgever;

De stuwadoor – zijnde de persoon die zich inlaat met materiële verrichtingen aan boord van het schip – is in principe niet te beschouwen als een bewaarnemer van de goederen;

Nochtans kan het zich in de praktijk voordoen dat de stuwadoor naast de zuiver materiële verrichtingen aan boord zich tevens gaat inlaten met de goederenopslag op kade, in afwachting dat er zich een ontvanger aandient of, zoals in casu, in afwachting van verscheping van de goederen;

³²⁹ Antwerpen, 9 januari 1995, *RHA* 1995, 115, *EVR* 1995, 474; zie nader Vanhooff, J.-P., "De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors", in *De Weerdt* I, (104), 110-113, nr. 186.

³³⁰ De Wit, R., "Tussen kaai en schip. Enkele beschouwingen over de rechtsverhouding tussen ladingbelanghebbenden, commissionair-expediteurs en goederenbehandelaars", *LA Libert*, (111), 123-124.

³³¹ Antwerpen, 12 september 1995, *EVR* 1995, 604.

³³² Antwerpen, 13 september 1999, *RHA* 2000, 230.

De vraag stelt zich dan ook of de stuwadoor die gedooft dat goederen, die aangeleverd worden met het oog op verschepping, verder vertoeven op de – veelal door hem in concessie gehouden – kade tot op het ogenblik van hun verschepping, een bewaarnemer wordt in de zin van artikel 1915 en volgende van het B.W.; In principe dient hierop negatief te worden geantwoord. Inderdaad de stuwadoor die een concessie houdt en die goederen op kade laat opslaan in afwachting van hun verschepping, is niet gehouden de goederen te bewaken, behoudens andersluidende opdracht daartoe, en hij geen bewaarnemer is; In casu blijkt niet dat de N.V. COBELFRET FERRIES aan haar stuwadoor (stouwer) de N.V. HESSE–NOORDNATIE een opdracht tot bewaking heeft gegeven met betrekking tot de kwestieuze goederen, die op de kade werden opgeslagen, in afwachting op verschepping, noch dat de N.V. HESSE–NOORDNATIE als stuwadoor zich als een bewaarnemer heeft gedragen door voor de periode van verblijf op kade geen overliggelden, zijnde in werkelijkheid een bewaarloon, in rekening te hebben gebracht; DE N.V. HESSE–NOORDNATIE was derhalve als stouwer in opdracht van de N.V. COBELFRET FERRIES niet gehouden tot bewaking van de trailer, die op de kade van de N.V. HESSE–NOORDNATIE werd aangeleverd en aldaar heeft vertoeft [sic] in afwachting van de inschepping naar Groot-Brittanië³³³;

7.185. In principe is de overeenkomst tussen de *natie* en haar opdrachtgever eveneens een aannemingsovereenkomst. Ook in dit verband moet worden opgemerkt dat de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek over aanneming niet goed aansluiten op de realiteit van de goederenbehandeling.

7.186. Wanneer de *natie* bijkomende taken van opslag, distributie of vervoer uitvoert, is een complexe overeenkomst van aanneming, bewaarneming en/of vervoer in het spel. Doorgaans is de opdrachtgever van de *natie* de inlader of de ontvanger van de goederen. Indien in het cognossement de “Antwerp reception clause” (clausule van ambtshalve inontvangstneming) voorkomt – wat in de praktijk omzeggens nooit meer voorkomt – zal de scheepsagent, namens de rederij, de *natie* aanwijzen om in naam en voor rekening van de geadresseerde de goederen te ontvangen en te bewaren met het oog op aflevering. Zo kan de rederij, om redenen van efficiëntie, één *natie* aanstellen om alle goederen in ontvangst te nemen. In dergelijk geval heeft de *natie* een contractuele band ten aanzien van de rederij én ten aanzien van de goederenontvanger³³⁴. Uit het ontstaan van het rechtstreekse verband tussen ladingbelanghebbende en *natie* wordt een verplichting tot bewaren van de goederen afgeleid³³⁵. Of het hier om een bewaargeving gaat, en of de *natie* bevoegd kan worden geacht rechtshandelingen te stellen voor rekening van de ladingbelanghebbende, blijkt controversieel³³⁶.

7.187. Uit wat voorafgaat kan tussentijds worden besloten dat de kwalificatie van de overeenkomsten en derhalve van de rechten en plichten van de goederenbehandelaar aanleiding geeft tot twee belangrijke problemen. Vooreerst blijkt dat de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek inzake aanneming niet zijn toegesneden op de realiteit van de goederenbehandeling.

³³³ Antwerpen, 6 maart 2006, N.V. Cobelfret Ferries / N.V. Ewals Cargo Care, 2004/AR/1994, onuitg., ook geciteerd in Huyghe, G., *Maritieme tussenpersonen in het vervoer*, I, FOD Justitie, Opleiding rechterlijke orde: maritiem recht, 7 mei 2008, 16; vgl. Antwerpen, 10 maart 2003, N.V. Lamifil / N.V. Safmarine Belgium e.a., 2000/AR/2469 en 2002/AR/159, onuitg.

³³⁴ Zie Vanhooff, J.-P., “De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors”, in De Weerd I, (104), 139-141, nrs. 197-198; De Wit, R., “Tussen kaai en schip. Enkele beschouwingen over de rechtsverhouding tussen ladingbelanghebbenden, commissionair-expediteurs en goederenbehandelaars”, LA Libert, (111), 120-125; Huyghe, G., *Maritieme tussenpersonen in het vervoer*, I, FOD Justitie, Opleiding rechterlijke orde: maritiem recht, 7 mei 2008, 21-22.

³³⁵ Vgl. Kh. Antwerpen 2 april 1974, RHA 1974, 170; Kh. Antwerpen 11 september 1973, R.H.A. 1974, 79.

³³⁶ Zie de nadere uiteenzetting in De Wit, R., “Tussen kaai en schip. Enkele beschouwingen over de rechtsverhouding tussen ladingbelanghebbenden, commissionair-expediteurs en goederenbehandelaars”, LA Libert, (111), 124 en de verwijzingen aldaar.

Ten tweede bestaat geen voldoende zekere rechtspraak over de eventuele (bijkomende) kwalificatie van de goederenbehandeling als een bewaarneming.

- AANSPRAKELIJKHEIDSVACUÛM TEN NADELE VAN DE
LADINGBELANGHEBBENDEN

7.188. In de huidige stand van het Belgisch recht wordt de ladingbelanghebbende geconfronteerd met een aansprakelijkheidsvacuüm of *liability gap*. Wanneer nog niet ingeladen exportgoederen of geloste, maar nog niet opgehaalde importgoederen in de haven beschadigd worden door een fout van een door het schip aangeduide goederenbehandelaar, kan deze ladingbelanghebbende zijn schade in de praktijk noch op de zeevervoerder, noch op de goederenbehandelaar verhalen: niet op de eerste omdat deze zich doorgaans contractueel heeft ontdaan van elke aansprakelijkheid vóór het inladen en na het lossen, en niet op de tweede omdat deze ingevolge het stuwadoorsarrest (of Müller-Thomsonarrest) van het Hof van Cassatie van 7 december 1973³³⁷ in bijna alle gevallen immuun is voor contractuele zowel als buitencontractuele vorderingen. Daarbovenop bekrachtigen de Antwerpse havengebruiken het principe van verblijf van de goederen in de haven op eigen risico in uitdrukkelijke bewoordingen³³⁸.

Het voormelde stuwadoorsarrest betreft de kwestie van de zgn. actieve coëxistentie van contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid, meer concreet de vraag of de benadeelde – *in casu* de ladingbelanghebbende – meer dan één persoon – *in casu* de zeevervoerder en zijn uitvoeringsagent, de stuwadoorn – aansprakelijk kan stellen, de eerste op grond van contractuele en de tweede op grond van buitencontractuele aansprakelijkheid³³⁹.

In het stuwadoorsarrest redeneerde het Hof van Cassatie als volgt:

³³⁷ Cass. 7 december 1973, *Arr.Cass.* 1974, 395, met concl. A-G Mahaux, *Pas.* 1974, I, 376, *RW* 1973-74, 1597, met noot Herbots, J., "De nalatige stuwadoorn of de twee voorwaarden voor de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad van de medecontractant of diens aangestelde", *RGAR* 1974, nr. 9317, met noot Fagnart, J.-L., "La responsabilité personnelle de l'agent d'exécution", *EVR* 1974, 243 en 534 (tweemaal gepubliceerd), met noot Fallon, M., "Le concours des actions en responsabilité: tâtonnements et certitudes de la Cour de Cassation", *RHA* 1973, 427, *RCJB* 1976, 15, met noot Dalcq, R.O. en Glansdorff, F., "Responsabilité aquilienne et contrats", *JT* 1974, 443; Van Oevelen, A., "De betekenis van het stuwadoorsarrest van het Hof van Cassatie voor het maritieme recht, bijna dertig jaar later", in Van Hooydonk, E. (ed.), *Stouwers, naties en terminal operators: het gewijzigde juridische landschap*, Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2003, (161), 165-166, nr. 4 en 171-173, nrs. 8-9; Bocken, H., "Samenloop contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid", *NjW* 2007, (722), 726-728, nrs. 12-20; zie ook nog De Weerd, I., "Samenloop en coëxistentie van contractuele en quasi-delictuele aansprakelijkheid in het maritiem recht", *EVR* 1989, 523-561.

³³⁸ De aanlevering van goederen op kaai in de haven van Antwerpen wordt geregeld door Luik I, Deel I, punt A.1.1. van de AGHA-Resolutie van 1 mei 1984. De goederen moeten worden neergelegd door de leverancier op de door of namens de zeevervoerder aangeduide plaats of binnen de perimeter van het schip. De "perimeter" is de ruimte begrensd door de voor- en achterzijde van het schip enerzijds, de diepte van de loods anderzijds. De bijvoer op kaaien zonder loodsen bedraagt nooit meer dan 120 meter. In Luik I, Deel I, punt A.2.1.1. van de AGHA-Resolutie van 1 mei 1984 wordt bepaald dat de bijvoer vanuit de "perimeter" tot onder scheepstakel gebeurt op kosten en door de zorgen van de zeevervoerder. De zeevervoerder is evenwel slechts aansprakelijk vanaf het ogenblik waarop de goederen onder scheepstakel worden aangeslagen. Het verblijf op de kaai en de bijvoer tot onder scheepstakel vinden plaats op risico van de goederen. Volgens 2.1.3. is dezelfde regeling van toepassing op volle containers. Artikel 2 van de Antwerpse laadbrief (Deel II van Luik I van de AGHA-Resolutie) bevestigt deze risicoregeling. De rechtspraak erkent de regeling opgenomen in de AGHA-Resolutie van 1 mei 1984 als een havengebruik (zie Blauwboek 2).

³³⁹ Dit coëxistentievraagstuk is te onderscheiden van het samenloopvraagstuk. Dit laatste betreft de mogelijkheid dat contractpartijen onderling een beroep doen op zowel de regelen inzake contractuele aansprakelijkheid, als de regelen inzake buitencontractuele aansprakelijkheid. In het EBES-arrest sloot het Hof van Cassatie deze laatste mogelijkheid principieel uit (Cass., 4 juni 1971, *AC* 1971, 989, *Pas.*, 1971, I, 940, *RCJB*, 1976, 12, met noot Dalcq, R.O. en Glansdorff, F., *EVR* 1974, 538, met noot Fallon, M., *RW* 1971-72, 371, met noot C.).

Overwegende, eensdeels, dat de aangestelde of de uitvoeringsagent, die de vervoerder in zijn plaats stelt om het vervoercontract geheel of gedeeltelijk uit te voeren, te aanzien van de uitvoering van het contract en ten opzichte van de medecontractant van de vervoerder, geen derde is;

Overwegende, anderdeels, dat de aangestelde of de uitvoeringsagent, die optreedt om een contractuele verbintenis van een partij uit te voeren, extra-contractueel enkel aansprakelijk kan gesteld worden indien de hem verweten fout de schending uitmaakt, niet van de contractueel aangegane verbintenis, doch van een iedereen opgelegde verplichting, en indien die fout een andere dan een louter uit de gebrekkige uitvoering van het contract ontstane schade heeft veroorzaakt;

Overwegende dat het arrest beschouwt dat tweede eiseres als uitvoeringsagent van de rederij optrad om een contractuele verbintenis van deze laatste jegens de inlader uit te voeren; dat het niet vaststelt dat de aan voormelde eiseres verweten fout en de door die fout veroorzaakte schade vreemd zijn aan de uitvoering van het vervoercontract;

Dat het hof van beroep derhalve niet wettelijk kon beslissen dat de tegen tweede eiseres op aquiliaanse grond ingestelde vordering ontwankelijk was, zodat het middel gegrond is;

Ingevolge deze uitspraak, die overigens de evolutie van het algemeen verbintenissenrecht inzake coëxistentie bepaalde en m.a.w. niet alleen in de context van het zeerecht van belang is, geniet de goederenbehandelaar een zgn. quasi-immuniteit tegenover de ladingbelanghebbende of zijn gesubrogeerde verzekeraar. Dientengevolge beschikken deze laatsten niet over een reële mogelijkheid om schade aan lading berokkend vóór de inlading en na de lossing, op de zeevervoerder of zijn goederenbehandelaar te verhalen. Overeenkomstig de door het stuwadoorsarrest gevestigde coëxistentieregel kan de goederenbehandelaar die werkt in opdracht van het schip, vooreerst niet door de ladingbelanghebbende worden aangesproken op contractuele basis, daar de ladingbelanghebbende en de goederenbehandelaar – althans in deze hypothese – niet door een contract verbonden zijn. Een buitencontractuele vordering is evenmin mogelijk omdat de goederenbehandelaar, als uitvoeringsagent van de zeevervoerder, tegenover de ladingbelanghebbende evenmin als een derde wordt beschouwd. Een buitencontractuele vordering is alleen mogelijk indien de aan de goederenbehandelaar verweten fout de schending uitmaakt, niet van een contractueel aangegane verbintenis, doch van een iedereen opgelegde verplichting en indien de fout een andere dan een louter uit de gebrekkige uitvoering van het contract ontstane schade heeft veroorzaakt. In de praktijk blijkt het voor de ladingbelanghebbenden meestal onmogelijk om aan deze restrictieve voorwaarden te voldoen. Een buitencontractuele vordering tegen de goederenbehandelaar is doorgaans alleen mogelijk ingeval deze laatste zich schuldig heeft gemaakt aan een strafrechtelijk vergrijp, maar dat moet door de schadelijder dan nog in oorzakelijk verband met de schade worden gebracht³⁴⁰, en in de praktijk blijkt dergelijk geval slechts uitzonderlijk voor te komen. De gepubliceerde feitenrechtspraak en de rechtsleer gaan heden ten dage alleszins uit van een principiële niet-aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar tegenover de ladingbelanghebbende.

7.189. Ingeval de goederenbehandelaar, inz. krachtens een FIO-beding of een aanverwante clause in een bevrachtingsovereenkomst, laad- en losoperaties verricht in opdracht van de ladingbelanghebbende, en daarbij schade wordt toegebracht aan het schip, zal hij allicht dezelfde quasi-immuniteit genieten tegenover de scheepseigenaar of de vervoerder. In deze situatie zou het stuwadoorsarrest a.h.w. in spiegelbeeld werken. Rechtspraak hierover is echter niet bekend³⁴¹.

³⁴⁰ Van Oevelen, A., “De betekenis van het stuwadoorsarrest van het Hof van Cassatie voor het maritieme recht, bijna dertig jaar later”, in Van Hooydonk, E. (ed.), *Stuwadoors, naties en terminal operators: het gewijzigde juridische landschap*, Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2003, (161), 174-176, nrs. 11-13.

³⁴¹ Zie terzake wel Libouton, J., noot onder Gent, 9 oktober 2006, *TBH* 2007, (724), 725, nr. 3; Vanhooff, J.-P., “De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors”, in De Weerd I, (104), 118-119, nr. 189.

7.190. Vanuit beleidsperspectief vindt de geschetste quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar een verantwoording in het bezwaar dat een vorderingsrecht voor de ladingbelanghebbende deze laatste zou toelaten de grotendeels in artikel 91 van de Zeewet verankerde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid ten gunste van de zeevervoerder te omzeilen. Wanneer een ladingbelanghebbende rechtstreeks de goederenbehandelaar zou kunnen aanspreken, zou hij in bepaalde gevallen een schadevergoeding kunnen bekomen die hij nooit van zijn contractpartij kan vorderen. De omstandigheid dat een zeevervoerder voor de laad- en losoperaties een beroep doet op een gespecialiseerde onderneming die optreedt als uitvoeringsagent, d.w.z. als het "instrument" of de "lange arm" van de hoofdcontractant, zou de ladingbelanghebbende een objectief moeilijk te rechtvaardigen voordeel opleveren. De ladingbelanghebbende moet als hoofdopdrachtgever het risico aanvaarden dat in de door hem met de zeevervoerder bereikte contractuele afspraken besloten ligt. Deze overweging wordt meestal naar voren geschoven als een onderliggend motief van het stuwadoorsarrest en sluit overigens aan bij redeneringen in buitenlandse rechtsleer³⁴².

Zonder quasi-immuniteit zou de goederenbehandelaar van zijn kant bovendien met het nadeel worden geconfronteerd dat hij zich tegenover de ladingbelanghebbende niet kan beroepen op ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid of andere verweermiddelen die hij zelf op contractuele basis kan inroepen tegenover zijn opdrachtgever. Hij zou m.a.w. kunnen blootstaan aan door ladingbelanghebbenden ingestelde vorderingen die hij in zijn relatie tot zijn opdrachtgever had uitgesloten. De regelingen vastgelegd in het stuwadoorscontract zouden dan volledig kunnen worden doorkruist³⁴³.

Overigens moet de hele quasi-immuniteit worden gerelativeerd, want zij belet niet dat de stuwadoordoor door zijn eigen opdrachtgever wordt aangesproken, inz. bij wijze van regresvordering.

7.191. Desalniettemin roept het stelsel van het stuwadoorsarrest de volgende, hieronder nader toegelichte fundamentele bezwaren op:

1° er bestaat rechtsonzekerheid i.v.m. het precieze toepassingsgebied van de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar;

³⁴² Zo stelde de Nederlandse auteur Schadee: "De vraag is: Moet de wetgever ingrijpen? Dat hij ingrijpe. MEIJERS heeft [...] de basis van de aansprakelijkheid voor ondergeschikten gevonden in de éénheid naar buiten toe van de onderneming. Naar buiten toe zijn ook de vervoerder en diens onafhankelijke aannemer één [...]. De prestatie, die zij te verrichten hebben, is één, een complex van handelingen, maar een zó samenhangend complex dat jegens de contractuele wederpartij de voegen onzichtbaar kunnen blijven, meestal blijven en in ieder geval juridisch behoren te blijven. Het lijkt onjuist, dat de belanghebbende bij de lading, die weet dat hij zekere risico's loopt, hiervan wordt ontheven alleen door het feit, dat zijn wederpartij bepaalde op het vervoerscontract gebaseerde verrichtingen door een gespecialiseerd bedrijf laat verrichten. De lading krijgt op deze wijze een ongemotiveerd voordeel in de schoot geworpen, het gespecialiseerde bedrijf, dat meende alleen met een reder te maken te hebben, die voor dit soort van schaden niet aansprakelijk is en dus geen regres zou nemen, ziet zich geconfronteerd met een wraakzuchtige ontvanger en de reder, die dacht goed te doen door een specialist in te schakelen, wordt met regresacties besprongen" (Schadee, H., "Himalaya", *NJB*, 1963, 426-432; vgl. de beschouwingen van Lord Wilberforce over een Himalaya clause in de Engelse zaak van *The Eurymedon*, aangehaald in Tetley MCC II, 1862).

³⁴³ Vgl. de volgende inschatting van het stuwadoorsarrest door Dirix: "Deze rechtspraak moet geheel worden goedgekeurd. A sluit een overeenkomst met B. Welnu, voor al wat die overeenkomst aanbelangt, moet hij zich uitsluitend tot B richten. Iedere contractant moet de risico's voor insolventie of ondeskundigheid van zijn wederpartij zelf dragen. Hij mag de risico's (bijv. insolventie) of de ongemakken (bijv. exoneratiebedingen) van het met B in zee gaan, niet afwentelen op uitvoeringsagenten van B. Er anders over oordelen zou bovendien leiden tot kortsluitingen in de contractuele verhoudingen tussen A, B en C. Het toelaten van een buitencontractueel verhaalsrecht van A op C zal ertoe leiden dat A een gunstiger positie krijgt dan C's wederpartij B. Zo zal een exoneratiebeding in de onderaannemingsovereenkomst de vordering van B (aannemer) in de weg staan en die van A (opdrachtgever) ongemoeid laten. Anderzijds ziet (C), die bij het bedingen van die exoneratie erop vertrouwde dat zijn mogelijke aansprakelijkheid binnen overzienbare marges werd gehouden, deze beveling in rook opgaan" (Dirix, E., "Aansprakelijkheid van en voor hulppersonen", in Storme, M. (red.), *Recht Halen uit Aansprakelijkheid*, Gent, Mys & Breesch, 1993, (340), 355, nr. 17).

- 2° de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar creëert een objectief moeilijk te rechtvaardigen dualiteit in het aansprakelijkheidsregime van goederenbehandelingsactiviteiten;
- 3° de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar leidt tot een procesoneconomische afwikkeling van schadegevallen;
- 4° de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar wijkt fundamenteel af van de rechtsregeling in de meeste buurlanden;
- 5° de leer van de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent is teveel onderhevig aan jurisprudentiële fluctuaties;
- 6° de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent wordt door een betekenisvol deel van de beoefenaars van het algemeen verbintenissenrecht principieel in vraag gesteld;
- 7° de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar strookt niet met de feitelijke en juridische controle die deze dienstverlener heden ten dage uitoefent op de terminalactiviteiten;
- 8° de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar lokt in de betrokken sectoren groeiend ongenoegen uit.

Deze bezwaren worden hieronder toegelicht.

7.192. Ten eerste brengt de toepassing van de leer van het stuwadoorsarrest netelige afbakeningsproblemen met zich.

Een typisch geval doet zich voor wanneer een stuwadoor een verkeerde partij goederen inlaadt. Alsdan wordt hij geacht niet te zijn opgetreden ter uitvoering van de contractuele laadopdracht, en begaat hij een buitencontractuele fout waarvoor hij tegenover de belanghebbende bij de verkeerd ingeladen koopwaar wel degelijk – en onbeperkt – aansprakelijk is³⁴⁴. Wanneer de stuwadoor toevallig was belast met het beladen van het contractueel voorziene schip én van het ‘verkeerde’ schip, blijft de immuniteit echter spelen³⁴⁵.

Een verwante vraag is te weten vanaf wanneer precies de stuwadoor zijn taak als uitvoeringsagent aanvat. Hierboven werd er reeds op gewezen dat de stuwadoor wordt beschouwd als uitvoeringsagent van de zeevervoerder vanaf het ogenblik dat de goederen op de terminal zijn aangeleverd³⁴⁶. Evident is dit echter niet, aangezien de zeevervoerder in de zeevervoerovereenkomst doorgaans stipuleert dat hij geen aansprakelijkheid op zich neemt vóór de inlading, en de gecodificeerde havengebruiken expliciet bepalen dat de goederen in afwachting van inlading op kaai verblijven op eigen risico. Doorgaans wordt gesteld dat de stuwadoor ook in die periode als uitvoeringsagent optreedt³⁴⁷. Dat hij zulks doet wanneer hij de goederen vanuit de perimeter naar het schip brengt is alleszins duidelijk³⁴⁸. Wanneer LCL/LCL-goederen op de kaai verdwijnen vooraleer zij gestuft werden, en nog geen boekingsorder noch een definitief cognossement voorhanden is, is de stuwadoor nog niet als uitvoeringsagent opgetreden en is hij wel degelijk quasi-delictueel aansprakelijk³⁴⁹.

Bij import rijst de vraag vanaf wanneer de taak van de stuwadoor als uitvoeringsagent precies eindigt: bij de lossing, bij de feitelijke aflevering of bij de ondertekening van het Laat-Volgen; in de rechtspraak werd geoordeeld dat de stuwadoor zich niet achter de hoedanigheid van uitvoeringsagent kan verschuilen wanneer de koopwaar volledig gelost is en gereceptioneerd, en

³⁴⁴ Antwerpen, 19 maart 1996, *RHA* 1996, 135.

³⁴⁵ Kh. Antwerpen, 13 juni 1990, *RHA* 1992, 63.

³⁴⁶ Antwerpen, 9 januari 1995, *RHA* 1995, 115, *EVR* 1995, 474; zie reeds *supra*, nr. 7.184.

³⁴⁷ Zie inz. Roland, S., "Aansprakelijkheid voor ladingschade die, in Antwerpen, voor het zeevervoer ontstaat", *LA Roland*, (377), 385, waar wordt gesteld dat er "geen juridisch vacuüm" is.

³⁴⁸ Antwerpen, 17 januari 1995, *RHA* 1995, 123, *RW* 1994-95, 1298, met noot X.

³⁴⁹ Antwerpen, 13 september 1999, *RHA* 2000, 230.

het laat-volgen is afgetekend³⁵⁰. Bij ontlading in een tussenhaven treedt de stuwadoor als uitvoeringsagent op³⁵¹.

Wanneer tussen de CMR-vervoerder die een uitgaande container aanlevert op een containerterminal en de zeevervoerder geen contract bestaat, kan de goederenbehandelaar zich tegenover de CMR-vervoerder niet op de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent beroepen, en staat de behandelaar wel degelijk bloot aan een buitencontractuele vordering³⁵².

De quasi-immuniteit geldt evenmin wanneer de goederenbehandelaar uitvoeringsagent is van een FOB-verkoper/inlader en de schadelijder de eigenaar en vervoerder is van een duwbak die werd bevracht door de FOB-koper. De duwbakeigenaar en de goederenbehandelaar zijn jegens elkaar volkomen derden en de aantasting van het eigendomsrecht op de duwbak is een rechtskrenking die vreemd is aan de aard en de strekking van de door partijen gesloten overeenkomsten³⁵³.

Een in opdracht van de zeevervoerder optredende stuwadoor geniet evenmin quasi-immuniteit wanneer hij een spoorwagon van de NMBS beschadigt, want de NMBS is geen wederpartij van de zeevervoerder³⁵⁴.

Nog een ander afbakeningsprobleem werd behandeld in het arrest van het Hof van Cassatie van 1 juni 2001³⁵⁵ dat in de rechtsleer wel eens wordt aangeduid als het tweede stuwadoorsarrest³⁵⁶. In deze uitspraak besliste het Hof dat wanneer de feitenrechter geen contractuele band "ter zake van het vervoer" vaststelt tussen de verhuurder van een gestolen trailer en een zeevervoerder, hij niet vermag te oordelen dat voornoemde verhuurder geen buitencontractueel vorderingsrecht heeft tegenover de stuwadoor die door de zeevervoerder was aangesteld. Het arrest lijkt aan te geven dat de stuwadoor zich niet op zijn quasi-immuniteit kan beroepen tegenover een schadelijder die geen contractuele opdrachtgever van een vervoerder is, i.h.b. van de zeevervoerder in wiens opdracht de stuwadoor werkzaam is. Claeys juicht de gesuggereerde inperking van het toepassingsgebied van de quasi-immuniteit toe maar vestigt ook de aandacht op de onduidelijkheid van het door het Hof van Cassatie toegepaste criterium en op het feit dat de rechtszekerheid van de hele theorie "nog denkbeeldiger" wordt "dan ze al was"³⁵⁷.

Weer een ander afbakeningsprobleem doet zich voor wanneer een stuwadoor een beroep doet op de diensten van een havenbestuur dat een bemande hijskraan ter beschikking stelt. In de rechtspraak werd het havenbestuur gezien als een verhuurder, die buitencontractueel bijv. aansprakelijk is voor de gebreken van de hijskraan, en tegenover de reder buitencontractueel aansprakelijk is *in solidum* met de stuwadoor. Wanneer het havenbestuur echter zou worden gekwalificeerd als een (onder)aannemer van de stuwadoor, zou het quasi-immuniteit genieten³⁵⁸.

³⁵⁰ Zie Antwerpen, 17 februari 1982, *RHA* 1981-82, 155.

³⁵¹ Antwerpen, 30 september 1981, *EVR* 1982, 419; vonnis *a quo*: Kh. Antwerpen, 22 mei 1978, *EVR* 1982, 419.

³⁵² Antwerpen, 15 maart 2004, Maria Aertsen q.q. t. Allianz-Via I.A.R.D. e.a., 1996/AR/2225, onuitg.

³⁵³ Antwerpen, 7 april 1997, *RW* 1997-98, 854, *EVR* 1997, 595.

³⁵⁴ Antwerpen, 17 maart 2003, Pakistan National Shipping Corporation / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen e.a., 1999/AR/2058, onuitg.

³⁵⁵ Cass., 1 juni 2001, *AJT* 2001-02, 358, met noot Boone, I. en Mosselmans, S., "Het incidenteel hoger beroep van degene die gedaagd wordt door een andere gedaagde in hoger beroep. De aansprakelijkheid van de stuwadoor voor het verlies van de door hem toevertrouwde goederen".

³⁵⁶ Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Antwerpen/Groningen/Oxford, Intersentia, 2003, 194, nr. 166.

³⁵⁷ Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid, o.c.*, 197, nr. 167.

³⁵⁸ Brussel, 10 oktober 1974, *RW* 1975-76, 1242, met noot Herbots, J., "De bemande hijskraan"; zie ook Vandenbergh, H., Van Quickenborne, M. en Hamelink, P., "Overzicht van rechtspraak. Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad (1964-1978)", *TPR* 1980, (1139), 1473, nr. 248.

In 2006 stelde het Antwerpse Hof van Beroep t.a.v. een eis van een FOB-verkoper van op de terminal gestolen wagens vast dat deze partij niet in een contractuele verhouding met de goederenbehandelaar stond, zodat deze laatste wel degelijk aansprakelijk was:

De zogenaamde quasi-immuniteit van uitvoeringsagenten en hulppersonen geldt alleen wanneer zij worden aangesproken door de wederpartij van hun opdrachtgever. Hun buitencontractuele aansprakelijkheid is daarentegen onbeperkt ten aanzien van andere derden³⁵⁹.

Uit al deze gevallen blijkt dat, hoe eenduidig de rechtspraak de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent ook toepast, de bepaling van het exacte toepassingsgebied ervan regelmatig moeilijke problemen oproept, en dat de rechtsleer op dit punt begrijpelijkerwijze gewaagt van rechtsonzekerheid.

7.193. Een tweede, aanverwant bezwaar is dat het stuwadoorsarrest in het aansprakelijkheidsregime van goederenbehandelingsactiviteiten een enigszins wereldvreemde dualiteit creëert. Uiteindelijk vormen de terminalactiviteiten in realiteit een continuüm, waarbij opslag, inlading, lossing en bewerking van goederen en de inzet van allerhande transportmodi voortdurend in elkaar overgaan. Vanuit dit perspectief is het bevreemdend dat de *terminal operator*, die per definitie een geïntegreerd goederenbehandelingsbedrijf is, onder een ander aansprakelijkheidsregime valt naargelang de hoedanigheid van de opdrachtgever voor wiens rekening een precieze handeling juridisch wordt geacht te zijn verricht, naargelang de omstandigheid of goederen werden beschadigd bij inlading in het juiste schip, dan wel werden ingeladen in een verkeerd schip, naargelang de transportmodus die concreet in het spel was, of naargelang het tijdstip waarop de schade tijdens het terminalverblijf precies werd toegebracht.

Het probleem van de fragmentering van het aansprakelijkheidsstatuut van de goederenbehandelaar is des te nijpender nu deze laatste in de praktijk vaak wél een contractsband met de ladingbelanghebbende blijkt te hebben. Zo komt het frequent voor dat de goederenbehandelaar op zijn terminal aangeleverde, nog te ‘consolideren’ goederen lost waarvoor nog geen zeevervoer is geboekt bij een rederij. Op dat ogenblik is de goederenbehandelaar nog niet door het schip aangeduid maar handelt hij op basis van een tariefafspraken met de ladingbelanghebbende. Daarnaast valt het voor dat de goederenbehandelaar in opdracht van de ladingbelanghebbende zorgt voor de lossing op de terminal en de bijvoer. Ook komt het voor dat de goederenbehandelaar met de rederij hook-hook-condities afspreekt en alle lading onder takel moet worden aangeleverd i.p.v. in de perimeter³⁶⁰.

7.194. Ten derde leidt de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar in vele gevallen tot een eerder inefficiënte afwikkeling van schadegevallen. Ook wanneer de schade aantoonbaar het gevolg is van een professionele fout van de lokale stuwadoer, worden de ladingbelanghebbenden ertoe genoopt om hun contractuele wederpartij te dagvaarden, ook al is die gevestigd in een ander continent. Die verweerder zal op zijn beurt een regresvordering moeten instellen tegen de stuwadoer. Deze procedureketen wordt vaak nog ingewikkelder gemaakt door de tussenkomst van tussen- en hulppersonen. Indien de quasi-immuniteit niet zou gelden, zou de ladingbelanghebbende op een proceseconomischer manier kunnen tewerk gaan en rechtstreeks de lokale stuwadoer kunnen aanspreken. De afwikkeling van schadegevallen zou minder kosten met zich brengen en sneller kunnen verlopen³⁶¹.

³⁵⁹ Antwerpen, 16 oktober 2006, RfW 2009-10, 961.

³⁶⁰ Gegevens meegedeeld door A. Weynen.

³⁶¹ Claeys relateert het argument i.v.m. de proceseconomie

omdat in het merendeel van de gevallen alle betrokken partijen in een procedure worden betrokken; de rechtstreekse aanspraak brengt enkel met zich mee dat de oorspronkelijke eiser er nog een verweerder bij heeft (Claeys, I., *Samenhangende*

7.195. Ten vierde staat buiten kijf dat de door het Hof van Cassatie in het leven geroepen quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent België in een internationale uitzonderingspositie plaatst. Claeys, die o.m. het recht van de buurlanden bestudeerde, bevestigde in 2003 nog dat het Hof met zijn radicale stelling rechtsvergelijkend gezien helemaal alleen staat³⁶². In de hieronder gegeven rechtsvergelijkende analyse van de specifieke positie van de goederenbehandelaar in de buurlanden wordt dit beeld in wezen bevestigd. Deze uitzonderingspositie is problematisch aangezien, zoals elders werd gemotiveerd, de aligering van het Belgische zeerecht op internationaal gangbare regelingen bij de uitwerking van het Belgisch Scheepvaartwetboek een belangrijk uitgangspunt is³⁶³.

7.196. Ten vijfde moet worden beklemtoond dat de leer van de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent in onredelijke mate onderhevig is aan jurisprudentiële fluctuaties, die op hun beurt aanleiding geven tot meningsverschillen in de rechtsleer. Vooreerst valt te herinneren aan de jarenlange debatten tussen de aanhangers van de verfijningstheorie en de voorstanders van de verdwijningstheorie, welke werd beslecht in het voordeel van deze laatste³⁶⁴. Een arrest van het Hof van Cassatie van 29 september 2006 scheen echter opnieuw interpretatieproblemen met zich te brengen³⁶⁵. Wat er ook van zij, het ontbreken van een vaste wettelijke regeling en de eruit volgende nood om terug te vallen op rechtspraak zijn een hypotheek op de rechtszekerheid³⁶⁶.

overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken,
Antwerpen/Groningen/Oxford, Intersentia, 2003, 663, nr. 632).

In de zeerechtelijke context moet deze relativering op haar beurt worden gerelativeerd want wanneer de schade manifest is te wijten aan een lokale stuwadoor is het goed denkbaar dat de schadelijder alleen de stuwadoor aanspreekt en ervan afziet om de procedure te compliceren en extra kosten te maken door ook nog eens een Chinese of Argentijnse rederij te dagvaarden. Wanneer de wet op de stuwadoor een duidelijk afgebakende aansprakelijkheid legt, zullen de partijen bovendien eerder geneigd zijn tot regelingen in der minne, watodeloze rechtsprocedures vermijdt. Het argument van de proceseconomie is dus wel degelijk valabel.

³⁶² Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken,* Antwerpen/Groningen/Oxford, Intersentia, 2003, 669-670, nr. 639.

³⁶³ Zie Blauwboek 1, o.m. 44, nr. 1.26.

³⁶⁴ Voor een synthese, zie Van Oevelen, A., "De betekenis van het stuwadoorsarrest van het Hof van Cassatie voor het maritieme recht, bijna dertig jaar later", in Van Hooydonk, E. (ed.), *Stouwers, naties en terminal operators: het gewijzigde juridische landschap*, Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2003, (161), 167-169, nr. 6.

³⁶⁵ In bedoeld arrest leek het Hof van het traditionele samenloopverbod af te wijken. Het Hof stelde:

de contractant die zich door zijn werknemer laat vervangen voor de uitvoering van een contractuele verplichting is zelf contractueel aansprakelijk voor de schade die de uitvoerder veroorzaakt. Hij kan slechts quasi-delictueel aansprakelijk worden gesteld indien de hem ten laste gelegde fout een tekortkoming uitmaakt niet alleen aan de contractuele verbintenis maar ook aan de algemene zorgvuldigheidsplicht die op hem rust en indien deze fout andere dan aan de slechte uitvoering te wijten schade heeft veroorzaakt (Cass. 29 september 2006, RW 2006-07, 1717, noot Van Oevelen, A.).

Voorheen had het Hof van Cassatie steeds geoordeeld, zoals in het stuwadoorsarrest, dat een buitencontractuele ("quasi-delictuele") vordering niet mogelijk was wanneer de begane fout een contractuele wanprestatie uitmaakt. Dit resulteerde in een quasi-volkomen samenloopverbod en een quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent, met het strafbaar feit als enige uitzondering. Nu lijkt het Hof de deur open te zetten voor een mogelijke samenloop, althans wat betreft de voorwaarde betreffende de aard van de fout. De schade dient immers nog steeds andere dan aan de contractuele wanprestatie te wijten schade te zijn, wil een buitencontractuele vordering mogelijk zijn. Het gevolg lijkt te zijn dat de andere formulering van de samenloopregel in de praktijk niets verandert (Bocken, H., "Samenloop contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid", *NJW*, (7822), 724, nrs. 4-5 en 730, nr. 25; Van Oevelen, A., "De samenloop van contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid: een koerswijziging in de rechtspraak van het Hof van Cassatie", *RW* 2006-07, (1718), 1720-1721, nrs. 4 en 6; Wéry, P., "L'option des responsabilités entre parties contractantes", in Stijns, S. en Wéry, P. (eds.), *De raakvlakken tussen de contractuele en de buitencontractuele aansprakelijkheid. Les rapports entre les responsabilités contractuelle et extracontractuelle*, Brugge, die keure / la charte, 2010, (223), 241-245, nrs. 20-23). Dit blijkt ook uit Cass. 27 november 2006, *RABG* 2007, 1257, waarin het Hof opnieuw zijn traditionele formulering van de samenloopregel hanteert en bovendien spreekt van de

principiële onmogelijkheid voor contractspartijen om zich in het raam van hun contractuele verbinding op de regels van de buiten-contractuele aansprakelijkheid te beroepen.

³⁶⁶ Reeds in 1985 schreef Libert:

7.197. Ten zesde moet worden gewezen op gezaghebbende rechtsleer in het domein van het algemeen verbintenissenrecht, waarin de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent fundamenteel in vraag wordt gesteld.

Vooreerst dient eraan herinnerd dat onder de eerdere critici van de leer gezaghebbende commentatoren als Bocken, Cornelis, Cousy, Dalcq, Dieux, Fagnart, Glansdorff, Van Ommeslaghe en Van Ryn zijn te rekenen³⁶⁷. Klassieke argumenten tegen de quasi-immuniteit zijn dat zij belet dat het aansprakelijkheidsrisico bijdraagt tot de voorkoming van schade en dat zij niet te verzoenen is met de tendens naar toenemende slachtofferbescherming³⁶⁸. Deze argumenten vinden ook weerklank in het zeerecht. Zo verdedigt Tetley de aansprakelijkheid van goederenbehandelaars tegenover de ladingbelanghebbende aan de hand van de volgende stelling:

*It is a fundamental principle of good business practice and of efficient, fair and low-cost insurance that persons who are responsible for losses should be held accountable, in some way, for those losses*³⁶⁹.

De auteur haalt het voorbeeld aan van een epidemie van diefstal en plundering in de haven van Montreal die pas stopte wanneer de rechtbanken van Québec de goederenbehandelaars aansprakelijkheid oplegde³⁷⁰.

Ten tweede dient gepaste aandacht te worden besteed aan het doctoraatsproefschrift dat Claeys recent aan de problematiek wijdde. Deze auteur stelt vast dat de leer, anders dan soms wordt geponeerd, geenszins rechtszekerheid brengt³⁷¹ en vat zijn onverbloemde kritiek samen als volgt:

*De theorie van de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent is bekritiseerbaar. Ze is niet verenigbaar met de tradities uit ons rechtssysteem, ze stuit in de praktijk en niet in het minst in het licht van de recente cassatierechtspraak op heel wat afbakeningsproblemen, de rechtsleer is van in den beginne in twee kampen verdeeld en de doctrinale legitimaties van de aanhangers van dit leerstuk lijken niet te voldoen. Hoewel de theorie reeds dertig jaar tot ons recht behoort, heeft ze daarenboven buiten onze grenzen bijzonder weinig aantrekkingskracht genoten. Integendeel, ze werd doorgaans ofwel niet eens in aanmerking genomen, ofwel zelfs onmiddellijk als onrechtvaardig afgedaan*³⁷².

De auteur formuleert een eigen alternatief voorstel, waarin niet langer wordt uitgegaan van een principiële onmogelijkheid voor de hoofdopdrachtgever om de uitvoeringsagent aan te spreken, maar tegelijk rekening wordt gehouden met de legitieme bekommernis om het contractuele evenwicht niet te verstoren:

De afbakening van de rechtstreekse aansprakelijkheid van de uitvoeringsagent wordt aan de hand van twee traditionele toepassingsvoorwaarden van de delictuele aansprakelijkheid doorgevoerd: de fout en de schade.

In het kader van de fout wordt, zoals in het positieve recht, beklemtoond dat een zuiver contractuele fout de buitencontractuele aansprakelijkheid van de uitvoeringsagent niet in het gedrang brengt. Eigenlijk

Un acte législatif clair et précis comme la loi française de 1966 ne vaut-il pas mieux: qu'une jurisprudence mise en question et contestée par les théoriciens du droit ? (Libert, H., "Quelques considérations au sujet des responsabilités inhérentes aux entreprises traditionnelles de manutention et d'arrimage en Belgique", IVLZ, 1985, (9), 16).

³⁶⁷ Aldus Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Antwerpen/Groningen/Oxford, Intersentia, 2003, 211, nr. 183, vn. 794.

³⁶⁸ Zie hierover kort Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid*, o.c., 225-226, nr. 198-199.

³⁶⁹ Tetley MCC II, 1856.

³⁷⁰ Tetley MCC II, 1856, vn. 7.

³⁷¹ Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid*, o.c., 237, nr. 213.

³⁷² Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid*, o.c., 623, nr. 599.

grijpen we in eerste instantie opnieuw naar de algemene coëxistentietheorie terug, in de zin dat een afzonderlijke buitencontractuele fout (naast het voldaan zijn van het schadevereiste) volstaat om de buitencontractuele aansprakelijkheidsregels toe te passen.

In de context van samenhangende overeenkomsten kan het foutbegrip het best aan de hand van het reeds door anderen uitgewerkte beginsel van de eerbied voor gerechtvaardigde verwachtingen goede diensten leveren. Wanneer de hoofdopdrachtgever er op een gerechtvaardigde wijze op kan rekenen dat de uitvoeringsagent bij de uitvoering van zijn overeenkomst niet alleen met de belangen van de hoofdschuldenaar maar ook met die van de hoofdopdrachtgever rekening houdt, dan handelt de uitvoeringsagent foutief wanneer hij voor die gerechtvaardigde verwachtingen geen eerbied opbrengt.

Vanuit dit beginsel is het ook begrijpelijk dat de uitvoeringsagent als verweer tegen de rechtstreekse aanspraak van de hoofdopdrachtgever in beperkte mate een exoneratieclausule uit zijn eigen overeenkomst (die van de uitvoeringsagent) kan invoeren. Het voorhanden zijn van een dergelijke clausule kan er met name toe leiden dat de verwachting van de hoofdopdrachtgever niet langer gerechtvaardigd is te noemen. De invulling hiervan zal afhangen van de omstandigheden van elk individueel geval. Toch blijft het beginsel dat een exoneratiebeding enkel geldt wanneer het effectief is aanvaard, zodat die doorwerking tegen derden de uitzondering moet blijven.

*In het kader van het schadebegrip kan dan weer de doorwerking van een exoneratiebeding uit de overeenkomst van de aanspraakmakende hoofdopdrachtgever worden verantwoord vanuit een welbegrepen risicobeginsel. Een dergelijk beding kan inderdaad betekenen dat de hoofdopdrachtgever de kans op schade volledig zelf wou dragen. Dit hoeft evenwel niet zo te zijn. Het risicobeginsel op zich houdt niet het antwoord in op wie een risico rust, want dit zou enkel op een *petitio principii* neerkomen. Het is immers wel mogelijk dat een hoofdopdrachtgever ten aanzien van de hoofdschuldenaar een exoneratiebeding aanvaardt, in de overtuiging en de verwachting dat hij bij geval van schade de uitvoeringsagent wel nog kan aanspreken. In dat geval heeft hij het risico enkel in zijn relatie met de hoofdschuldenaar op zich genomen. Opnieuw zal het onderzoek of hij het risico op zich heeft genomen (en dus al dan niet schade heeft geleden), in grote mate afhangen van de omstandigheden van het geval.*

Bij een praktische toepassing van beide vereisten (fout en schade) zal er vanzelfsprekend een nood zijn aan een meer concrete invulling. Daarvoor kunnen we putten uit zowel de factoren – in de zin van algemene, maar toch al gedetailleerde richtlijnen die ook voor toekomstige gevallen een redelijke oplossing kunnen bieden – van het huidige recht als de reeds uitgebreid bestaande rechtspraak uit het buitenland, zoals de idee van de vergeldende rechtvaardigheid, de strekking van de overeenkomst, het plegen van een misdrijf of bedrog, de nauwe samenhang van de prestatie met de persoon van de derde, het bestaan van een wettelijke opgelegde verplichting, ... Die factoren kunnen slechts door een geleidelijke rechtsontwikkeling hun concrete invulling krijgen. Daarenboven mogen ze niet doen vergeten dat ieder concreet geval een afwegingsproces zal vergen, zoals dit in het kader van art. 1382-1383 B.W. steeds het geval is³⁷³.

De auteur illustreert zijn voorstel nader aan de hand van het "typegeval" waarin een stuwadoor een zaak van een hoofdopdrachtgever op de kaai laat vallen en het aldus beschadigt:

Wanneer een eigenaar van een goed zijn goed laat vervoeren, dan mag hij er redelijkerwijs op vertrouwen dat zijn goed door zijn medecontractant noch door één van diens uitvoeringsagenten zal worden beschadigd. Het lijkt vergezocht te veronderstellen dat de eigenaar dient te weten, zoals de huidige cassatierechtspraak vereist, dat hij voor de door een stuwadoor berokkende schade aan zijn goed de werkelijke schadeverwekker (de stuwadoor) niet kan aanspreken, laat staan dat hij de technieken zou kennen om aan die quasi-immuniteit te ontsnappen. De afwezigheid van een rechtstreekse aanspraak is geenszins een vereiste van de rechtszekerheid. Het is integendeel zelfs op grond van een welbegrepen rechtszekerheid dat die rechtmatige verwachtingen van een rechtssubject moeten worden gehonoreerd, zijnde dat de hoofdopdrachtgever zijn schade ook op de stuwadoor moet kunnen verhalen. De stuwadoor hoort immers als professioneel te weten dat de te stuwen zaak zoals gewoonlijk niet zijn eigen opdrachtgever maar een

³⁷³ Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid*, o.c., 683-684, nr. 654.

derde toebehoort. Als hij door één of andere onzorgvuldigheid de zaak beschadigt, dan moet hij die schade ook vergoeden. Dit uitgangspunt wordt ook bevestigd in de buitenlandse rechtspraak.

Dit resultaat kan pas anders worden wanneer de hoofd- of de onderovereenkomst een exoneratiebeding bevat. Op dat ogenblik kan het toekennen van een rechtstreekse aanspraak ertoe leiden dat het soms moeizaam bereikte contractuele evenwicht wordt verbroken.

Indien de hoofdopdrachtgever in zijn eigen overeenkomst een algemeen exoneratiebeding heeft opgenomen, dan kan daarin zijn wil worden gelezen dat hij het risico volledig op zich neemt.

Indien hij daarentegen contractueel op een geldige wijze aanvaardt dat zijn contractant niet aansprakelijk is voor de schade die een ingeschakelde stuwadoor aan zijn zaak zou berokkenen, dan is die clausule voor twee interpretaties vatbaar: ofwel was het de bedoeling om alleen de hoofdopdrachtgever van aansprakelijkheid vrij te stellen, ofwel was het de bedoeling dat hij die schade volledig op zich neemt. Het risicobeginsel – op zich een lege huls – moet dan met behulp van de concrete omstandigheden van het geval nader worden ingevuld.

Indien de stuwadoor tegelijkertijd een gelijkaardige exoneratieclausule in zijn eigen overeenkomst heeft ingelast, wijst dit erop dat het de bedoeling was om de hoofdopdrachtgever de schade te laten dragen. In dat geval wijst ook de toepassing van het beginsel van de eerbied voor gerechtvaardigde verwachtingen in dezelfde richting: het exoneratiebeding van de stuwadoor maakt dat de hoofdopdrachtgever er niet op gerechtvaardigde wijze op kan rekenen dat hij zijn schade op de stuwadoor kan verhalen. Dit toont meteen aan dat de toepassing van de twee beginselen (risicobeginsel en dat van de eerbied voor de gerechtvaardigde verwachtingen) nauw op elkaar zijn afgestemd.

Wanneer niet de hoofdopdrachtgever maar enkel de stuwadoor in zijn eigen overeenkomst een aansprakelijkheidsbevrijding heeft voorzien, is de toepassing nog deliater. In principe heeft de hoofdopdrachtgever voor dit beding geen toestemming gegeven zodat hij er niet door gebonden moet zijn. In het kader van een dergelijke samenhangende overeenkomst kan het nochtans wel gerechtvaardigd zijn dat de stuwadoor enkel binnen de grenzen van zijn overeenkomst aansprakelijk is. Uit de Nederlandse rechtspraak van de Hoge Raad (de drie stuwadoorsgevallen) is gebleken dat het aan de feitenrechter zal toekomen of die rechtvaardiging in de omstandigheden van het geval aan te treffen zijn. Als leidraad geldt evenwel dat die doorwerking eerder uitzonderlijk zal zijn³⁷⁴.

7.198. De door Claeys op de vigerende rechtspraak inzake de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent uitgeoefende kritiek is in wezen gerechtvaardigd en ondersteunt volledig de alhier verdedigde inschatting van het huidige Belgische rechtsregime van de goederenbehandeling. De beschouwingen van Claeys tonen aan dat de quasi-immuniteit ook bij de beoefenaars van het algemeen verbintenissenrecht onder vuur ligt, en dat de onvrede niet is beperkt tot het domein van het zeerecht.

Het door Claeys uitgewerkte alternatief roept echter evenzeer bedenkingen op. Hoewel de suggesties om de quasi-immuniteit te doorbreken en deze doorbreking meteen te temperen door een doorwerking van de betrokken overeenkomsten waardevol zijn, en enigszins aansluiten bij de hieronder voorgestelde nieuwe wettelijke regeling, schenkt het concrete eigen voorstel tot oplossing dat de auteur aanreikt, geenszins bevrediging. De hoofdreden is dat dit voorstel hoogstwaarschijnlijk een onoverzienbare rechtsonzekerheid met zich zou brengen³⁷⁵ en, daar onmiddellijk uit volgend, hogere verzekeringskosten³⁷⁶. Vooreerst veronderstelt de aanwending

³⁷⁴ Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid*, o.c., 661-662, nr. 631.

³⁷⁵ De anticipatie door de auteur op deze kritiek (Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid*, o.c., 667-668, nr. 637) geeft geen antwoord op de alhier opgeworpen vragen en overtuigt dan ook niet. De vraag naar de rechtszekerheid werd ook opgeworpen in Van Gerven-Covemaeker, 315.

³⁷⁶ Aldus Dirix, E., "Samenloop van aansprakelijkheid en allocatie van risico's", in Boone, I., Claeys, I. en Lavrysen, L. (eds.), *Liber amicorum Hubert Bocken*, Brugge, die Keure, 2009, (59), 66, waar "de geringe voorspelbaarheid van de voorgestelde alternatieven" terecht als een groot bewaar wordt gezien. De auteur – een overtuigd aanhanger van de klassieke stuwadoorsrechtspraak – stelt zelf dat de "hard and fast rule" van deze rechtspraak heeft geleid tot decennialange stabiliteit en vermoedelijk mede tot een vermindering van het aantal rechtszaken in de Vierde Kamer

ervan dat bij elk concreet schadegeval wordt onderzocht of een contractuele dan wel een buitencontractuele fout werd begaan. Zoals aangetoond³⁷⁷ levert dit onderscheid in de sector van de goederenbehandeling problemen op. De concrete afweging van geval tot geval van de mogelijkheid tot doorwerking van de bedingen van de overeenkomsten van de hoofdpdrachtgever (de zeevervoerovereenkomst) en de uitvoeringsagent (de stuwadoorovereenkomst) dreigt de afwikkeling van schadegevallen volstrekt onvoorspelbaar te maken. De suggestie van de auteur dat een "geleidelijke rechtsontwikkeling" gewenst is, verergert dit euvel nog. Bovendien ondermijnt het voorstel zichzelf: het is niet realistisch een alternatieve regeling te baseren op het principe van de legitieme verwachtingen wanneer de partijen, door de vaagheid van het aansprakelijkheidsregime deze verwachtingen op voorhand zelf niet behoorlijk kunnen inschatten. Een laatste punt van kritiek is dat de auteur het rechtsregime van de goederenbehandeling becommentarieert en speculeert over de verwachtingen van de betrokken partijen zonder aandacht te besteden aan de specifieke zeerechtelijke context, inz. het rechtsregime van de zeevervoerovereenkomst, de geldende havengebruiken en de recente tendens naar afsluiting van de haventerminals.

Er dient dan ook te worden geconcludeerd dat de kritiek van Claeys op de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent een belangrijke ondersteuning biedt voor een wijziging van het rechtsregime van de goederenbehandeling, maar dat zijn eigen alternatieve voorstel geen soelaas biedt.

7.199. Ten zevende bestaat er een onmiskenbaar onevenwicht tussen de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar en zijn feitelijk exclusief controlerecht op afgesloten terminals. De afsluiting van haventerminals is een evolutie die al lang aan de gang is. Door de invoering van internationale en Europese regelen ter beveiliging van schepen en havens tegen terrorisme, waaronder de ISPS-Code³⁷⁸, werd meteen bijgedragen tot een vermindering van het risico van beschadiging of diefstal van goederen. Onder meer door de invoering van Alfapass-toegangskarten, wordt de toegang tot haventerminals strikt gereguleerd en gecontroleerd. Het systeem van open kaaien, waarop de huidige Antwerpse havengebruiken – i.h.b. het principe van het verblijf van de goederen op eigen risico – zijn gebaseerd, is daardoor vrijwel geheel verdwenen. Niet alleen containerterminals, maar ook stukgoedkaaien worden omheind en beveiligd. Daarenboven is de goederenbehandeling door derden (zgn. vliegende naties) op in concessie geven kaaien volledig verdwenen. *De facto* is het toezicht van de *terminal operator* op de op zijn terrein verblijvende goederen dus fel verbeterd, vergemakkelijkt en verscherpt. De kosten van de bijkomende beveiligingsmaatregelen worden door de *terminal operator* gerecupereerd via de aanrekening van toeslagen³⁷⁹.

Daarenboven werd de bijzondere verantwoordelijkheid van de stuwadoor i.v.m. de onder zijn hoede geplaatste goederen beklemtoond in de context van het douanerecht. In de befaamde

van het Hof van Beroep te Antwerpen (*ibid.*, vn. 42). De hierboven aangehaalde, omvangrijke en ook recente rechtspraak over de precieze afbakening van het toepassingsgebied van de stuwadoorsrechtspraak lijkt deze claim omtrent het voorhanden zijn van rechtszekerheid niet te ondersteunen.

³⁷⁷ Zie *supra*, nrs. 7.192-7.193.

³⁷⁸ Hoofdstuk XI-2 van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag; Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (*Pb.* 29 april 2004, L 129/6); Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens (*Pb.* 25 november 2005, L 310/28); W. 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging (*BS* 27 april 2007); K.B. 21 april 2007 betreffende de maritieme beveiliging (*BS* 27 april 2007).

³⁷⁹ Zie hierover Van Hoooydonk, E., "Juridische aspecten van de financiering van havenbeveiliging", in Witlox, F. (red.), *Beveiliging in het vrachtvervoer. Mythe, macht of noodzaak*, Antwerpen/Apeldoorn, Garant, 2005, 85-111 en in *Tijdschrift Vervoer & Recht*, 2005, 154-166.

Unamar-zaak³⁸⁰, die de diefstal betrof van een op de kaai geloste container sigaretten, die vervolgens werden beschouwd als “aan het douanetoezicht onttrokken”, oordeelde het Hof van Justitie dat het doorslaggevende criterium om te bepalen welke persoon verplicht is de goederen in tijdelijke opslag na de lossing ervan op vordering van de douaneautoriteiten opnieuw aan te bieden, het houderschap van die goederen is. De houder van deze goederen is als bewaarder ervan in staat, ze op elke vordering opnieuw aan te bieden, aangezien de persoon die de summiere aangifte heeft ondertekend, op dat ogenblik de goederen niet langer in zijn feitelijke macht heeft. De persoon die de verplichtingen welke voortvloeien uit de tijdelijke opslag van de goederen dient na te komen is volgens het Hof de persoon die de goederen, na de lossing ervan, onder zich heeft om ze te verplaatsen of op te slaan. Het Antwerpse Hof van Beroep bevestigde vervolgens dat deze omschrijving van toepassing is op de stuwadoor³⁸¹. Het Unamar-arrest is van groot belang voor de goederenbehandelaars, aangezien het met zich meebrengt dat de goederenbehandelaars douaneschuldenaar worden wanneer goederen in tijdelijke opslag worden gestolen terwijl ze zich onder hun hoede bevinden. Het douanerecht bevestigt dus het controlerecht van de *terminal operator* en het accentueert meteen de bijzondere verantwoordelijkheid van deze dienstverlener³⁸².

Er kan dan ook worden gesteld dat de huidige aansprakelijkheidsregeling i.v.m. de havenbehandelingen niet of minstens gebrekkig is afgestemd op de feitelijke en juridische realiteit van het hedendaagse havenbedrijf. De havengebruiken en de erop aansluitende rechtspraak inzake de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar kwamen tot ontwikkeling in een fundamenteel andere economische en juridische context dan de huidige en kunnen vandaag als voorbijgestreefd worden beschouwd. Vanuit haveneconomisch standpunt blijkt de principiële niet-aansprakelijkheid van de *terminal operator* meer en meer een anomalie.

7.200. Ten achtste en ten slotte bestaat omtrent het aansprakelijkheidsvacuüm een groeiend ongenoegen bij de ladingbelanghebbenden en de expediteurs. Zij vinden de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar onredelijk en onevenwichtig en dringen sedert geruime tijd aan op een nieuwe regeling. Dat de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaars in haar rigiditeit niet aansluit bij de realiteit blijkt ook uit een regelmatig door deze partijen betoonde bereidheid om, omwille van commerciële redenen, een beperkte aansprakelijkheid tegenover de ladingbelanghebbenden op zich te nemen.

- ONDUIDELIJKHEID OMTRENT DE HAVENPROCEDURES I.V.M. UITGAANDE GOEDEREN

7.201. In de praktijk rijzen regelmatig problemen i.v.m. de rechtspositie van de goederenbehandelaar die op zijn terminal goederen in ontvangst neemt van een in opdracht van de ladingbelanghebbende of zijn expediteur optredende wegvervoerder. Als aannemer heeft de goederenbehandelaar geen bevoegdheid om voor rekening van de ladingbelanghebbende vrachtbrieven te ondertekenen of om voorbehoud te maken over de staat van de goederen. Goederenbehandelaars wensen in dat verband overigens geen aansprakelijkheid op zich te nemen³⁸³. Wanneer het niet kan worden uitgesloten dat de wegvervoerder na het opstellen van een Equipment Interchange Report (EIR) weggrijpt van de kaai en de container doet verdwijnen,

³⁸⁰ HvJ 15 september 2005, *Unamar*, C-140/94, *Jur.* 2005, I-8245; Cornette, M., “Douaneaansprakelijkheid en haven van Antwerpen. Quousque tandem A.W.D.A.?”, *RW* 2005-06, (121), 129-131.

³⁸¹ Antwerpen 13 februari 2007, 2002/AR/2413 en 2003/AR/70, onuitg.

³⁸² Naar verluidt zou de douaneadministratie overigens van mening zijn dat de leer van het Unamar-arrest eveneens van toepassing is op de tijdelijke opslag vóór verscheping van goederen die vanuit het binnenland op de haventerminal worden aangeleverd.

³⁸³ Zie nader De Wit, R., “Tussen kaai en schip. Enkele beschouwingen over de rechtsverhouding tussen ladingbelanghebbenden, commissionair-expediteurs en goederenbehandelaars”, *LA Libert*, (111), 129-133.

kan de uitgave door de exploitant van een container terminal van dergelijk EIR niet eens gelden als bewijs van de juridische of feitelijke aflevering van een container door de wegvervoerder³⁸⁴.

- ONDUIDELIJKHEID OMTRENT DE HAVENPROCEDURES I.V.M. INKOMENDE GOEDEREN

7.202. De Zeewet bevat geen regeling over de havenprocedures i.v.m. importgoederen. In de praktijk rijzen diverse problemen, zowel i.v.m. klassiek stukgoedverkeer als, in toenemende mate, i.v.m. containerverkeer.

7.203. Van oudsher wordt in de havenpraktijk gebruikt gemaakt van een Laat-Volgen (L/V) of volgbriefje. Dit is een document waarmee de zeevervoerder (of zijn scheepsagent) de goederenbehandelaar opdraagt om goederen af te leveren aan de ladingbelanghebbende die bij de scheepsagent een origineel exemplaar van het cognossement heeft ingeleverd. Met het L/V kan de ontvanger geloste goederen in de haven ophalen. Door de ondertekening van het L/V bevestigt de ontvanger ontvangst van de goederen en verleent hij kwijting aan de zeevervoerder. Het L/V fungeert meteen als document waarop de ontvanger conform artikel 91 van de Zeewet protest omtrent de staat of de hoeveelheid van de ontvangen goederen kan aantekenen. Het vervult in de context van de zeevervoerovereenkomst dus een belangrijke bewijsfunctie. Het L/V wordt als dusdanig nergens in de Zeewet vermeld maar zijn functie wordt bevestigd in de Antwerpse Reglementen inzake verblijf van inkomende goederen op kaai³⁸⁵ en inontvangstnemingskosten³⁸⁶ en erkend in de rechtspraak³⁸⁷.

³⁸⁴ Antwerpen, 15 maart 2004, Maria Aertsen q.q. t. Allianz-Via I.A.R.D. e.a., 1996/AR/2225, onuitg.

³⁸⁵ Het Reglement inzake verblijf van inkomende goederen op kaai is goedgekeurd door de onderscheiden beroepsverenigingen van de Antwerpse haven en bekrachtigd door de Antwerpse Gemeenschap voor de Haven (AGHA) en de Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen-Waasland (artikel 1.3). Het Reglement is, luidens artikel 1.0,

van toepassing op goederen die te Antwerpen toekomen, onder een cognossement waarin de clausule van ambtshalve inontvangstneming voorkomt of die afgeleverd worden onder "liner terms", en op containers gelost uit conventionele schepen.

Artikel 1.1 van het reglement luidt als volgt:

Behoudens de hieronder vermelde uitzonderingen, genieten deze goederen van een vrij verblijf of kade gedurende 48 uur. Na afloop hiervan moeten verblijfskosten worden betaald, zoals vastgelegd in onderstaand tarief, tenzij het laatvolgen (L/V) vóór het einde van de vrijstelling werd afgetekend.

Het reglement bevat enkel een kosten- en geen risicoverdeling.

³⁸⁶ Het Reglement der inontvangstnemingskosten werd uitgevaardigd door de Antwerpse Scheepvaartvereniging in overleg met de Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf (A.B.A.S.). Artikel 1 van het reglement luidt als volgt:

De clausule der ambtshalve inontvangstneming geeft aan de kapitein of aan zijn agent de opdracht de goederen te lossen op kaai of rechtstreeks in lichter, in wagon of camion, waar de aflevering geschiedt, zulks onder controle van de scheepsagent, maar op kosten, risico en gevaar van de goederen. Dit reglement stelt de tarieven voor deze bewerking vast en regelt er de toepassingsvoorwaarden van.

Artikel 4 van het reglement luidt als volgt:

Wanneer de goederen, na het aftekenen van het laatvolgen, door de ontvanger en/of zijn aangestelde niet worden weggevoerd, verblijven zij op kade of waar dan ook op eigen kosten, risico en gevaar, zonder enige verantwoordelijkheid van de behandelaar die de inontvangstneming uitvoert, de stuwadoor, de kapitein, de rederij en/of de scheepsagent. Indien het laatvolgen niet wordt afgetekend binnen de voorziene termijn vallen de goederen onder toepassing van het reglement inzake het verblijf van inkomende goederen op kaai.

Deze bepaling van het reglement lijkt logischerwijze enkel te gelden voorzover in het cognossement een clausule van ambtshalve inontvangstneming is opgenomen.

³⁸⁷ Antwerpen 29 juni 1993, *EV/R* 1993, 894; Kh. Antwerpen 15 maart 1983, *TBH* 1987, 23; Kh. Gent 31 mei 1983, *IVLZ* 1983, 504; Delwaide-Blockx 1991, 133-134, nrs. 68 *in fine* en 69; De Weerdt, I., "Het verhandelbaar cognossement, Art. 91", in De Weerdt II, 102-104, nr. 692; Roland, S., "Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994", in LA Putzeys, (377), 378; Stevens VOC, 157-158, nr. 278. Uit een beding in het Laat-Volgen dat de goederen, na aftekening van het Laat-Volgen op eigen kosten, risico en gevaar op de kade verblijven, kan niet *a contrario* worden afgeleid dat de goederen voordien op risico van de zeevervoerder op de kade verbleven, wanneer

7.204. In de praktijk bestaat er inzake de vrijgaveprocedures op stukgoed- en RoRo-kaaien weinig uniformiteit, en worden van klant tot klant andere afspraken gemaakt. Ook in de gevallen waar met een klassiek L/V wordt gehanteerd, duiken klachten op over de zeer uiteenlopende inhoud en lay-out van dit document.

7.205. In de praktijk worden op L/Vs vaak stijlclausules aangebracht als "per joint survey" of "per outturn report". Opmerkingen van de goederenbehandelaar over de staat van de geloste goederen op het outturn report worden vaak geneutraliseerd door ondertekening door de kapitein met de vermelding dat alles werd gelost zoals beschreven in het cognossement. Alleszins wordt het L/V in de praktijk van het klassieke stukgoedverkeer nog zelden gebruikt als document om voorbehoud op te formuleren.

7.206. Over de rechtsgevolgen van de ondertekening van het L/V bestaan in de dagelijkse havenpraktijk heel wat misverstanden en zelfs een gebrek aan kennis. Bij sommigen leeft de overtuiging dat de *terminal operator* aansprakelijkheid draagt tot aan de aftekening van het L/V, op welk ogenblik de goederenbelanghebbende sowieso de aansprakelijkheid overneemt. Hierbij wordt echter het gecombineerde effect uit het oog verloren van een *Period of Responsibility Clause* en de heersende rechtspraak inzake de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent. Zoals uiteengezet leiden deze twee factoren tot een aansprakelijkheidsvacuüm ten nadele van de ladingbelanghebbenden. Wanneer het L/V wordt afgetekend, is voor de positie van de *terminal operator* tegenover de ladingbelanghebbende dan ook zonder belang. Anderzijds blijft het onduidelijk op welk precies ogenblik de goederenbehandelaar ophoudt als uitvoeringsagent op te treden en zich eventueel blootstelt aan buitencontractuele vorderingen van de ladingbelanghebbende³⁸⁸.

7.207. Bij de overdracht van containers wordt meestal een *Equipment Interchange Report* (EIR) gebruikt. Het L/V wordt bij containervervoer vaak reeds afgetekend voor de goederen worden weggehaald. Bij overdracht van importcontainers door de goederenbehandelaar aan de wegvervoerder fungeert het EIR dan als ontvangstbewijs en als document waarop de (vrachtwagenbestuurder van de) wegvervoerder opmerkingen kan aantekenen omtrent de uiterlijke staat van de door hem ontvangen container³⁸⁹. Het EIR dient echter niet om t.a.v. de zeevervoerder voorbehoud over de lading te formuleren. Opmerkingen op het EIR gelden m.n. niet als opmerkingen over de staat of de hoeveelheid van de goederen in de container in de zin van artikel 91, A, § 3, 6° van de Zeewet³⁹⁰. Wanneer de in het EIR vastgestelde uitwendige staat van de container in oorzakelijk verband staat met de schade aan de inhoud, zou het voorbehoud, gemaakt op het L/V "volgens Interchange Rapport", nochtans als een geldig (en tijdig) voorbehoud ten aanzien van de zeevervoerder in de zin van artikel 91, A, § 3, 6° van de Zeewet kunnen gelden³⁹¹. Los daarvan rijst de vraag of de wegvervoerder gemandateerd is om voor rekening van de ladingontvanger voorbehoud tegenover de zeevervoerder te formuleren.

7.208. In het raam van containervervoer wordt alleszins aangevoeld dat het traditionele L/V als fysiek document niet snel genoeg kan circuleren tussen scheepsagent, expediteur, transportfirma

het cognossement een geldige "Period of Responsibility"-clausule bevat (Kh. Antwerpen 11 maart 2003, *EVR* 2004, 54).

³⁸⁸ Zie reeds *supra*, nr. 7.192.

³⁸⁹ Stevens *VOC*, 157-158, nr. 278; Roland, S., "Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994", in LA Putzeys, (377), 378.

³⁹⁰ Kh. Antwerpen 15 maart 1983, *TBH* 1987, 23, *EVR* 1983, 190; Antwerpen 8 februari 1994, *RHA* 1994, 167; Roland, S., "Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994", in LA Putzeys, (377), 278, vn. 4.

³⁹¹ Antwerpen 30 mei 1995, aangehaald in De Weerd, I., "Het verhandelbaar cognossement, Art. 91", in De Weerd II, 104, nr. 693.

en individuele chauffeur. Daarom onstond de gedachte om bij aflevering van FCL-containers op omheinde full containerterminals het traditionele laat-volgen te vervangen door een geïnformatiseerde vrijstelling³⁹².

De AGHA-Resolutie van 22 december 1994 (zoals gewijzigd op 4 september 1997) i.v.m. de procedure voor de aflevering van containers op omheinde containerterminals bepaalt dat de ladingbelanghebbende die het cognossement aanbiedt aan de scheepsagent, hiervoor geen L/V ontvangt, maar een document waarop het containerprefix en -nummer en een codenummer, dat op unieke en permanente wijze verbonden is aan een container, worden vermeld. Door het codenummer bekend te maken, neemt de scheepsagent een verplichting tot aflevering op zich. De ladingbelanghebbende geeft vervolgens het codenummer door aan degene die feitelijk de container op de terminal zal afhalen. De scheepsagent van zijn kant geeft de containerprefix en -nummer en het daaraan gekoppelde codenummer door aan de *terminal operator* d.m.v. een EDI-bericht (COREOR – Container Release Order). Hierdoor geeft hij de *terminal operator* toestemming om de container af te leveren aan degene die het codenummer kent. Wanneer de chauffeur zich op de terminal aanbiedt, dient hij de containerprefix en -nummer en het bijbehorende codenummer in te voeren in het computersysteem van de terminal, waarna hij de container kan meenemen. Opmerkingen i.v.m. de staat van de container moeten worden geformuleerd op het AVC-document (Aflevering Volle Containers), dat ondertekend wordt door de chauffeur en de *terminal operator*. Het AVC is enerzijds een EIR voor de container, en anderzijds een ontvangstbewijs voor de goederen die zich in de container bevinden. De ondertekening van het AVC door de *terminal operator* heeft uitsluitend betrekking op de uitwendige staat van de container en brengt luidens de Resolutie nooit enige verantwoordelijkheid m.b.t. de goederen met zich mee. Gedurende een vrije periode van 5 werkdagen kan de container op verantwoordelijkheid van de *terminal operator* op kaai verblijven. Wordt de container niet binnen de 5 werkdagen afgehaald, dan wordt hij geacht in goede uiterlijke staat te zijn afgeleverd en wordt bij de latere afhaling geen AVC meer opgemaakt. Die gevolgen kunnen worden vermeden wanneer de ladingbelanghebbende minstens één dag vóór het verstrijken van de vrije periode een schriftelijke bewaringsopdracht geeft aan de *terminal operator*. Dan ontstaat tussen hen een rechtstreekse contractuele band. De Resolutie regelt in dat verband de vergoeding voor de bewaringsopdracht en de aansprakelijkheid van de *terminal operator*³⁹³.

De AGHA-Resolutie inzake het e-L/V is geen wet en evenmin een beslissing van de uitvoerende macht. Zij kan evenmin bogen op een jarenlange toepassing en kan dus niet worden geacht toepasselijk zijn als gewoonterecht of als gebruik³⁹⁴. Vanzelfsprekend is noch de *terminal operator* noch de vervoerder verplicht om het systeem van de Resolutie toe te passen. Zij kunnen dit per lijndienst invoeren door een overeenkomst in die zin te sluiten³⁹⁵. Wanneer een dergelijk ‘convenant’ is gesloten tussen scheepsagent en *terminal operator*, zal de cognossementhouder in de praktijk gedwongen zijn om het systeem toe te passen. Om de Resolutie aan hem tegenstelbaar te maken, werd gesuggereerd dat de tekst ervan onmiddellijk ter kennis van de cognossementhouder dient te worden gebracht bij het aanbieden van het cognossement³⁹⁶.

De aansprakelijkheid van de *terminal operator* gedurende de vrije periode van vijf werkdagen doet vragen rijzen. Voor zover de *terminal operator* optreedt als uitvoeringsagent van de zeevervoerder, kan hij zich immers beroepen op de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent. Slechts indien de

³⁹² Heirbaut, H., “Het elektronisch laat-volgen en cognossement”, in De Weerdt II, 187, nrs. 788-789.

³⁹³ Zie Stevens VOC, 158-161, nrs. 279-280; Heirbaut, H., “Het elektronisch laat-volgen en cognossement”, *a.c.*, 188-189, nr. 791 en 190-193, nrs. 795-799.

³⁹⁴ Roland, S., “Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994”, in LA Putzeys, (377), 380.

³⁹⁵ Heirbaut, H., “Het elektronisch laat-volgen en cognossement”, *a.c.*, 189, 793.

³⁹⁶ Roland, S., “Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994”, *a.c.*, 380.

terminal operator op grond van de “Antwerp reception clause” (clausule van ambtshalve inontvangstneming) optreedt in naam en voor rekening van de ladingbelanghebbende, heeft deze laatste tegen hem een contractuele vordering³⁹⁷. Ook de draagwijdte van het vermoeden, na afloop van de vrije periode, dat de container in uitwendig goede staat is afgeleverd is niet geheel duidelijk. Ten slotte lijken de artikelen 7 en 8 van de Resolutie tegenstrijdig te zijn: artikel 8 bepaalt dat, indien de ladingbelanghebbende een uitdrukkelijke bewaringsopdracht geeft aan de *terminal operator*, deze laatste “ontlasting” verkrijgt voor alle schade en verlies ontstaan vóór de daadwerkelijke uitoefening van de opdracht. Dit lijkt strijdig te zijn met artikel 7, dat de *terminal operator* aansprakelijkheid oplegt voor de vrije periode, d.i. noodzakelijkerwijs vóór de uitvoering van de bewaringsopdracht; dit laatste is dan weer moeilijk in te passen in het reeds besproken, jurisprudentieel bepaalde aansprakelijkheidsstatuut van de goederenbehandelaar³⁹⁸.

Wat er ook van zij, er dient te worden vastgesteld dat de Resolutie vandaag in de praktijk niet (geheel) wordt gevolgd. Er zijn wel verscheidene systemen in werking waarbij het traditionele Laat/Volgen is vervangen door een elektronisch vrijgavebericht.

7.209. Uit een in 2007 uitgevoerde *fact finding*-ronde in de haven van Antwerpen bleek inderdaad een groot gebrek aan uniformiteit in de werkprocedures. Vooreerst kampten de goederenbehandelaars met de moeilijkheid dat van klant tot klant andere werkprocedures worden afgesproken. Importcontainers die aankomen op container terminals werden vrijgesteld via het klassieke L/V, via fax, via e-mail en via COREOR-berichten. In deze drie laatste hypothesen was een vrijstelling met of zonder pincode mogelijk.

In de gevallen waar nog wel met een klassiek L/V werd gewerkt, werd dit document op oneigenlijke wijze gebruikt. De L/Vs werden immers op voorhand door de ontvanger afgetekend en in pakketten bij de *terminal operators* afgegeven, die deze dan noodgedwongen verwerkten wanneer er tussendoor even tijd voor was. Bij één belangrijke *terminal operator* die in de Antwerpse haven verschillende terminals exploiteert, gebeurde dit in pakket afgeven van L/Vs zelfs op één centraal punt in de haven. Het L/V werd soms dagen op voorhand afgetekend ten einde de aanrekening van verblijfskosten te vermijden³⁹⁹. Het L/V werd niet meer gebruikt om voorbehoud over de staat of de hoeveelheid van de goederen te formuleren. Het was nog slechts een plichtpleging die door de *terminal operators* die werken voor rederijen die aan het gebruik van het klassieke L/V vasthouden, werd opgelegd om ten voordele van hun opdrachtgever décharge te bekomen. De ontvangers kloegen bovendien over het feit dat zij van de *terminal operators* voor het op voorhand afgeleverde L/V nooit een ontvangstbewijs verkregen. Dit illustreert goed de verworping van het L/V: het wordt niet meer afgetekend tegen ontvangst van goederen, zodat de afgever van het ontvangstbewijs in plaats van zijn goederen dan maar een ontvangstbewijs voor het ontvangstbewijs wil, wat uiteraard een zinledige oplossing is. Er waren ook *terminal operators* die de afgetekende L/Vs nooit terugbezorgen aan de scheepsagent. Met dit alles was het L/V in het FCL-vervoer verworpen tot een havendocument dat nog maar in bepaalde klantenrelaties werd gebruikt, slechts een klein deel van zijn wezenlijke juridische functies vervulde, en door vrijwel alle gebruikers als een zinloze rompslomp werd gezien.

De digitalisering van de procedures is alleszins onverminderd voortgegaan: zo hebben *terminal operators* web-based systemen voor het boeken van vrachtwagenslots op touw gezet, waarbinnen het gebruik van deze pincodes eveneens essentieel is en waarbij administratieve formaliteiten op de terminal tot een minimum worden beperkt. De steeds verdere verspreiding van een

³⁹⁷ Roland, S., “Kanttekeningen bij de AGHA-resolutie van 22 december 1994”, *o.c.*, 385-387; Stevens VOC, 161, nr. 280.

³⁹⁸ Stevens VOC, 160-161, nr. 280.

³⁹⁹ Zie daarover het Reglement inzake verblijf van inkomende goederen op kaai, vermeld *supra*, nr. 7.203, in vn.

elektronische pincode-beveiliging werkt de veroudering van de klassieke L/V-procedure verder in de hand. De aansprakelijkheidsconsequenties van de digitalisering zijn echter verre van duidelijk. Van de zijde van de zeevervoerders en de scheepsagenten wordt wel eens gesteld dat hun aansprakelijkheid ophoudt bij het doorgeven van de pincode. De *terminal operators* menen dat zij van alle aansprakelijkheid zijn ontheven vanaf het ogenblik dat zij een vrijstellingsbericht hebben ontvangen.

In 2010 is een poging ondernomen om de te Antwerpen geldende zelfreguleringsinstrumenten verder aan de digitaliseringsgolf aan te passen. op 3 september 2010 nam Alfaport Antwerpen een Resolutie “betreffende de elektronische vrijgave van containers in de haven van Antwerpen” aan. Door deze Resolutie werd de Resolutie van Agha van 22 december 1994 i.v.m. de procedure voor de aflevering van containers op omheinde containerterminals ingetrokken. Bij de nieuwe Resolutie horen een “Modelconvenant voor de elektronische vrijgave van containers in de haven van Antwerpen tussen de goederenbehandelaar en de rederij of haar scheepsagent” alsook een “Modelconvenant voor de elektronische vrijgave van containers in de haven van Antwerpen tussen de rederij of haar scheepsagent en de expediteur”, met bijhorende “Voorwaarden voor de elektronische vrijgave van containers in de haven van antwerpen”.

Ten slotte dient te worden vastgesteld dat er vooralsnog geen sprake is van uniformisering tussen de Vlaamse zeehavens, zelfs niet binnen bedrijven die in meer dan één haven werkzaam zijn. Tijdens de reeds vermelde *fact finding* werd genoteerd dat voor een eventuele harmonisering op Vlaams niveau alvast belangstelling bestaat.

7.210. In het raam van de automatisering van "gate out"-systemen op containerterminals komt het voor dat van elke uitgaande container standaard een aantal foto's worden gemaakt. In dit verband rijzen o.m. de vragen wie heeft toegang tot deze foto's heeft, en op welke wijze, hoelang de foto's worden bewaard en, vooral, wat de bewijswaarde van de foto's is, mede gelet op het feit dat de foto's slechts betrekking hebben op de uiterlijke staat van de container. De invoering van scantechnologie, waarmee ook de inhoud van containers kan worden gecontroleerd, kan analoge problemen doen rijzen.

7.211. Een laatste praktisch probleem is dat vrijgegeven, maar nog niet afgehaalde containers wel eens opnieuw worden geblokkeerd. De *terminal operator* doet dit op vraag van de scheepsagent omdat verschuldigde demurrage-kosten nog niet werden betaald. Er bestaat onzekerheid over de rechtmatigheid van dergelijke nieuwe blokkering.

- GEBREKKIGHEID VAN HET BEHEERSINSTRUMENTARIUM VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR

7.212. De huidige wetgeving biedt de goederenbehandelaar geen adequaat beheersinstrumentarium. Zoals hieronder nader toegelicht, bestaat onduidelijkheid over de uitgestrektheid van het retentierecht van de goederenbehandelaar⁴⁰⁰ en over de maatregelen die hij kan treffen m.b.t. risicogoederen⁴⁰¹ en onbeheerde goederen⁴⁰². Ook omtrent de gelding van kaai- en terminalreglementen bestaat aanzienlijke rechtsonzekerheid⁴⁰³.

⁴⁰⁰ Zie *infra*, nr. 7.385.

⁴⁰¹ Zie *infra*, nr. 7.374.

⁴⁰² Zie *infra*, nr. 7.379.

⁴⁰³ Zie *infra*, nrs. 7.308 e.v.

7.213. M.b.t. de aansprakelijkheid van goederenbehandelaars werd onder impuls van UNCITRAL een verdrag tot stand gebracht. Het Verdrag van de Verenigde Naties van Wenen van 19 april 1991 betreffende de aansprakelijkheid van uitbaters van vervoerterminals in de internationale handel (hieronder: ‘OTT-Verdrag’)⁴⁰⁴ vestigt een dwingendrechtelijk aansprakelijkheidsregime dat bedoelde *terminal operator* aansprakelijkheid oplegt vanaf de inontvangstname van de goederen tot de overhandiging of terbeschikkingstelling ervan aan de rechthebbende. De aansprakelijkheid wordt vermoed maar is anderzijds beperkt tot een forfaitaire, op het gewicht van de goederen gebaseerde som.

Het OTT-Verdrag regelt o.m.:

- het toepassingsgebied;
- de aansprakelijkheidsperiode;
- het uitreiken van een document;
- de grondslag van aansprakelijkheid;
- de beperking van aansprakelijkheid;
- de toepassing op buitencontractuele vorderingen;
- het verlies van het recht op beperking van aansprakelijkheid;
- de behandeling van gevaarlijke goederen;
- het retentierecht van de *terminal operator*;
- de melding van verlies, schade of vertraging;
- de verjaring;
- het dwingendrechtelijk karakter.

Het OTT-Verdrag is tot op heden niet in werking getreden. Slechts een viertal landen zijn toegetreden. Het betreft geen toonaangevende maritieme landen en er is geen enkel buurland van België en zelfs geen enkel Europees land bij. Dit neemt niet weg dat de tekst een internationale tendens reflecteert naar een aanscherping van de aansprakelijkheid van *terminal operators*. De uit het huidige Belgische recht voortvloeiende quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar is er alleszins niet mee te verzoenen.

7.214. Het principe van een dwingendrechtelijke aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar voor verlies van of schade aan de op zijn terminal verblijvende lading is hernomen in de Rotterdamse Regelen, die o.m. de volgende inz. op goederenbehandelaars gerichte aansprakelijkheidsregeling bevatten:

Article 19 Liability of maritime performing parties

1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if:

(a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and

(b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from

⁴⁰⁴ Voor overzichten, zie o.m. De Wit, R., “Nieuwe regelgeving voor tussenpersonen in het vervoersrecht – De V.N.-Conventie over de aansprakelijkheid van uitbaters van opslag- en overslagbedrijven in de internationale handel”, in *Liber amicorum Paul De Vroede*, I, Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1994, 651-670; Libert, H., “Het UNCITRAL ontwerp-verdrag betreffende de aansprakelijkheid van terminal operators en de invloed ervan op het aansprakelijkheidsregime van de Antwerpse havenbedrijven”, *RHA* 1989-90, 211-237.

the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.

2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.

3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.

4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.

Het begrip "performing party" wordt in het verdrag gedefinieerd als volgt:

(a) "Performing party" means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

(b) "Performing party" does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier (art. 1.6).

Het begrip "maritime performing party" betekent

a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area (art. 1.7).

Voorts moet o.m. rekening worden gehouden met de volgende bepaling betreffende de inroepbaarheid van verweermiddelen:

Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:

(a) The carrier or a maritime performing party;

(b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or

(c) Employees of the carrier or a maritime performing party (art. 4.1).

De Regelen vermelden ook de mogelijkheid van een FIOS-beding, onder welk de goederenbehandelaar optreedt in opdracht van de ladingbelanghebbende⁴⁰⁵.

7.215. In wezen komt het nieuwe regime erop neer dat de *terminal operator* m.b.t. de hem overhandigde goederen een eigen aansprakelijkheid op zich moet nemen die echter niet verder strekt dan deze welke op de zeevervoerder rust. Wat ook het lot van de Rotterdamse Regelen wordt, zij versterken de tendens naar een accentuering van de eigen aansprakelijkheid van de

⁴⁰⁵ Art. 13.2 van de Regelen luidt:

Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.

terminal operator, en doen de uitzonderingspositie van het vigerende Belgische recht des te sterker uitkomen. Niet verwonderlijk werd in de rechtsleer reeds genoteerd dat de nieuwe regeling voor de Belgische stuwadoor "het einde van een gouden tijdperk" kan betekenen⁴⁰⁶.

7.216. Vooralnog bestaat betreffende het privaatrechtelijk statuut van de goederenbehandelaar geen Europese regelgeving⁴⁰⁷.

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

- DUITSLAND

7.217. In Duitsland bestaat terzake van van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar geen specifieke wettelijke regeling. In het *Handelsgesetzbuch* is wel een afzonderlijk hoofdstuk over opslagovereenkomsten ("Lagergeschäft") opgenomen (§§ 467-475h)⁴⁰⁸, dat niet specifiek op goederenbehandeling in havens is gericht en hieronder buiten beschouwing blijft.

⁴⁰⁶ Roland, S., "Aansprakelijkheid voor ladingschade die, in Antwerpen, voor het zeevervoer ontstaat", LA Roland, (377), 390.

⁴⁰⁷ Zie wel *supra*, nr. 7.199 betreffende Europese regelgeving betreffende de beveiliging van schepen en havens.

⁴⁰⁸ Voor een beknopte situering, zie Grass, W., *Das neue Transport- und Speditionsrecht*, München, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1999, 43-46; voor een uitvoerige commentaar, zie Koller, 1913-1974 en Knorre-Demuth-Schmid, *passim*. De bedoelde wetsbepalingen luiden:

§ 467 Lagergeschäft

(1) *Durch den Lagervertrag wird der Lagerhalter verpflichtet, das Gut zu lagern und aufzubewahren.*

(2) *Der Einlagerer wird verpflichtet, die vereinbarte Vergütung zu zahlen.*

(3) *Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten nur, wenn die Lagerung und Aufbewahrung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehören. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Lagergeschäfts auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.*

§ 468 Behandlung des Gutes, Begleitpapiere, Mitteilungs- und Auskunftspflichten

(1) *Der Einlagerer ist verpflichtet, dem Lagerhalter, wenn gefährliches Gut eingelagert werden soll, rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen. Er hat ferner das Gut, soweit erforderlich, zu verpacken und zu kennzeichnen und Urkunden zur Verfügung zu stellen sowie alle Auskünfte zu erteilen, die der Lagerhalter zur Erfüllung seiner Pflichten benötigt.*

(2) *Ist der Einlagerer ein Verbraucher, so ist abweichend von Absatz 1*

1. *der Lagerhalter verpflichtet, das Gut, soweit erforderlich, zu verpacken und zu kennzeichnen,*

2. *der Einlagerer lediglich verpflichtet, den Lagerhalter über die von dem Gut ausgehende Gefahr allgemein zu unterrichten; die Unterrichtung bedarf keiner Form.*

Der Lagerhalter hat in diesem Falle den Einlagerer über dessen Pflicht nach Satz 1 Nr. 2 sowie über die von ihm zu beachtenden Verwaltungsvorschriften über eine amtliche Behandlung des Gutes zu unterrichten.

(3) *Der Einlagerer hat, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Lagerhalter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch*

1. *ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung,*

2. *Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes oder*

3. *Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 413 Abs. 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.*

§ 414 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 ist entsprechend anzuwenden.

(4) *Ist der Einlagerer ein Verbraucher, so hat er dem Lagerhalter Schäden und Aufwendungen nach Absatz 3 nur zu ersetzen, soweit ihm ein Verschulden trifft.*

§ 469 Sammellagerung

(1) *Der Lagerhalter ist nur berechtigt, vertretbare Sachen mit anderen Sachen gleicher Art und Güte zu vermischen, wenn die beteiligten Einlagerer ausdrücklich einverstanden sind.*

(2) *Ist der Lagerhalter berechtigt, Gut zu vermischen, so steht vom Zeitpunkt der Einlagerung ab den Eigentümern der eingelagerten Sachen Miteigentum nach Bruchteilen zu.*

(3) *Der Lagerhalter kann jedem Einlagerer den ihm gebührenden Anteil ausliefern, ohne daß er hierzu der Genehmigung der übrigen Beteiligten bedarf*

§ 470 Empfang des Gutes

Befindet sich Gut, das dem Lagerhalter zugesandt ist, beim Empfang in einem beschädigten oder mangelhaften Zustand, der äußerlich erkennbar ist, so hat der Lagerhalter Schadenersatzansprüche des Einlagerers zu sichern und dem Einlagerer unverzüglich Nachricht zu geben.

§ 471 Erhaltung des Gutes

(1) Der Lagerhalter hat dem Einlagerer die Besichtigung des Gutes, die Entnahme von Proben und die zur Erhaltung des Gutes notwendigen Handlungen während der Geschäftsstunden zu gestatten. Er ist jedoch berechtigt und im Falle der Sammlagerung auch verpflichtet, die zur Erhaltung des Gutes erforderlichen Arbeiten selbst vorzunehmen.

(2) Sind nach dem Empfang Veränderungen an dem Gut entstanden oder zu befürchten, die den Verlust oder die Beschädigung des Gutes oder Schäden des Lagerhalters erwarten lassen, so hat der Lagerhalter dies dem Einlagerer oder, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, dem letzten ihm bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Scheins unverzüglich anzuzeigen und dessen Weisungen einzuholen. Kann der Lagerhalter innerhalb angemessener Zeit Weisungen nicht erlangen, so hat er die angemessen erscheinenden Maßnahmen zu ergreifen. Er kann insbesondere das Gut gemäß § 373 verkaufen lassen; macht er von dieser Befugnis Gebrauch, so hat der Lagerhalter, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, die in § 373 Abs. 3 vorgesehene Androhung des Verkaufs sowie die in Absatz 5 derselben Vorschriften vorgesehenen Benachrichtigungen an den letzten ihm bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Lagerscheins zu richten.

§ 472 Versicherung, Einlagerung bei einem Dritten

(1) Der Lagerhalter ist verpflichtet, das Gut auf Verlangen des Einlagerers zu versichern. Ist der Einlagerer ein Verbraucher, so hat ihn der Lagerhalter auf die Möglichkeit hinzuweisen, das Gut zu versichern.

(2) Der Lagerhalter ist nur berechtigt, das Gut bei einem Dritten einzulagern, wenn der Einlagerer ihm dies ausdrücklich gestattet hat.

§ 473 Dauer der Lagerung

(1) Der Einlagerer kann das Gut jederzeit herausverlangen. Ist der Lagervertrag auf unbestimmte Zeit geschlossen, so kann er den Vertrag jedoch nur unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monat kündigen, es sei denn, es liegt ein wichtiger Grund vor, der zur Kündigung des Vertrags ohne Einhaltung der Kündigungsfrist berechtigt.

(2) Der Lagerhalter kann die Rücknahme des Gutes nach Ablauf der vereinbarten Lagerzeit oder bei Einlagerung auf unbestimmte Zeit nach Kündigung des Vertrags unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monat verlangen. Liegt ein wichtiger Grund vor, so kann der Lagerhalter auch vor Ablauf der Lagerzeit und ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist die Rücknahme des Gutes verlangen.

(3) Ist ein Lagerschein ausgestellt, so sind die Kündigung und das Rücknahmeverlangen an den letzten dem Lagerhalter bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Lagerscheins zu richten.

§ 474 Aufwendungsersatz

Der Lagerhalter hat Anspruch auf Ersatz seiner für das Gut gemachten Aufwendungen, soweit er sie den Umständen nach für erforderlich halten durfte.

§ 475 Haftung für Verlust oder Beschädigung

Der Lagerhalter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Lagerung bis zur Auslieferung entsteht, es sei denn, daß der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte. Dies gilt auch dann, wenn der Lagerhalter gemäß § 472 Abs. 2 das Gut bei einem Dritten einlagert.

§ 475a Verjährung

Auf die Verjährung von Ansprüchen aus einer Lagerung, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterliegt, findet § 439 entsprechende Anwendung. Im Falle des gänzlichen Verlusts beginnt die Verjährung mit Ablauf des Tages, an dem der Lagerhalter dem Einlagerer oder, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, dem letzten ihm bekannt gewordenen legitimierten Besitzer des Lagerscheins den Verlust anzeigt.

§ 475b Pfandrecht

(1) Der Lagerhalter hat wegen aller durch den Lagervertrag begründeten Forderungen sowie wegen unbestrittener Forderungen aus anderen mit dem Einlagerer abgeschlossenen Lager-, Fracht- und Speditionsverträgen ein Pfandrecht an dem Gut. Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf die Forderung aus einer Versicherung sowie auf die Begleitpapiere.

(2) Ist ein Orderlagerschein durch Indossament übertragen worden, so besteht das Pfandrecht dem legitimierten Besitzer des Lagerscheins gegenüber nur wegen der Vergütungen und Aufwendungen, die aus dem Lagerschein ersichtlich sind oder ihm bei Erwerb des Lagerscheins bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt waren.

(3) Das Pfandrecht besteht, solange der Lagerhalter das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber verfügen kann.

7.218. In de praktijk komt het ook in Duitsland voor dat de goederenbehandelaar werkt in opdracht van het schip of, ingeval van een FIO-beding of een aanverwante clausule, in opdracht van de lading. In het eerste geval zal de goederenbehandelaar, wanneer de goederen na lossing worden opgeslagen in afwachting van overhandiging aan de ladingbelanghebbende, werken als "Allonge des Schiffes". Wanneer de zeevervoerder de goederen aldus met tussenkomst van de goederenbehandelaar opslaat in het belang van de ladingbelanghebbende, en de goederen beschadigd raken of verloren gaan, kan de zeevervoerder de door de ladingbelanghebbende geleden schade zelf doen vergoeden door de goederenbehandelaar (zgn. *Drittschadenliquidation*), of de vordering aan de goederenbelanghebbende overdragen, zodat deze het contractuele

§ 475c Lagerschein

(1) *Über die Verpflichtung zur Auslieferung des Gutes kann von dem Lagerhalter, nachdem er das Gut erhalten hat, ein Lagerschein ausgestellt werden, der die folgenden Angaben enthalten soll:*

1. *Ort und Tag der Ausstellung des Lagerscheins;*
2. *Name und Anschrift des Einlagerers;*
3. *Name und Anschrift des Lagerhalters;*
4. *Ort und Tag der Einlagerung;*
5. *die übliche Bezeichnung der Art des Gutes und die Art der Verpackung, bei gefährlichen Gütern ihre nach den Gefahrgutvorschriften vorgesehene, sonst ihr allgemein anerkannte Bezeichnung;*
6. *Anzahl, Zeichen und Nummern der Packstücke;*
7. *Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes;*
8. *im Falle der Sammlagerung einen Vermerk hierüber.*

(2) *In den Lagerschein können weiter Angaben eingetragen werden, die der Lagerhalter für zweckmäßig hält.*

(3) *Der Lagerschein ist vom Lagerhalter zu unterzeichnen. Eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.*

§ 475d Wirkung des Lagerscheins

(1) *Der Lagerschein ist für das Rechtsverhältnis zwischen dem Lagerhalter und dem legitimierten Besitzer des Lagerscheins maßgebend.*

(2) *Der Lagerschein begründet insbesondere die widerlegliche Vermutung, daß das Gut und seine Verpackung in bezug auf den äußerlichen Zustand sowie auf Anzahl, Zeichen und Nummern der Packstücke wie im Lagerschein beschrieben übernommen worden sind. Ist das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes oder der Inhalt vom Lagerhalter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung in den Lagerschein eingetragen worden, so begründet dieser auch die widerlegliche Vermutung, daß Gewicht, Menge oder Inhalt mit den Angaben im Lagerschein übereinstimmt. Ist der Lagerschein einem gutgläubigen Dritten übertragen worden, so ist die Vermutung nach den Sätzen 1 und 2 unwiderleglich.*

(3) *Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Lagerhalter und dem Einlagerer bleiben die Bestimmungen des Lagervertrages maßgebend.*

§ 475e Auslieferung gegen Rückgabe des Lagerscheins

(1) *Ist ein Lagerschein ausgestellt, so ist der Lagerhalter zur Auslieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Lagerscheins, auf dem die Auslieferung bescheinigt ist, verpflichtet.*

(2) *Die Auslieferung eines Teils des Gutes erfolgt gegen Abschreibung auf dem Lagerschein. Der Abschreibungsvermerk ist vom Lagerhalter zu unterschreiben.*

(3) *Der Lagerhalter haftet dem rechtmäßigen Besitzer des Lagerscheins für den Schaden, der daraus entsteht, daß er das Gut ausgeliefert hat, ohne sich den Lagerschein zurückgeben zu lassen oder ohne einen Abschreibungsvermerk einzutragen.*

§ 475f Legitimation durch Lagerschein

Zum Empfang des Gutes legitimiert ist derjenige, an den das Gut nach dem Lagerschein ausgeliefert werden soll oder auf den der Lagerschein, wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragen ist. Der Lagerhalter ist nicht verpflichtet, die Echtheit der Indossamente zu prüfen.

§ 475g Traditionsfunktion des Orderlagerscheins

Ist von dem Lagerhalter ein Lagerschein ausgestellt, der durch Indossament übertragen werden kann, so hat, wenn das Gut vom Lagerhalter übernommen ist, die Übergabe des Lagerscheins an denjenigen, den der Lagerschein zum Empfang des Gutes legitimiert, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes.

§ 475h Abweichende Vereinbarungen

Ist der Einlagerer ein Verbraucher, so kann nicht zu dessen Nachteil von den §§ 475a und 475e Abs. 3 abgewichen werden.

vorderingsrecht van de zeevervoerder zelf kan uitoefenen. Ten slotte is het mogelijk dat de zeevervoerder de ladingbelanghebbende – zelfs stiltzwijgend – machtigt om een schadevergoeding te vorderen in eigen naam. Wanneer de zeevervoerder een *Period of Responsibility*-beding kan invoeren, is hij verplicht om tot de vermelde overdracht of machtiging over te gaan. Een eigen vorderingsrecht tegen de goederenbehandelaar verwerft de ladingbelanghebbende pas wanneer de goederenbehandelaar het door de zeevervoerder afgestempelde cognossement in ontvangst neemt. Indien de ladingbelanghebbende de goederenbehandelaar bij die gelegenheid opdraagt om de goederen langer bij zich te houden, komt tussen deze partijen een opslagovereenkomst tot stand, waar de zeevervoerder buiten staat⁴⁰⁹.

7.219. In de algemene voorwaarden van de goederenbehandelaars⁴¹⁰ komen de goederenbehandelaar en zijn opdrachtgever vaak overeen dat deze laatste de goederenbehandelaar moet vrijwaren tegen vorderingen van derden die de contractuele aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar zouden overstijgen⁴¹¹. De goederenbehandelaar kan in principe terugvallen op een Himalaya-clausule in het cognossement, die het probleem oplost dat de Duitse wetgeving zelf de *independent contractor*, conform de Regelen van Den Haag en Visby, niet toelaat zich te beroepen op de ontheffingen en beperkingen waarop de zeevervoerder zich kan beroepen⁴¹². Volgens Herber is de combinatie van een Himalaya-clausule niet verzoenbaar met een *Period of Responsibility Clause*; dergelijke combinatie zou met name onverenigbaar zijn met het *Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBG)*⁴¹³.

7.220. Voorts valt eraan te herinneren dat een FIO-clausule in Duitsland wordt geacht niet alleen een kosten-, maar ook een risicobeding in te houden⁴¹⁴. In bevrachtingsovereenkomsten waarbij de bevrachter de opdrachtgever is van de goederenbehandelaar, gelden de ontheffingen in de algemene contractvoorwaarden van de goederenbehandelaars ook tegenover derden, zoals de vervoerder⁴¹⁵.

7.221. Concluderend kan worden gezegd dat de ladingbelanghebbende in Duitsland in de regel over een aansprakelijkheidsvordering tegen de goederenbehandelaar zal beschikken, zij het dat deze laatste in principe kan terugvallen op de aansprakelijkheidsontheffingen en -beperkingen bepaald in het cognossement of in zijn eigen contractvoorwaarden.

- ENGELAND

7.222. *Before and After Clauses* worden naar Engels recht normaliter geldig geacht. Aangezien de contractvrijheid speelt hangt hun toepasselijkheid op een concreet schadegeval af van de

⁴⁰⁹ Rabe, 434, nr. 5 en 435, nr. 12; zie voorts Herber, 174-175 en ook Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid*, Antwerpen / Groningen / Oxford, Intersentia, 2003, 513-540, nr. 502-527; De Wit, R., *Multimodal Transport*, Londen, LLP, 1995, 470, nr. 14.37.

⁴¹⁰ Zie hierover Brüggemann, H., "Auswirkungen des Transportrechtsreformgesetzes auf das Recht der Umschlagbetriebe", *Transportrecht*, 2000, 53-56.

⁴¹¹ De *Standard Terms and Conditions of Business of EUROGATE-Group* bepalen:

Section 22. Liability towards third parties in accordance with section 437 HGB "German Commercial Code".

The client must protect the company towards third parties with whom the client has agreed a contract of carriage against liability above any liability in accordance with section 21 paragraph (2).

Vgl. in dezelfde zin § 14 van de *General Terms and Conditions for Container Handling (GTCCH)* van de Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft.

⁴¹² Zie nader De Wit, R., *Multimodal Transport*, Londen, LLP, 1995, 470-472, nrs. 14.37-38 en 495, nr. 16.12; zie ook Puttfarcken, 101, nr. 269.

⁴¹³ Herber, 174.

⁴¹⁴ Rabe, 431, nr. 9.

⁴¹⁵ Rabe, 432, nr. 11.

formulering van de clause⁴¹⁶. Ook *free in* en *free out*-clausules, die de verantwoordelijkheid voor laden resp. lossen bij de ladingbelanghebbenden leggen, zijn naar Engels recht geldig. Het wordt aanvaard dat zij niet enkel de kostenverdeling, maar ook de risicoverdeling betreffen⁴¹⁷.

7.223. Uiteraard is de stuwadoor ook naar Engels recht contractueel aansprakelijk tegenover zijn opdrachtgever⁴¹⁸. Daarnaast kunnen goederenbehandelaars buitencontractueel worden aangesproken door ladingbelanghebbenden op grond van *bailment* of *negligence*⁴¹⁹.

7.224. *Bailment*⁴²⁰ is een begrip dat in het Belgische recht (en in het Europees-continentale recht) niet bestaat en daardoor onvertaalbaar is. Het is een *feitelijke* toestand, die ontstaat uit het eenvoudige gegeven dat het bezit of het houderschap van goederen door de *bailor* is overgedragen aan een ander, de *bailee*, die deze goederen ontvangt met het oog op een bepaald doel, zoals vervoer of opslag. *Bailment* is een oud common-lawbegrip. Het gaat de Engelse *tort of negligence* (aansprakelijkheid wegens nalatig handelen), die pas werd ingevoerd in 1932 in de hieronder aangehaalde zaak *Donoghue v. Stevenson*, met eeuwen vooraf.

Door deze feitelijke toestand wordt een zorgverplichting (*duty of care*) gecreëerd in hoofde van de *bailee*, die, als hij daaraan tekort komt, op grond van de *bailment*-relatie kan worden aangesproken tot schadevergoeding. Zo is een vervoerder een typische *bailee* en bestaat er dus in het Engelse recht een bijkomende aansprakelijkheidsgrond, die in het Belgisch recht onbekend is. Gewoonlijk is de zorgverplichting onderworpen aan de bepalingen van een contract tussen de *bailor* en de *bailee*, in dit geval de vervoerovereenkomst. Dan is er sprake van een *bailment on terms*. Wanneer de vervoerder de goederen in een *bailment*-relatie ter beschikking stelt van zijn eigen *bailee* (in dit geval de goederenbehandelaar of stuwadoor), en de zorgverplichting nader wordt omschreven in het tussen hen gesloten contract, dan is er sprake van een bijzondere constructie, genaamd *sub-bailment on terms*. Normaliter, inderdaad, blijft iedere opvolgende *bailee*, d.i. iedere opvolgende houder van de goederen voor de uiteindelijke rekening van de *bailor*, de eigenaar, verantwoordelijk voor de goederen (hoewel het zeker niet gaat om een risico-aansprakelijkheid).

De oorspronkelijke *bailor* van de goederen (in dit geval de ladingbelanghebbende) moet er rekening mee houden, dat hij zal gebonden zijn door de voorwaarden van eender welk *sub-bailment* (waarbij zoals gezegd de eerste *bailee* de goederen “doorgeeft” aan een onderaannemer of in het algemeen een subcontractant). Dat wordt bedoeld met *sub-bailment on terms*: de voorwaarden van de *sub-bailee* gelden tegen de eigenaar (de *bailor*) van de goederen, indien deze er uitdrukkelijk, impliciet of schijnbaar mee akkoord ging dat de *sub-bailment*-relatie werd gecreëerd. Met andere woorden, de theorie werkt niet als er een uitdrukkelijk verbod geldt voor de eerste *bailee* om *sub-bailees* aan te stellen, maar meestal is dat laatste niet het geval. De theorie werd voor het eerst ontwikkeld door het Engelse *Court of Appeal* in de zaak *Morris v. C.W. Martin & Sons*⁴²¹. Zij werd goedgekeurd en toegepast in de zaak *Singer Co. (U.K.) Ltd. v. Tees and Hartlepool Port Authority*⁴²². Die zaak betrof een door Singer U.K. aan de vervoerder J.H. Bachman gegeven opdracht om machines te verpakken en af te leveren in verschillende Engelse havens met het oog op verdere verscheping naar Brazilië. Eén machine werd geleverd aan de verweerder Tees and Hartlepool Port Authority, een stuwadoor en goederenbehandelaar, waarmee Bachman een contract sloot

⁴¹⁶ Gaskell-Asariotis-Baatz, 257, nr. 8.18; Wilson, J.F., *Carriage of Goods by Sea*, Harlow, Pearson Education, 2004, 181-182 en 217.

⁴¹⁷ Baughen, 121, en de verwijzingen aldaar.

⁴¹⁸ Chorley-Giles, 358.

⁴¹⁹ Zie ook het beknopte overzicht van het statuut van haven- en terminalexploitanten in Bugden, P.M. en Lamont-Black, S., *Goods in transit and Freight Forwarding*, Londen, Sweet & Maxwell / Thomson Reuters, 2010, 369, nr. 17-51.

⁴²⁰ Over *bailment* in de sfeer van het zeerecht, zie inz. Carver, 351-370, §7-027-7-045.

⁴²¹ [1966] 1 Q.B. 716.

⁴²² [1988] 2 Lloyd's Rep. 164.

om de goederen te laden aan boord van een schip met bestemming Brazilië. Tijdens het laden begaf de houten kist en de machine werd ernstig beschadigd. Singer dagvaardde de Port Authority op grond van onrechtmatige daad (*tort*). De Port Authority hield voor dat zij kon steunen op de ontheffings- en beperkingsbedingen in haar eigen algemene voorwaarden. Het Hof besliste dat Bachman er minstens impliciet toe gemachtigd was om een *sub-bailment on terms* aan te gaan met de Port Authority en dat Singer door die *terms* (voorwaarden) was gebonden. De uitspraak bevestigt m.a.w. dat een goederenbehandelaar in zijn buitencontractuele relatie met ladingbelanghebbenden naar Engels recht een beroep kan doen op zijn eigen contractvoorwaarden.

Bij dit alles moet wel worden genoteerd dat een stuwadoor niet in alle omstandigheden als *sub-bailee* kan worden aangesproken. Dit is m.n. niet het geval wanneer de tussenkomst van de stuwadoor beperkt is tot het weghalen van uit een zeeschip geloste en in een havenloods van de zeevervoerder – de *head bailee* – opgeslagen goederen om ze te laden op een door de ladingbelanghebbende – de *head bailor* – gehuurde vrachtwagen⁴²³. De stuwadoor heeft hier immers niet het bezit van de goederen, maar heeft ze slechts onder zijn hoede voor strikt beperkte doeleinden⁴²⁴.

7.225. Ongeacht dit laatste, werd alle twijfel over de principiële inroepbaarheid van contractvoorwaarden weggenomen door de beslissing van de *Privy Council* in *The K.H. Enterprise*⁴²⁵. De *Privy Council* stelde dat de *sub-bailee* enkel een beroep kan doen op zijn eigen voorwaarden, indien de eigenaar van de goederen daarmee uitdrukkelijk, impliciet of zelfs schijnbaar heeft ingestemd. Die instemming wordt vrij snel aangenomen. De vraag, of in de desbetreffende betwisting de *sub-bailee* (in dit geval een door de vervoerder-bevrachter gecontracteerde scheepseigenaar) al dan niet een beding in zijn contract met de hoofdvervoerder kon inroepen tegen de ladingeigenaars, die met de *sub-bailee* geen enkel rechtsverband hadden (in dit geval ging het om een beding dat exclusieve rechtsmacht verleende aan de rechtbanken van Taipei, Taiwan) – dus, met andere woorden, of aan de algemeen geformuleerde toepassingsvoorwaarden was voldaan – werd door de *Privy Council* als volgt beantwoord:

*Their Lordships start, of course, with the position that, under cl. 6 and 4(1) of the Hanjin and Scandutch bills of lading respectively, there was vested in both Hanjin and Scandutch a very wide authority to sub-contract the whole or any part of the carriage of the goods “on any terms”. Since the subcontracting of any part of the carriage will ordinarily involve a bailment (or a sub-bailment) to that carrier, it must follow that both the Hanjin and Scandutch plaintiffs had expressly consented to the sub-bailment of their goods to another carrier on any terms. It further follows that no question arises in the present case of implied consent, the only question relating to the scope of the express consent so given*⁴²⁶.

In vele zeevervoerdocumenten wordt een dergelijke uitbesteding aan derden, op welke voorwaarden ook, uitdrukkelijk bedongen⁴²⁷.

7.226. Naast een vordering op grond van *bailment* kan een ladingbelanghebbende ook een aparte vordering uit onrechtmatige daad (op grond van nalatigheid, *tort of negligence*) instellen. *Negligence* is een rechtsgrond die schendingen van de algemene zorgvuldigheidsplicht sanctioneert, zoals die in het Engelse recht wordt opgevat. De principes werden vastgelegd door het House of Lords in de

⁴²³ *Scruttons v. Midland Silicones* [1962] A.C. 446.

⁴²⁴ Carver, 367, nr. 7-042.

⁴²⁵ [1994] 1 Lloyd's Rep. 593, [1994] 2 A.C. 324 (ook bekend als *The Pioneer Container*, een zusterschip waarop beslag was gelegd). Een recente toepassing is *Heung-A v. New Rank*, [2001] HKEC 144 (Hong Kong Commercial Court).

⁴²⁶ [1994] 1 Lloyd's Rep. (593) 605.

⁴²⁷ Dergelijke clause luidt doorgaans: “The Carrier may sub-contract all or any part of its obligations hereunder on any terms whatsoever”.

zaak *Donoghue v. Stevenson*⁴²⁸. In principe heeft een ladingbelanghebbende een dergelijke buitencontractuele vordering tegen de stuwadoor, en kan hij van die laatste volledige schadevergoeding vorderen, zonder te worden gehinderd door de contractuele ontheffingen en beperkingen die zijn gestipuleerd door de zeevervoerder⁴²⁹. In de praktijk kunnen goederenbehandelaars echter verschillende verweermiddelen aanwenden.

7.227. Vorderingen op grond van deze algemene aansprakelijkheidsregel⁴³⁰ kunnen vooreerst stranden op het feit dat de voorrang wordt gegeven aan de *bailment*-relatie, zo die bestaat. Dat blijkt uit de hierboven geciteerde *Singer*-zaak, die werd begonnen als een *tort case* (vordering uit onrechtmatige daad). Dat betekent dat de eigen voorwaarden van de goederenbehandelaar in beginsel onverkort blijven gelden.

7.228. Ten tweede worden goederenbehandelaars tegen vorderingen vanwege ladingbelanghebbenden beschermd door Himalaya-clausules⁴³¹. De geldigheid ervan ligt echter niet voor de hand, aangezien het Engelse recht de zeer strikte leer van *privity of contract* hanteert, en in principe geen derdenwerking van contractbedingen aanvaardt⁴³². De geldigheid van Himalaya-clausules werd evenwel bevestigd in *The Eurymedon*: de goederenbehandelaar kon zich, op grond van het *cognossement*, beroepen op de aansprakelijkheidsbeperking van de Haagse Regelen. De stuwadoor en de ladingbelanghebbende waren, volgens de Privy Council, verbonden door een impliciete overeenkomst⁴³³.

De clausule geldt eveneens ten aanzien van activiteiten buiten de *tackle to tackle*-periode in de zin van de Regelen van Den Haag en Visby, althans indien de vervoerder voor die activiteiten verantwoordelijkheid draagt⁴³⁴. Ze geldt echter niet voor de subcontractant die een fout begaat *buiten* de periode waarvoor de vervoerder aansprakelijkheid op zich heeft genomen. Wanneer de taken van de vervoerder pas aanvangen bij de inlading, lijkt de goederenbehandelaar voor de periode vóór de inlading op de Himalaya-clausule in het *cognossement* dus geen beroep te kunnen doen⁴³⁵. De goederenbehandelaar zal de bescherming van de Himalaya-clausule eveneens verliezen wanneer hij zelf rechtstreeks afspraken heeft gemaakt met de ladingbelanghebbende⁴³⁶. Ten slotte zal de goederenbehandelaar, ingevolge de uitspraak van de Privy Council in *The Makbutai*, zich niet kunnen beroepen op *cognossementsclausules* die in het belang van beide

⁴²⁸ [1932] AC 562.

⁴²⁹ Baughen, 57; Chorley-Giles, 358.

⁴³⁰ *Negligence* is slechts één verschijningsvorm van *tort*, vergelijkbaar met de onrechtmatige daad in het Belgisch recht. Wanneer de stuwadoor de goederen zelf ontvreemdt, is er sprake van *conversion*, een andere *tort*. Met rechtstreekse vergelijkingen met art. 1382 B.W. moet derhalve omdichtig worden omgesprongen. Het Engelse foutbegrip is anders dan het Belgische, maar vooral de regels over de voor vergoeding in aanmerking komende schade (louter economische schade is op basis van *negligence* niet verhaalbaar) en over causaliteit zijn sterk afwijkend.

⁴³¹ Voor een overzicht, zie o.m. Carver, 370-387, nrs. 7-046-7-065; zie ook Jerman, B., "The Himalaya Clause", *EVR* 2011, 3-28. Zoals in andere landen wordt ervan uitgegaan dat de goederenbehandelaars zich als *independent contractors* niet op basis van artikel IVbis (2) van de Regelen van Den Haag en Visby op de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid t.v.v. de zeevervoerder kunnen beroepen (Chorley-Giles, 358; Gaskell-Asariotis-Baatz, 378, nr. 12.5; Baughen, 58 en 123).

⁴³² Zie o.m. De Wit, R., *Multimodal Transport*, Londen, LLP, 1995, 484, nr. 16.2; Bugden, P., *Freight Forwarding and Goods in Transit*, Londen, Sweet & Maxwell, 1999, 155, nr. 9-26; Carver, 373-374, nr. 7-050.

⁴³³ [1975] AC 154, PC; zie en vgl. Baughen, 60-61; Bugden, P., *Freight Forwarding and Goods in Transit*, Londen, Sweet & Maxwell, 1999, 157, nr. 9-28; Chorley-Giles, 358-359; Carver, 370-387, nrs. 7-046-7-065; Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Antwerpen/Groningen/Oxford, Intersentia, 2003, 282-283, nr. 252 en 602, nr. 585; Ping-Fat, 156-164; Carver, 375 e.v., nrs. 7-051 e.v.

⁴³⁴ *The New York Star* [1981] 1 WLR 138, PC; *The Antwerpen* [1994] 1 Lloyd's Rep 213, Sup Ct (NSW) Court of Appeal.

⁴³⁵ *Raymond Burke Motors v. Mersey Docks and Harbour Board* [1986] 1 Lloyd's Rep 155, QB; Baughen, 61; Bugden, P., *Freight Forwarding and Goods in Transit, o.c.*, 158-159, nr. 9-29.

⁴³⁶ *The Rigoletto* [2000] 2 Lloyd's Rep 532, CA; Baughen, 62.

contracterende partijen zijn opgenomen, zoals bevoegdheidsbedingen en rechtskeuzebedingen. Dit was mogelijk slechts te wijten aan de formulering van de Himalaya Clause *in casu*, die de hulppersonen het recht verleende zich te beroepen op de bedingen “benefiting the carrier”⁴³⁷. Mits een aangepaste formulering lijken de hulppersonen zich wel degelijk op bevoegdheidsbedingen in het cognossement te kunnen beroepen⁴³⁸.

7.229. Een *Circular Indemnity Clause*, waardoor de ladingbelanghebbende zich er tegenover zijn medecontractant toe verbindt om diens hulppersonen *niet* aan te spreken, wordt in Engeland geldig geacht. Zij kan onder bepaalde voorwaarden zelfs tot gevolg hebben dat de procedure, ingesteld door de ladingbelanghebbende, voor onbepaalde tijd wordt opgeschort⁴³⁹. De *Circular Indemnity Clause* verleent op zich echter geen immuniteit aan de goederenbehandelaar, maar bevat enkel een verbintenis tegenover de vervoerder. In de praktijk komt deze evenwel ook de goederenbehandelaar ten goede.

7.230. Sinds 2000 worden stuwadoors beschermd door de *Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999*, die bedingen in hun voordeel in een hoofdcontract, inz. *Himalaya Clauses*, uitwerking verzekert⁴⁴⁰.

7.231. De conclusie van deze summiere notities over het Engels recht is dat een goederenbehandelaar in principe rechtstreeks kan worden aangesproken door een ladingbelanghebbende. Hij beschikt echter over diverse verweermiddelen. Naar gelang van de omstandigheden kan hij zich verweren hetzij met zijn eigen contractvoorwaarden zoals die met zijn opdrachtgever werden overeengekomen, indien hij het bestaan van een *sub-bailment on terms* kan aantonen, hetzij met de contractvoorwaarden die werden overeengekomen tussen zijn opdrachtgever en de ladingbelanghebbende, indien daarin een *Himalaya Clause* of een *Circular Indemnity Clause* is opgenomen.

- FRANKRIJK

7.232. Tot voor 1966 was de aansprakelijkheidspositie van de Franse goederenbehandelaar, net zoals in België, niet wettelijk geregeld. In vermeld jaar kwam een specifieke wetgeving tot stand. Zij werd ingevoerd om het aansprakelijkheidsregime van de stuwadoornet te verduidelijken en meteen om een einde te stellen aan de door het Franse Hof van Cassatie gevestigde regel dat de stuwadoornet door de ladingbelanghebbenden kon worden aangesproken op buitencontractuele basis. Het Hof had hierbij eerst geredeneerd dat de overeenkomst van zeevervoer onder cognossement uit haar aard voor de bestemming het recht impliceert om zich te beroepen op de overeenkomst die de vervoerder en de goederenbehandelaar hebben gesloten met het oog op de aflevering van de goederen; kort nadien stelde het dat deze overeenkomst uit haar aard het recht voor de bestemming inhoudt om te ageren tegen de stuwadoornet met het oog op de aflevering van de goederen⁴⁴¹.

⁴³⁷ [1996] AC 650; zie ook Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Antwerpen/Groningen/Oxford, Intersentia, 2003, 604-605, nr. 588.

⁴³⁸ Bugden, P., *Freight Forwarding and Goods in Transit*, Londen, Sweet & Maxwell, 1999, 158-159, nr. 9-28 en 9-30; zie ook Baughen, 63.

⁴³⁹ *The Elbe Maru* [1978] 1 Lloyd's Rep 206; Chorley-Giles, 359; Baughen, 63-64.

⁴⁴⁰ Baughen, 39 en 63; Carver, 392-398, nrs. 7-073-7-079; Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekeken*, Antwerpen/Groningen/Oxford, Intersentia, 2003, 606-607, nr. 589; Gaskell-Asariotis-Baatz, 380-383, nr. 12.9-12.19; Jerman, B., “The Himalaya Clause”, *EVR* 2011, (3), 12-13. De *Act* maakt het evenwel niet mogelijk een bevoegdheidsbeding in het cognossement ten voordele van de stuwadoornet aan te wenden: Baughen, 63.

⁴⁴¹ Cass.fr. 3 juni 1964, *DMF* 1964, 588, met noot R. Rodière; Cass.fr. 10 januari 1966, *DMF* 1966, 271, met noot P. Lureau; zie voorts Achard, R., “La recevabilité de l'action en responsabilité contre l'entrepreneur de manutention en

7.233. De *Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*⁴⁴² bevat een afzonderlijke titel over de goederenbehandeling, waarvan de krachtlijnen als volgt kunnen worden samengevat⁴⁴³. De wet definieert vooreerst de normale laad- en losopdrachten van de goederenbehandelaar (art. 50). Conform de praktijk in de Franse mediterrane havens, wordt daaraan toegevoegd dat de goederenbehandelaar door het schip, de inlander of de ontvanger ook

droit français”, in X., *Études de droit maritime à l'aube du XXI^e siècle. Mélanges offerts à Pierre Bonassies*, Parijs, Moreux, 2001, (39), 42.

⁴⁴² Gewijzigd door *Loi n° 86-1292 du 23 décembre 1986* (art. 5). Voor commentaren, zie inz. Bonassies-Scapel, 460 e.v., nrs. 671 e.v.; Remond-Gouilloud, 442 e.v., nrs. 733 e.v.; Rodière-du Pontavice, 251-258, nrs. 277-279; Vialard, 428 e.v. nrs. 501 e.v. In voorliggende notities over het Franse recht wordt voorbijgegaan aan de recente *Code des transports*.

⁴⁴³ De volledige tekst luidt:

Titre IV: Entreprises de manutention.

Article 50

L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

Article 51

En dehors des opérations visées à l'article précédent, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire, d'autres opérations définies par décret.

L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui aura requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul a une action contre lui.

Article 53

Quel que soit celui pour le compte de qui l'entrepreneur manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessous:

a) *Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 50, il est responsable des dommages qui lui sont imputables;*
b) *Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 51, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant.*

Il répond des dommages subis par la marchandise, sauf s'ils proviennent:

1° *D'un incendie;*

2° *De faits constituant un événement non imputable à l'entrepreneur;*

3° *De grève, lock-out ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;*

4° *D'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises;*

5° *Du vice propre de la marchandise.*

Le demandeur pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

Article 54

La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés à l'article 28 et par le décret prévu à l'article 43, à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée.

Article 55

Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet:

a) *De soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article 53;*

b) *Ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi;*

c) *Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 54;*

d) *Ou de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.*

Article 56

Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention sont prescrites dans les conditions des articles 32 et 46.

Article 57

En matière internationale, les opérations visées au présent titre sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.

kan worden belast met andere opdrachten, die worden gedefinieerd bij *décret* (art. 51). Het gaat i.h.b. om de inontvangstneming van te laden of geloste goederen en hun bewaking, wanneer zulks is overeengekomen of overstemt met de havengebruiken (art. 80 *Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*⁴⁴⁴). Op te merken valt dat de wet alleen geldt voor goederenbehandeling i.v.m. zeevervoer, en dat dit toepassingsgebied, zij het niet naar algehele tevredenheid van de rechtsleer, eng wordt geïnterpreteerd⁴⁴⁵. Recent werd nog geoordeeld dat de wet niet geldt voor het stuwten van goederen op door de zeevervoerder ter beschikking gestelde flats, en dat dergelijke activiteit valt onder het gemene aannemingsrecht⁴⁴⁶.

7.234. Centraal in de wettelijke regeling staat de bepaling dat de goederenbehandelaar werkt in opdracht van wie om zijn diensten heeft verzocht, dat hij alleen tegenover die opdrachtgever aansprakelijk is, en dat alleen die laatste tegen hem over een vordering beschikt (art. 52). In de lijnvaart kan de goederenbehandelaar dus alleen door het schip worden aangesproken; in de trampvaart kan het de bevrachter zijn die over de vordering beschikt. De ladingbelanghebbende heeft alleen een vordering indien hij persoonlijk de opdracht aan de goederenbehandelaar heeft verstrekt⁴⁴⁷. In bepaalde rechtsleer wordt op deze regeling kritiek uitgeoefend. Met verwijzing naar een cassatie-arrest van 1964⁴⁴⁸ wordt gesuggereerd dat de immuniteit van de goederenbehandelaar tegenover de ladingbelanghebbende onbillijk en onrealistisch is, omdat de goederenbehandelaar maar al te goed weet dat hij ook in het belang van de lading moet optreden. Bovendien zou de regeling onpraktisch zijn omdat ze de ladingbelanghebbende in het geval van een bevoegdheidsbeding zal verplichten om een procedure aan te vatten in het buitenland. Het enige voordeel van de wet zou zijn dat hij duidelijkheid creëert⁴⁴⁹. Bij *décret* is alleszins bepaald dat wanneer de vervoerder door de rechthebbende wordt belast om voor zijn rekening bepaalde activiteiten door een goederenbehandelaar te laten verrichten, deze vervoerder de goederenbehandelaar daarvan op de hoogte moet brengen (art. 81 *Décret n° 66-1078*). De toepassing van deze laatste regel geeft aanleiding tot heel wat problemen⁴⁵⁰.

7.235. De vraag of de besproken wettelijke regeling de ladingbelanghebbende toch niet de mogelijkheid heeft gelaten om de goederenbehandelaar buitencontractueel aan te spreken, werd door het Franse Hof van Cassatie resoluut ontkennend beantwoord⁴⁵¹. Dit kan nochtans tot

⁴⁴⁴ De volledige tekst van art. 80 van het *Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes* luidt:

Les opérations visées à l'article 51 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes que l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à effectuer pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire sont notamment les suivantes :

- a) La réception et la reconnaissance à terre des marchandises à embarquer ainsi que leur garde jusqu'à leur embarquement ;*
 - b) La réception et la reconnaissance à terre des marchandises débarquées ainsi que leur garde et leur délivrance.*
- Ces services supplémentaires sont dus s'ils sont convenus ou sont conformes aux usages du port.*

Art. 81 bepaalt:

Si le transporteur est chargé par l'ayant droit et pour son compte de faire exécuter par un entrepreneur de manutention les opérations visées aux articles 50 et 51 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et 80 ci-dessus, il devra en aviser cet entrepreneur.

⁴⁴⁵ Zie nader Bonassies-Scapel, 464-466, nr. 679 en de verwijzingen aldaar; zie ook Emo, P. en Tinel, Cl., *Terminal à conteneurs portuaire. Guide pratique et juridique des opérations réalisées sur le terminal*, Parijs, Celse, 1997, 32-33 alsmede recent Cass.fr., 24 maart 2009, DMF 2009, 426, met noot Tassel, Y..

⁴⁴⁶ Cass.fr. 25 november 2008, DMF 2009, 138, met noot Tassel, Y.

⁴⁴⁷ Bonassies-Scapel, 466-467, nr. 680.

⁴⁴⁸ Zie *supra*, nr. 7.232.

⁴⁴⁹ Bonassies-Scapel, 467-468, nr. 681; in dezelfde zin Remond-Gouilloud, 445 nr. 738.

⁴⁵⁰ Bonassies-Scapel, 468-469, nrs. 682-685.

⁴⁵¹ Cass. fr. 5 juli 1994, DMF 1994, 648, met noot Tassel, Y.

onrechtvaardige situaties leiden, met name wanneer de schade het gevolg is van het handelen van de goederenbehandelaar in de haven, na de aansprakelijkheidsperiode van de zeevervoerder, en wanneer een vordering tegen de zeevervoerder om allerlei redenen, niet in het minst door de werking van bevoegdheidsbedingen in het cognossement, slechts middels grote kosten te gelde kan worden gemaakt⁴⁵². Om billijkheidsredenen wordt de mogelijkheid om de goederenbehandelaar buitencontractueel aan te spreken toch geboden aan de eiser die niet beschikt over een regresvordering tegen de opdrachtgever van de goederenbehandelaar⁴⁵³. Een buitencontractuele vordering tegen de goederenbehandelaar wordt dus toegestaan aan de eiser die niet beschikt over een contractuele vordering, met hetzelfde voorwerp, tegen een ander persoon:

*l'action en responsabilité délictuelle à l'encontre d'un entrepreneur de manutention maritime n'est ouverte qu'à celui qui ne dispose, pour la réparation des dommages imputables, notamment, à la mise à bord, d'aucune action en responsabilité contractuelle aux mêmes fins contre quiconque*⁴⁵⁴.

7.236. De aangehaalde *Loi* omschrijft voorts de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar⁴⁵⁵. Bij het laden en lossen is de goederenbehandelaar aansprakelijk voor de schade die hem kan worden toegerekend, en voor de andere taken wordt hij vermoed de goederen te hebben ontvangen in de staat die werd beschreven door degene die hem de goederen overhandigt (wat duidt op een resultaatsverbintenis). De goederenbehandelaar is aansprakelijk voor schade aan de goederen, behalve wanneer hij zich kan beroepen op één van de in de wet opgenomen aansprakelijkheidsontheffingen. Het gaat om de in de Haagse regelen opgenomen exoneraties ten gunste van de zeevervoerder, met weglating van de navigatiefout en het slecht beheer van het schip. De eiser kan echter steeds bewijzen dat de schade geheel of gedeeltelijk te wijten is aan een fout van de goederenbehandelaar of zijn aangestelden (art. 53 *Loi n° 66-420*). De aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar is alleszins beperkt tot de bedragen tot dewelke ook de zeevervoerder aansprakelijk is (art. 54). Een belangrijke opmerking is dat, waar de wet van 1966 in hoofde van de zeevervoerder de doorbraak voorziet van de aansprakelijkheidsbeperking in geval van bedrog of onverschoonbare fout, een dergelijke regeling niet is opgenomen met betrekking tot de goederenbehandelaar. De rechtspraak oordeelt dat enkel in geval van bedrog (en dus niet van onverschoonbare fout) het voordeel van de aansprakelijkheidsbeperking aan de goederenbehandelaar kan worden ontzegd⁴⁵⁶. In vele gevallen kan een tot integrale schadevergoeding veroordeelde zeevervoerder dus maar een beperkt regres tegen de goederenbehandelaar uitoefenen⁴⁵⁷.

7.237. De *Loi* verklaart afwijkingen van deze aansprakelijkheidsregeling alsmede een tweetal andere clausules nietig (art. 55). Voor vorderingen tegen de goederenbehandelaar geldt een verjaringstermijn van één jaar (art. 56). De wet besluit met een IPR-regel: de activiteiten van de goederenbehandelaar worden beheerst door de wet van de haven waar hij actief is (art. 57).

7.238. Samenvattend kan worden gesteld dat de Franse goederenbehandelaar in zijn relatie tot de ladingbelanghebbende een vrij gunstig regime geniet, dat vergelijkbaar is met het Belgische.

⁴⁵² Achard, R., "La recevabilité de l'action en responsabilité contre l'entrepreneur de manutention en droit français", *o.c.*, 48-50.

⁴⁵³ Cass. fr., 5 juli 1994, geciteerd; Cass.fr. 4 juli 2000, *DMF* 2001, 24, met noot Y. Tassel; zie ook Rapport Conseiller Rémy voor Cass.fr. 25 november 1997, *DMF* 1998, 158; Achard, R., "La recevabilité de l'action en responsabilité contre l'entrepreneur de manutention en droit français", *o.c.*, 52-53; Bonassies-Scapel, 446, nr. 686.

⁴⁵⁴ Cass. fr., 25 november 1997, *DMF* 1998, 158, met Rapport Conseiller Rémy.

⁴⁵⁵ Voor een nadere bespreking, zie Bonassies-Scapel, 471 e.v., nrs. 688 e.v.; vgl. de positieve beoordeling in Jacquet, J.-M., Delebecque, Ph. en Corneloup, S., *Droit du commerce international*, Parijs, Dalloz, 2010, 457, nr. 633.

⁴⁵⁶ Cour d'appel d'Aix-en-Provence 29 maart 2007, *DMF* 2007, 682, noot Bonnaud, J.; zie ook Bonassies, P., "La loi maritime du doyen Rodière doit-elle être réformée?", *DMF* 2009, (809), 810-811.

⁴⁵⁷ Noot Bonnaud aangehaald in de vorige vn., 508-509.

Ingevolge cassatierechtspraak kan de ladingbelanghebbende de kanalisering van de aansprakelijkheidsclaims naar de opdrachtgever van de goederenbehandelaar echter doorbreken wanneer deze opdrachtgever niet kan worden aangesproken. Het Franse recht schijnt dus elk aansprakelijkheidsvacuüm te willen uitsluiten. Tegenover zijn opdrachtgever moet de goederenbehandelaar zich bovendien schikken naar een dwingend aansprakelijkheidsregime, waardoor hij op gelijke voet wordt gesteld met de zeevervoerder. Voorts moet nogmaals worden opgemerkt dat het toepassingsgebied van het wettelijke regime is beperkt tot maritieme goederenbehandeling. Tetley noemde de Franse wetgeving in alle geval “exemplary legislation”⁴⁵⁸, maar een groot deel van de Franse rechtsleer blijft tegen het principe van de kanalisering van vorderingen van ladingbelanghebbenden naar de opdrachtgever van de goederenbehandelaar gekant en dringt aan op een wettelijke afschaffing van dat principe⁴⁵⁹. In het licht van de veelvuldige betwistingen wordt de wetgever verweten “une oeuvre extrêmement discutable” te hebben afgeleverd⁴⁶⁰.

- LUXEMBURG

7.239. De Luxemburgse *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* bepaalt dat maritieme goederenbehandeling die niet wordt beheerst door de verdragen m.b.t. vervoer onder cognossement, wordt beheerst door de wet van de haven waar de dienstverlener in kwestie actief is (art. 116)⁴⁶¹. De Luxemburgse wetgever beoogde zich blijkbaar te schikken naar het lokale aansprakelijkheidsstelsel van de haven. De verhouding van deze bepaling tot de relevante Europese IPR-regels moge hier buiten beschouwing blijven.

- NEDERLAND

7.240. Wat de aansprakelijkheid van de zeevervoerder betreft, wordt een *Period of Responsibility Clause* ook in Nederland – Verdragspartij bij de Regelen van Den Haag en Visby – voor geldig gehouden. In geval van grove nalatigheid of opzet kunnen de redelijkheid en billijkheid evenwel aan het beroep op de aansprakelijkheidsuitsluiting in de weg staan⁴⁶².

7.241. I.v.m. de verenigbaarheid met de Regelen van een FIOS-clausule bestaat geen algehele duidelijkheid; blijkbaar wordt ervan uitgegaan dat de wettelijke verplichtingen van de vervoerder i.v.m. de lading of de lossing niet volledig worden uitgeschakeld⁴⁶³.

7.242. Ook in Nederland wordt gebruik gemaakt van een volgbriefje. Het gebruik van dit document heeft impliciet wettelijke bekrachtiging gekregen in Boek 8 van het Nieuw Burgerlijk Wetboek⁴⁶⁴.

⁴⁵⁸ Tetley MCC I, 1899.

⁴⁵⁹ Zie o.m. het aangehaalde artikel van R. Achard.

⁴⁶⁰ Tassel, Y., noot onder Cass.fr. 25 november 2008, DMF 2009, (142), 142.

⁴⁶¹ De bepaling luidt:

La manutention et la consignation ou autres opérations intervenant dans le transport maritime qui ne sont pas régies par les conventions relatives au transport sous connaissance citées sous le titre 6 sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.

⁴⁶² Zie o.m. Boonk, H., *Zeevervoer onder cognossement*, Arnhem, Gouda Quint, 1993, 62; Hendrikse, M.L. en Margetson, N.H., *Capita zeerecht*, Deventer, Kluwer, 2004, 38; Verguts, P., “Actualia rechtspraak artikel 91 van de Zeewet”, *TBH* 2008, (581), 587, nr. 15, en de verwijzingen daar.

⁴⁶³ Zie nader Boonk, H., *Zeevervoer onder cognossement*, Arnhem, Gouda Quint, 1993, 63-64, 99-103 en 142-150.

⁴⁶⁴ Art. 481 B.W. luidt:

1. De houder van het cognossement, die zich tot ontvangst van de zaken heeft aangemeld, is verplicht, voordat hij deze heeft ontvangen, het cognossement van kwijting te voorzien en aan de vervoerder af te geven.
2. Hij is gerechtigd het cognossement tot zekerheid der afgifte daarvan bij een, in geval van geschil op verzoek van de meest gerede partij door de rechter aan te wijzen, derde in bewaring te geven totdat de zaken afgeleverd zijn.

Zie PG Boek 8 NBW, 495; Boonk, H., *Zeevervoer onder cognossement*, Arnhem, Gouda Quint, 1993, 106.

7.243. Over de aansprakelijkheid van de stuwadoor zelf bevat de Nederlandse wetgeving geen specifieke bepalingen. Algemeen wordt aanvaard dat de stuwadoor door de ladingbelanghebbende kan worden aangesproken op buitencontractuele basis. Hiermee wijkt het Nederlandse recht fundamenteel af van het Belgische, dat de goederenbehandelaar tegenover derden een quasi-immuniteit verleent. Naar Nederlands recht kan de stuwadoor zich tegen dergelijke vorderingen verweren door zich tegenover de derde te beroepen op de contractuele bedingen die hij met zijn wederpartij (normaal de vervoerder) overeenkwam – dus op het stuwadoorscontract – of, op basis van een *Himalaya Clause*, op de bepalingen van de zeevervoerovereenkomst.

7.244. Op de derdenwerking van de contractvoorwaarden die hij met zijn opdrachtgever is overeengekomen kan de Nederlandse stuwadoor zich echter slechts beroepen onder zeer strikte voorwaarden. Het verweer van de stuwadoor tegen aansprakelijkheidsclaims van ladingbelanghebbenden geput uit de verregaande exoneraties, aansprakelijkheidsbeperkingen, verjaringstermijnen en andere voordelen die hij tegenover de reder-opdrachtgever heeft gestipuleerd in de Rotterdamse Stuwadoors Condiën (R.S.C.) slaagt in de praktijk slechts in uitzonderlijke gevallen. De Nederlandse Hoge Raad accepteert dergelijke derdenwerking van contractclausules alleen wanneer het specifieke geval zulks verantwoordt. Hierbij moet worden onderzocht of de stuwadoor er in het licht van de gedragingen van de ladingbelanghebbende op mocht vertrouwen dat hij het betrokken beding kon invoeren. Ook de bijzondere relatie waarin de ladingbelanghebbende staat tegenover de stuwadoor kan rechtvaardigen dat hij redelijkerwijze een contractueel beding tegen zich moet laten gelden⁴⁶⁵. Door de vaagheid van dergelijke criteria geeft de feitenrechtspraak geen consistent beeld. De in de R.S.C. opgenomen bedingen over korte verjaring en arbitrage zijn in verschillende zaken alvast gesneuveld⁴⁶⁶. Volgens Haak kan de stuwadoor, die in vele gevallen als een bewaarnemer zou optreden, zich tegenover derden beroepen op zijn eigen exoneratieclausules op basis van het recht m.b.t. bewaargeving⁴⁶⁷. Dit is echter niet mogelijk wanneer de schade niet is ontstaan tijdens de uitoefening van de bewaargeving, maar bijv. tijdens de belading van het schip⁴⁶⁸.

7.245. De Nederlandse stuwadoors kunnen zich doorgaans met meer succes beroepen op in de cognosementen gestipuleerde Himalaya-clausules. De Nederlandse rechtspraak erkent over het

⁴⁶⁵ Zie o.m. HR 7 maart 1969, NJ 1969, nr. 249, met noot G.J. Scholten; zie voorts de bespreking van latere arresten, met verwijzingen, in Claeys, I., *Samenhangende overeenkomsten en aansprakelijkheid. De quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent herbekken*, Antwerpen/Groningen/Oxford, Intersentia, 2003, 556-559, nrs. 543-545; De Wit, R., *Multimodal Transport*, Londen, LLP, 1995, 459-466, nrs. 14.26-14.32; Japikse, R.E., “Derdenwerking en Zeerecht (in Nederland)”, LA Tricot, 339-354; Haak, K.F., Zwitser, R. en Blom, A., *Van haven en handel*, Deventer, Kluwer, 2006, 133-134 en 200-202; Van Empel, G. en Huizink, J.B., *Goederenvervoer over zee, binnenwater en over de weg*, Deventer, Kluwer, 1996, 113-114.

⁴⁶⁶ Zie nader, met verwijzingen, Haak-Zwitser, 423-427, nr. 20.

⁴⁶⁷ Zie nader Haak-Zwitser, 438-440, nr. 23; zie inz. Rb. Haarlem, 3 september 1996, *S&S* 1998/48, <http://plaza.daxis.nl>; Rb. Rotterdam 28 oktober 1994, *S&S* 1995, 272, nr. 62. Art. 7:608 B.W. luidt:

1. Indien een onderbewaarnemer door een bewaargever buiten overeenkomst voor met betrekking tot de zaak geleden schade wordt aangesproken, is hij jegens deze niet verder aansprakelijk dan hij zou zijn als wederpartij bij de overeenkomst, waarbij de bewaargever de zaak in bewaring gegeven heeft.
2. Indien een bewaarnemer buiten overeenkomst voor met betrekking tot de zaak geleden schade wordt aangesproken door een derde die geen bewaargever is, is hij niet verder aansprakelijk dan hij als wederpartij van de bewaargever uit de met deze gesloten overeenkomst zou zijn.
3. Indien een onderbewaarnemer door een zodanige derde wordt aangesproken, is hij niet verder aansprakelijk dan hij als bewaarnemer op grond van het vorige lid zou zijn.
4. De vorige leden kunnen niet worden ingeroepen door een bewaarnemer of onderbewaarnemer die bij het sluiten van de overeenkomst uit hoofde waarvan hij de zaak ontving, wist of had beboren te weten dat zijn wederpartij jegens degene door wie hij werd aangesproken, niet bevoegd was de zaak aan hem in bewaring te geven.

⁴⁶⁸ Rb. Amsterdam, 11 juli 2007, A. t. United Stevedores Amsterdam V.O.F. c.s., rechtspraak.nl.

algemeen de gelding van deze clausules⁴⁶⁹. Een complicatie is echter dat deze clausules niet meer gelden wanneer de vervoerovereenkomst ten einde is gekomen en de stuwadoor voor rekening van de ladingbelanghebbende werkt⁴⁷⁰.

De op 2 september 2009 ter griffie van de Rechtbank Rotterdam gedeponeerde Algemene voorwaarden van de Vereniging van Rotterdamse Terminal Operators (VRTO) bevatten de volgende bepaling:

De Opdrachtgever zal in zijn rechtsbetrekkingen met derden ten gunste van de Terminal Operator een derdenbeding, zoals een zogenaamde Himalaya-clausule opnemen op grond waarvan de Terminal Operator het recht heeft zich (mede) te beroepen op jurisdictiebedingen en alle aansprakelijkheidsbeperkingen en -uitsluitingen die de Opdrachtgever ten dienste staan, inclusief een "before-and-after-clausule", voor schade, verlies en/of vertraging van de door de Opdrachtgever te vervoeren of vervoerde zaken welke begunstiging de Terminal Operator op voorhand aanvaardt (art. 4.11).

7.246. Op basis van voorgaande summiere indicaties kan worden besloten dat een goederenbehandelaar in Nederland in principe op buitencontractuele grondslag door ladingbelanghebbenden kan worden aangesproken. Als verweer kan hij zich meestal beroepen op de bescherming die het contract tussen zijn opdrachtgever (de rederij) en diens medecontractant (de ladingbelanghebbende) hem biedt via de Himalaya-constructie, en in sommige gevallen op zijn eigen contractvoorwaarden, die hij met zijn opdrachtgever (de rederij) is overeengekomen maar die de ladingbelanghebbende onder bepaalde voorwaarden tegen zich moet laten gelden. Het weze opgemerkt dat de Nederlandse rechtspraak in de praktijk, althans voor een buitenstaander, eerder onvoorspelbaar lijkt.

- ANDERE LANDEN

7.247. Eerder weinig landen hebben een specifiek wettelijk regime voor de goederenbehandeling uitgewerkt. Een interessante uitzondering is Slovenië, dat in zijn Maritiem Wetboek uit 2001 een afdeling opnam over het stuwadoorscontract, die een dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregeling bevat⁴⁷¹. Klaarblijkelijk heeft een ladingbelanghebbende onder die

⁴⁶⁹ Boonk, H., *Zeevervoer onder cognossement*, Arnhem, Gouda Quint, 1993, 78; zie ook Korthals Altes, A. en Wiarda, J.J., *Vervoerrecht*, Deventer, Kluwer, 1980, 228-229, vn. 213 en 214.

⁴⁷⁰ Zie nader Haak-Zwitser, 427-430, nr. 21; zie inz. HR 5 september 1997, *S&S* 1997, 129.

⁴⁷¹ De Engelse vertaling van de relevante artikelen luidt:

Article 668

A contract of stevedoring services shall be a contract by which the stevedore undertakes to conduct stevedoring services for the client and the client undertakes to pay for the services rendered.

Article 669

The stevedore shall be liable for damaged, missing or lost goods from the time he accepted the goods to the time he delivered the goods or made the goods available to the beneficiary.

Article 670

The stevedore shall not be liable for damaged, missing or lost cargo, or for a delay in the conduct of stevedoring services if he can prove that the damage, shortage, loss or delay arose for reasons which, despite the due care and attention of a good stevedore, he could not have prevented.

Article 671

The stevedore shall not be liable for the damage caused because of damaged, missing or lost cargo and a delay in the performance of the stevedoring service if the client provided incorrect information on the amount, type or value of the cargo.

wetgeving een vorderingsrecht tegen de goederenbehandelaar⁴⁷². Ofschoon terzake geen specifiek wettelijk regime geldt, heeft de ladingbelanghebbende bijv. ook in Italië een buitencontractuele vordering tegen de *terminalista*, die doorgaans bescherming vindt in Himalaya-clausules⁴⁷³. In wezen hetzelfde beeld geeft het Amerikaanse recht⁴⁷⁴. De *Code civil* van Québec bevat m.b.t. goederenbehandeling een uitdrukkelijke regeling, die blijkbaar is geïnspireerd door de Franse wetgeving⁴⁷⁵. In Canada werd eerder nochtans aangenomen dat de ladingbelanghebbende de

Article 672

The stevedore shall conduct stevedoring services on the basis of a contract with the client and shall not enter into any legal relationship between the parties to the contract of carriage, and shall not accept or deliver legally any goods, except when he undertakes to do so. The stevedore shall also legally take over goods in cases where, by the order of the shipowner, he takes over goods which the shipowner could not deliver to the person stated in the contract of carriage.

Article 673

The client must present objections regarding visible defects in the goods within three days of acceptance and regarding hidden faults within 15 days of the delivery of the goods to the final consignee, but not later than 60 days after acceptance by the client. If the client has not objected to the faults in due time and in due form, it shall be considered that the goods are without faults unless proven otherwise by the client.

Article 674

The stevedore shall not be liable for damaged, missing or lost goods in excess of SDR 2.75 per kilogram of gross weight of damaged, missing or lost goods. In the event of a delay in conducting a stevedoring service, the liability of the stevedore shall be limited to 2.5 times the amount of the client's payment for the stevedoring services rendered. The total compensation amount as mentioned in the first and second paragraphs of this Article may not exceed the amount that would be determined on the basis of the first paragraph of this Article for completely lost goods.

Article 675

The stevedore may not refer to the provisions of this Act relating to limitation of liability if it is proved that he caused the damage intentionally or through gross negligence.

Article 676

The provisions of this Act relating to the liability of the stevedore may not be altered by means of a contract to the detriment of the client. Any contractual provisions contrary to the preceding paragraph shall be void. The nullity of one contractual provision in accordance with the preceding paragraph shall not affect the validity of other contractual provisions.

Article 677

The provisions of this Act relating to the liability of the stevedore shall apply to all contractual and noncontractual claims raised by anyone on any grounds whatsoever against the stevedore because of damaged, missing or lost goods, or a delay in the performance of the stevedoring service.

Article 678

The stevedore shall be entitled to retain goods (right of retention) for claims arising from the contract of stevedoring services for goods and for other claims in connection with stevedoring services.

Article 679

The statute of limitations on claims arising from stevedoring contracts shall be two years. The statute of limitations shall start on the day the stevedore actually concluded or should have concluded the stevedoring services, except in the case of delays (when the statute of limitations shall start from the day the stevedoring services were actually completed). The client or another person may file a recourse suit against the stevedore after the end of the statute of limitations mentioned in the preceding paragraph if the suit is filed within 90 days of having settled the claim, the basis of which was determined in a procedure, and if he has notified the stevedore of filing a suit against him, which could result in a recourse claim from the stevedore, within a reasonable time.

⁴⁷² Meegedeeld door B. Jerman, jurist bij Luka Koper d.d.

⁴⁷³ Zie inz. Carbone-Celle-de Gonzalo, 303-306; Lefebvre d'Ovidio-Pescatore-Tullio, 532-533, nr. 348.

⁴⁷⁴ Zie nader Schoenbaum I, 610-617, § 10-8.

⁴⁷⁵ De artikelen luiden:

goederenbehandelaar in principe kan aanspreken op buitencontractuele grondslag, onverminderd de gelding van een Himalaya-clausule⁴⁷⁶.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

7.248. Tijdens de eerste consultatie aan de hand van het Groenboek stelde HvB-A dat er zich o.m. rond de positie van de uitvoeringsagent een sterke consensus in de rechtspraak heeft gevormd. De magistraten stelden de vraag of een wijziging noodzakelijk is en wezen erop dat een verlaten van de huidige cassatierechtspraak alleen mogelijk is via een wetswijziging.

7.249. Binnen BVZ bestond er unanimitieit over dat de huidige toestand weinig bevredigend is, en dat de betrachting zou mogen zijn om aansprakelijkheden te duiden, te definiëren, en de partijen rechtszekerheid te geven. De aansprakelijkheden zouden moeten worden geformuleerd tegen de achtergrond van bewaarneming en aanneming van werk, om aansluiting te vinden bij de regelgeving uit het maritieme vervoerrecht of andere dwingende vervoerregelingen die in het verlengde ervan liggen. Ter vervanging van de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent werd gedacht aan de invoering van een rechtstreekse vordering of een gekwalificeerde rechtstreekse vordering tegen de stuwadoor of goederenbehandelaar, met dien verstande dat deze laatste t.o.v. de goederenbelanghebbenden geen zwaardere verantwoordelijkheid zou moeten dragen dan t.o.v. zijn opdrachtgever.

7.250. KBRV nam een gelijkaardig standpunt in. Zij opperde geen bezwaar tegen een wettelijke omschrijving van de rechten en plichten van de goederenbehandelaar en wees op de ongunstige neveneffecten van de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent. Ook zij suggereerde dat aan ladingbelanghebbenden een rechtstreeks vorderingsrecht zou worden toegekend lastens goederenbehandelaars die goederen onder hun hoede hebben.

7.251. De beroepsverenigingen van de goederenbehandelaars repliceerden niet specifiek op de in het Groenboek omtrent hun positie gestelde vragen. Hierbij moet echter worden opgemerkt dat

2080. L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations de mise à bord et de débarquement des biens, y compris les opérations qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

Il est présumé, dans ses activités, avoir reçu le bien tel qu'il a été déclaré par le déposant.

2081. L'entrepreneur de manutention agit pour le compte de celui qui a requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul a une action contre lui.

2082. L'entrepreneur de manutention peut, éventuellement, être appelé à effectuer pour le compte du transporteur, du chargeur ou du destinataire la réception et la reconnaissance à terre des biens à embarquer, ainsi que leur garde jusqu'à leur embarquement; il peut, de même, être appelé à effectuer la réception et la reconnaissance à terre des biens débarqués, ainsi que leur garde et leur délivrance.

Ces services supplémentaires sont dus s'ils sont convenus ou sont conformes aux usages du port.

2083. L'entrepreneur de manutention peut être exonéré de sa responsabilité pour la perte d'un bien pour les mêmes motifs que le transporteur; néanmoins, le demandeur peut, dans ces cas, faire la preuve que la perte est due à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

L'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas être tenu au-delà de la somme fixée par règlement du gouvernement, à moins qu'il n'y ait eu dol de sa part ou qu'une déclaration de la valeur du bien ne lui ait été notifiée.

2084. Est inopposable au chargeur et au destinataire, toute clause ayant pour objet ou pour effet de dégager l'entrepreneur de manutention de sa responsabilité, de renverser la charge de la preuve qui lui incombe, de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée par règlement, ou de lui céder le bénéfice d'une assurance du bien.

⁴⁷⁶ Zie de uitvoerige en kritische bespreking in Braën, 294 e.v., nrs. 705 e.v.

de Antwerpse beroepsgroeperingen via de koepelorganisatie Alfaport Antwerpen in algemene zin op de invoering van een nieuw scheepvaartwetboek aandrongen. Meer nog, gedurende jaren hebben de Antwerpse beroepsorganisaties zelf getracht consensus te bereiken over een actualisering van de havengebruiken, waarbij inz. de expediteurs aandrongen op een afschaffing van het verblijf van de goederen op eigen risico⁴⁷⁷. Uit informeel overleg met vertegenwoordigers van Alfaport Antwerpen en de aangesloten beroepsgroeperingen is gebleken dat de invoering van een evenwichtig wettelijk regime in de Antwerpse private havensector waarschijnlijk een draagvlak zal kunnen genieten. Tijdens het redactiewerk i.v.m. de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek werd ook belangstelling voor de problematiek geuit door Vereniging van Gentse Havengebonden Ondernemingen.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

7.252. Uit de eerste consultatie en navolgend informeel overleg kan alleszins worden besloten dat de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar in ruime kringen onbegrip ontmoet. Zij wordt best vervangen door een wettelijk vastgesteld regime waarin deze dienstverlener tegenover de ladingbelanghebbende een – weze het beperkte – aansprakelijkheid op zich neemt. Dergelijk regime moet echter goed worden uitgebalanceerd en dient ook tegemoet te komen aan enkele reële verzuchtingen van de goederenbehandelaars zelf. Meer bepaald moet het gebaseerd zijn op de hieronder beschreven uitgangspunten.

7.253. Vooreerst moet de regeling in de mate van het mogelijke de competitieve positie van de Belgische havens versterken. Uit het overzicht hierboven blijkt dat de huidige Belgische aansprakelijkheidsregeling afwijkt van die in de buurlanden. Het in België ten nadele van de ladingbelanghebbende bestaande aansprakelijkheidsvacuüm is blijkbaar uniek. In de buurlanden beschikt de ladingbelanghebbende, weliswaar onder uiteenlopende condities, over een eigen, rechtstreekse aansprakelijkheidsvordering tegen de goederenbehandelaar. Frankrijk is het enige land waar de goederenbehandeling is onderworpen aan een dwingende wettelijke regeling, die vorderingen principieel kanaliseert naar de opdrachtgever van de goederenbehandelaar, maar deze laatste toch niet helemaal immuun verklaart. Een afschaffing van de quasi-immuniteit kan ongetwijfeld bijdragen tot een verhoging van de aantrekkingskracht van de Belgische havens. Hierbij mag niet worden vergeten dat veruit de meerderheid van de schadegevallen i.v.m. vervoer van goederen zich niet voordoen tijdens het eigenlijke vervoer, maar wel tijdens de behandeling en de opslag van de goederen voor en na het transport. Anderzijds moet er over worden gewaakt de belangen van de in de havens actieve goederenbehandelaars niet nodeloos te schaden en hun economische positie niet te verzwakken.

7.254. In het licht van het voorgaande is het creëren van een evenwichtig regime een tweede belangrijk uitgangspunt. Om zulks te bereiken is het meer bepaald wenselijk de goederenbehandelaar alleszins recht te geven op een bepaalde vorm van inperking van het op hem rustende aansprakelijkheidsrisico, door hem toe te laten tegenover niet-opdrachtgevers bepaalde aansprakelijkheidsontheffingen en -beperkingen in te roepen. Dit is vooreerst verantwoord in het licht van de economische realiteit waarbinnen de lokale goederenbehandelaars moeten opereren (wanverhouding tussen het loon en de waarde van de goederen, hoge verzekeringsfranchises, wenselijkheid om de totale verzekeringskost niet nodeloos op te drijven⁴⁷⁸, competitieve positie van de havens en de havenbedrijven, gebrek aan kennis in hoofde van de stuwadoor van de werkelijke inhoud van FCL-containers). Ten tweede ligt een inperking van de aansprakelijkheid in de lijn van contractbedingen (*Himalaya Clause*, algemene contractvoorwaarden van goederenbehandelaars in diverse landen) en van de gangbare

⁴⁷⁷ In 2010 werd overgegaan tot een beperkte actualisering; zie *supra*, nr 7.209.

⁴⁷⁸ Over dit laatste punt, zie Haak-Zwitser, 439.

internationale verdragen en nationale wetten i.v.m. de aansprakelijkheid van vervoerders. Of de inperking van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar tegenover niet-opdrachtgevers moet worden gerealiseerd via een doorwerking van hetzij de vervoerovereenkomst, hetzij de stuwadoorovereenkomst, dan wel via de invoering van een autonoom wettelijk aansprakelijkheidsregime, zal hieronder verder worden onderzocht.

De evenwichtigheid van de nieuwe regeling kan ook worden bereikt door de invoering van een bescherming van de goederenbehandelaar tegenover schadelijders buiten de contractketen. Zoals hierboven uiteengezet, is de goederenbehandelaar, wanneer hij bij de behandeling van lading fouten begaat buiten de hem gegeven opdracht, momenteel onbeperkt aansprakelijk op buitencontractuele basis. Het typevoorbeeld is de inlading van goederen in een verkeerd schip, maar ook voor de verdwijning van een trailer van een verhuurbedrijf kan de goederenbehandelaar bijv. worden aangesproken. Het is wenselijk om een zo homogeen en eenvoudig, d.i. praktisch kenbaar en hanteerbaar aansprakelijkheidsregime tot stand te brengen, waardoor de goederenbehandelaar, enerzijds, in de plaats van de huidige quasi-immuniteit, een beperkte aansprakelijkheid als uitvoeringsagent op zich neemt, maar, anderzijds, ook een nieuwe bescherming verkrijgt in de regelmatig voorkomende situaties waarin hij niet als uitvoeringsagent optreedt, zodat zijn positie, per saldo, zeker niet verslechtert.

Naast het invoeren van een redelijk aansprakelijkheidsregime kan een nieuwe wettelijke regeling knelpunten oplossen waaromtrent de goederenbehandelaars zelf vragende partij zijn (bijv. i.v.m. het retentierecht of het treffen van maatregelen i.v.m. risicogoederen en onbeheerde goederen). Ook dergelijke elementen kunnen bijdragen tot een billijk evenwicht en een win-win-situatie.

7.255. Een derde uitgangspunt is dat een nieuwe regeling maximale rechtszekerheid moet bieden. Situaties zoals in Nederland, waar de goederenbehandelaar tegenover de ladingbelanghebbende weliswaar geen quasi-immuniteit geniet, maar de jurisprudentieel uitgewerkte contouren van zijn aansprakelijkheid erg vaag zijn, moeten worden vermeden. De in de Belgische rechtsleer geopperde mogelijkheid van een geleidelijke jurisprudentiële rechtsontwikkeling, waarbij van geval tot geval wordt geoordeeld aan de hand van een aantal factoren, komt evenmin in aanmerking⁴⁷⁹. Rechtszekerheid vereist ook dat het aansprakelijkheidsregime zo uniform mogelijk is. Dit betekent dat de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar voor onder zijn hoede geplaatste goederen zo min mogelijk mag wijzigen naargelang de exacte juridische hoedanigheid waarin of het precieze tijdstip waarop de goederenbehandelaar optreedt. De aansprakelijkheidsregeling i.v.m. de activiteiten van de behandelaar op zijn terminal moeten zo eenvoudig en voorspelbaar mogelijk zijn.

7.256. Een vierde uitgangspunt is dat een wettelijke regeling zoveel mogelijk ruimte moet laten voor zelfregulering door betrokken ondernemingen. Hierboven werd reeds omstandig uiteengezet welke onvervangbare rol zelfregulering in de scheepvaart- en havensector speelt. Vanuit dat perspectief werd in het hierboven reeds toegelichte Hoofdstuk 2 van Titel 1 van Boek 3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een regeling opgenomen over de gelding van gebruiken, algemene voorwaarden en professionele richtsnoeren⁴⁸⁰. Anderzijds kunnen bepaalde juridische problemen onmogelijk via zelfregulering worden opgelost, en vergen zij hoe dan ook een wettelijke ingreep. Een voorbeeld is precies de wegwerking van het huidige aansprakelijkheidsvacuüm ten nadele van de ladingbelanghebbende en de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar tegenover derden. Operationele procedures op haventerminals moeten, mede omwille van de flexibiliteit, echter geenszins in de wet worden geregeld. Voor elk probleempunt moet dus goed worden overwogen welk instrument een adequate oplossing kan

⁴⁷⁹ Zie *supra*, nrs. 7.197-7.198.

⁴⁸⁰ Zie Blauwboek 2.

brengen. Ten slotte moeten ook de specifieke, hieronder nog toegelichte⁴⁸¹ problemen i.v.m. de gelding van door goederenbehandelaars opgestelde kaai- en terminalreglementen een oplossing krijgen.

7.257. Met het oog op een wijziging van het huidige aansprakelijkheidsregime van de goederenbehandeling worden hieronder een aantal mogelijke scenario's voor wettelijke ingrepen onderzocht en vergeleken. Van meet af aan weze benadrukt dat bepaalde scenario's met andere scenario's kunnen worden gecombineerd. Ook weze duidelijk gesteld dat hier alleen aandacht wordt besteed aan alternatieven voor een wetgevende tussenkomst, en niet aan de aanpassing van de relevante havengebruiken en andere zelfreguleringsinstrumenten. Het spreekt vanzelf dat dergelijke aanpassing onvermijdelijk zal zijn eens een nieuw wettelijk regime is ingevoerd. Zoals reeds aangestipt kunnen zelfreguleringsinitiatieven een aantal van de thans heersende problemen, zoals het uit het stuwadoorsarrest voortvloeiende quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar, echter niet oplossen.

- 'BEFORE AND AFTER'-SCENARIO: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE ZEEVERVOERDER VAN INONTVANGSTNEMING TOT AFLEVERING

7.258. In een eerste, eerder minimaal wetgevend scenario zou de aansprakelijkheid van de zeevervoerder kunnen worden uitgebreid tot de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering. De huidige beperking van de dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregeling tot de periode tussen laden en lossen zou m.a.w. verlaten worden⁴⁸².

Dit zou impliceren dat de cognossementhouder de zeevervoerder kan aanspreken voor schade die ontstaat tijdens het verblijf van de goederen op kaai (zowel wanneer duidelijk is dat de schade op kaai werd aangericht, als wanneer dit niet duidelijk is).

Uiteraard kunnen zeevervoerder en goederenbehandelaar in het stuwadoorscontract onderling overeenkomen wie uiteindelijk welk deel van de schadevergoeding zal moeten dragen.

7.259. Het hier besproken scenario zou kunnen worden verantwoord met verwijzing naar de wetgeving van enkele andere landen zoals Duitsland⁴⁸³, Frankrijk⁴⁸⁴, de Scandinavische landen⁴⁸⁵

⁴⁸¹ Zie *infra*, nrs. 7.308 e.v.

⁴⁸² Voor de duidelijkheid weze bevestigd dat artikel 7 van de Haagse Regelen, waarin de contractvrijheid 'before and after' wordt bevestigd – en dat werd overgenomen in 91.A, § 7 van de Belgische Zeewet – geen beletsel vormt voor het aannemen door de Verdragspartijen van nationale wetgeving waarin voor deze periode eigen regelen worden vastgesteld en de contractvrijheid wordt beperkt. Onder verwijzing naar de Harter Act werd tijdens de voorbereiding van het Verdrag op erkenning van dit principe aangedrongen door de Amerikaanse vertegenwoordiger. Tijdens de Diplomatieke Conferentie werd aan deze bede uitdrukkelijk gevolg gegeven door Voorzitter Louis Franck: "[...] rien n'empêche les législations nationales de régler comme il leur convient tout ce qui se fait avant ou après, et si par exemple, comme aux Etats-Unis, il existe une loi imposant certaines restrictions aux droits contractuels, il n'y a pas lieu d'intervenir" (zie *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, Antwerpen, CMI, 1997, p. 670 en 673 (tussenkomen Beecher), 673 (tussenkomen Chairman) en 674 (tussenkomen Franck)).

⁴⁸³ In het Duitse recht geldt als principe dat de zeevervoerder, op grond van § 606 van het *Handelsgesetzbuch*, aansprakelijk is voor verlies of beschadiging van de goederen vanaf de inontvangstneming tot de aflevering van de goederen. Bedoelde wetsbepaling luidt:

Der Verfrachter ist verpflichtet, beim Einladen, Stauen, Befördern, Behandeln und Ausladen der Güter mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters zu verfahren. Er haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten.

Ook naar Duits recht zijn er vanzelfsprekend een aantal omstandigheden waarin de zeevervoerder geen aansprakelijkheid treft en is een aansprakelijkheidsbeperking tot een bepaald bedrag voorhanden. De aansprakelijkheidsregeling is dwingend, maar niet wat betreft de verplichtingen van de zeevervoerder ten aanzien van

de goederen in de tijd vóór de inlading en na de lossing (§ 663(2), 2 HGB). Voor deze verplichtingen kan de zeevervoerder zich vrijtekenen (Rabe, 802-803, nrs. 6-7; zie ook Puttfarken, 62, nrs. 166-168). Exoneratiebedingen moeten echter ook worden getoetst aan het *Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBG)*. Dergelijke toetsing leidt ertoe dat een exoneratie voor schade veroorzaakt door hulppersonen (*Erfüllungsgehilfen*) verboden is wanneer het gaat om een "Kardinalpflicht". Het besteden van zorg aan toevertrouwde koopwaar is een dergelijke "Kardinalpflicht". Zolang de vervoerder de goederen onder zijn hoede heeft, blijft hij aansprakelijk, ook wanneer de schade is berokkend door een zelfstandige goederenbehandelaar die hij gebrekkig heeft geïnstrueerd. Wanneer de goederenbehandelaar de hoede over de goederen overneemt, is een exoneratie door de zeevervoerder wel geldig. Volgens Herber blijft de zeevervoerder er echter ook dan toe gehouden om de goederenbehandelaar zorgvuldig uit te kiezen en om er alleszins voor te zorgen dat de ladingbelanghebbende tegen de goederenbehandelaar een vordering tot schadevergoeding kan instellen (Herber, 343-344; vgl. echter Rabe, 565-566, nrs. 35-37). Indien het inladen niet tot de verplichtingen van de zeevervoerder behoort, bijv. als gevolg van een "Free in and out"-clausule, dan vangt de dwingendrechtelijke aansprakelijkheid van de zeevervoerder naar Duits recht pas aan na de inlading, met het losmaken van de goederen van de kraan in het schip. Pas op dat moment neemt de zeevervoerder immers de goederen in ontvangst, en men oordeelt dat de dwingendrechtelijke aansprakelijkheid niet kan aanvangen vóór de inontvangstname door de zeevervoerder. Voorwaarde is wel dat de ladingbelanghebbende effectief het inladen uitvoert, zoniet zou een FIO-clausule een ontoelaatbare beperking van de aansprakelijkheid van de zeevervoerder bewerkstelligen. De FIO-clausule zal steeds, geval per geval, grondig worden onderzocht op haar werkelijke inhoud. Dezelfde regeling geldt *mutatis mutandis* voor het lossen in de aankomsthaven (Rabe, 803, nr. 7; ook Herber, 255-256). Het Duitse recht beschouwt de FIO-clausule dus niet enkel als een kostenverdelingsregeling, maar ook als een risicoverdelingsregeling (Rabe, 431, nr. 9). Uit dit korte overzicht kan worden besloten dat het Duitse recht wat vervoer onder Liner Terms betreft, perken schijnt te stellen aan de exoneratie van de zeevervoerder voor landschade, i.h.b. voor de gevallen waarin schade wordt veroorzaakt door zelfstandige goederenbehandelaars.

⁴⁸⁴ Artikel 15 van de *Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes* bepaalt:

Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

Evenwel laat deze bepaling de vrijheid van de contractpartijen onverlet om het ogenblik van de inontvangstname en de aflevering contractueel te definiëren (Bonassies-Scapel, 591, nr. 917). Het probleem dat bepaalde havenbehandelingen daardoor buiten het werkingsveld van de wettelijke regeling van de vervoerovereenkomst vallen, werd opgelost door de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar ook bij wet te regelen (zie *supra*, nrs. 7.232 e.v.). De aansprakelijkheid van de zeevervoerder zelf voor de periode tussen de – weliswaar contractueel definieerbare – inontvangstneming en aflevering is nader omschreven in artikel 27 van de aangehaalde *Loi*. Het dwingendrechtelijke karakter is vastgelegd in artikel 29. Een clausule die bepaalt dat de inontvangstneming pas plaatsvindt bij de aanvang van de lading en/of dat de aflevering plaats vindt aan het einde van de lossing of binnen een bepaalde tijd na de aankomst van het schip en na de lossing van de goederen blijft tegenstelbaar aan de ontvanger, op voorwaarde dat hij de goederen op dat moment effectief in ontvangst kon nemen (Bonassies-Scapel, 591-592, nr. 917, 643-645, nr. 1008-1011 en 659-661, nr. 1032; Rodière-du Pontavice, 339-340, nr. 362; zie ook Tassel, Y., "Transport maritime de marchandises" in Beurier, 397, nr. 345.43). Het Franse Hof van Cassatie oordeelde onlangs dat een zeevervoerder niet gerechtigd is om de clausule van levering onder takel in te roepen om zich te ontheffen van aansprakelijkheid, wanneer niet is bewezen dat de bestemming op de hoogte werd gesteld van de aankomst van de goederen en in staat werd gesteld deze in ontvangst te nemen (Cass.fr. 22 mei 2007, *DMF* 2007, 811, met Rapport Conseiller André Potocki en noot Delebecque, Ph., "La clause "sous palan": une clause relative aux obligations parfaitement valable, mais dont l'efficacité dépend du comportement du transporteur"; *EVR* 2008, 75; zie ook Verguts, P., "Actualia rechtspraak artikel 91 van de Zeewet", *TBH* 2008, (581), 588, nr. 17).

⁴⁸⁵ Overeenkomstig artikel 274, eerste lid van het Noors Maritiem Wetboek uit 1994, is de zeevervoerder verantwoordelijk voor de goederen wanneer ze onder zijn bewaring zijn in de laadhaven, gedurende de reis en in de loshaven. De aansprakelijkheid vangt aan wanneer de zeevervoerder, of iemand namens de zeevervoerder, de goederen ontvangt van de verzender. Dit is het geval wanneer de goederen in een loods van de zeevervoerder of op het terrein van de zeevervoerder worden gebracht. Wanneer de te verzenden goederen eerst aan een officiële instantie moeten worden afgegeven, begint de aansprakelijkheidsperiode van de zeevervoerder zodra hij de goederen ontvangt van de officiële instantie (art. 274, tweede lid). De aansprakelijkheidsperiode komt ten einde wanneer de goederen aan de ontvanger worden afgeleverd of wanneer de goederen voor rekening van de ontvanger worden opgeslagen (op basis van de wet, de overeenkomst of een geldend havengebruik). Indien zij eerst moeten worden afgeleverd aan een officiële instantie, eindigt de aansprakelijkheidsperiode reeds bij afgifte van de goederen aan de officiële instantie (Falkanger-Bull-Brautaset, 319-320). Dezelfde regels gelden nu blijkbaar overeenkomstig de nieuwe Maritieme Wetboeken van Denemarken, Zweden en Finland, die inhoudelijk gelijk zijn aan het Noorse Wetboek. Uit de strekking van de besproken wetteksten kan allicht worden afgeleid dat de zeevervoerder in de Scandinavische landen dwingendrechtelijk aansprakelijk is van de inontvangstneming tot de aflevering, in de praktijk dus inbegrepen de periode waarin de goederen in de haven verblijven.

en de Verenigde Staten⁴⁸⁶, en naar de regeling in de Regelen van Hamburg⁴⁸⁷ en de Regelen van Rotterdam⁴⁸⁸, waarin de aansprakelijkheid van de vervoerder al dan niet dwingendrechtelijk wordt uitgebreid tot de periode van de inontvangstneming tot de aflevering (zij het dat het exacte

⁴⁸⁶ De Verenigde Staten hebben, als een van de eerste landen ter wereld, dwingendrechtelijke bepalingen betreffend het vervoer van goederen over zee ingevoerd in de *Harter Act*. Bij de invoering van COGSA (Carriage of Goods by Sea Act, d.i. de Amerikaanse versie van de Haagse Regelen) werd deze wet niet afgeschaft; COGSA bepaalt intengedeel uitdrukkelijk dat de *Harter Act* van toepassing blijft in de periodes voor lading en na lossing (46 USC § 1311: "Nothing in this Act shall be construed as superseding any part of [the Harter Act], or of any other law which would be applicable in the absence of this Act, insofar as they relate to the duties, responsibilities, and liabilities of the ship or carrier prior to the time when the goods are loaded on or after the time they are discharged from the ship"). De *Harter Act* verbiedt clausules die de zeevervoerder ontheffen van aansprakelijkheid voor verlies of schade ontstaan door nalatigheid of fout, door een tekortkoming aan de verplichting om zorg te dragen voor de behoorlijke lading, stuwning, bewaking en verzorging van de vervoerde goederen, of door een tekortkoming aan de verplichting om de goederen behoorlijk af te leveren (Schoenbaum I, 654-655, § 10-16). Naar Amerikaans recht kan een zeevervoerder zich nooit volledig exonereren voor de periodes vóór inlading en na lossing. De partijen kunnen voor deze periodes een eigen contractuele regeling uitwerken, en ervoor opteren om het aansprakelijkheidstelsel van COGSA op deze periodes van toepassing te verklaren, maar steeds op voorwaarde dat deze regelingen binnen de grenzen blijven van wat door de *Harter Act* wordt toegelaten. Desgevallend draagt de zeevervoerder voor inlading en na lossing de aansprakelijkheid van een *bailee* en is zijn verbintenis vergelijkbaar met onze resultaatsverbintenis (Gilmore-Black, 148, § 3-25; Schoenbaum I, 655-656, § 10-16; zie ook Gaskell-Asariotis-Baatz, 253, nr. 8.12, vn. 18).

⁴⁸⁷ Onder de Regelen van Hamburg kan de zeevervoerder zijn aansprakelijkheid niet uitsluiten voor de gehele periode waarin hij de goederen onder zijn controle heeft. Onder de Regelen van Hamburg is de dwingende aansprakelijkheidsperiode op het eerste gezicht dus uitgebreider dan onder de Regelen van Den Haag en Visby, die in artikel 91 van de Belgische Zeewet zijn omgezet. Gelet op de specifieke definitie van het begrip "delivery" in artikel 4.2 (b) van de Regelen van Hamburg, zal een clausule die een fictief moment van aflevering vooropstelt waarschijnlijk, krachtens artikel 23.1 van de Rules, nietig worden bevonden (Ping-Fat, 21). Het systeem van de Regelen van Hamburg kent evenwel een belangrijke lacune: nergens wordt bepaald dat de inontvangstneming plaatsvindt vóór de lading en dat de aflevering plaatsvindt na de lossing. In toepassing van de Hamburg Rules werd reeds door de Franse rechtspraak aanvaard dat de terbeschikkingstelling van de goederen die zich nog in het ruim bevinden aan de monopolist-goederenbehandelaar van een haven geldt als aflevering. De zeevervoerder was bijgevolg niet aansprakelijk voor de schade die optrad tijdens de lossing (Bonassies-Scapel, 593, nr. 919). Nochtans valt te verdedigen dat de kapitein hoe dan ook de leiding behoudt over de lading en de lossing van zijn schip, zodat de goederen vanaf de aanvang van de lading en tot het einde van de lossing onder de controle van de zeevervoerder blijven. Bijgevolg zou diens dwingende aansprakelijkheidsperiode onder de Hamburg Rules zich toch minstens van lading tot lossing uitstrekken (Bonassies-Scapel, 662, nr. 1034). Zelfs volgens deze redenering is de dwingende aansprakelijkheidsperiode onder de Hamburg Rules evenwel slechts gelijk aan deze onder de Regelen van Den Haag en Visby. Er wordt dan ook gesteld dat de aansprakelijkheid van de zeevervoerder in de praktijk weinig verschillend is onder de Hamburg Rules en de Regelen van Den Haag en Visby. Praktisch gezien zal de zeevervoerder de goederen vaak maar "onder zijn controle hebben" in de zin van de Regelen van Hamburg gedurende de periode van lading tot lossing (Ping-Fat, 21-24; vgl. Berlingieri, F., "The period of responsibility and the basis of liability of the carrier", in Berlingieri, F. e.a., *The Hamburg Rules: a choice for the E.E.C. ?*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 1994, 87-89). Art. 7 van de Regelen van Hamburg bevat een regeling omtrent de inroepbaarheid van exoneraties en beperkingen door aangestelden en onderaannemers, die eveneens geldt voor stuwadoors en andere onderaannemers (Gaskell-Asariotis-Baatz, 379, nr. 12.6). Een contractuele *Himalaya Clause* is dus nog enkel nuttig voor de periodes van vervoer over land vóór de inontvangstneming in de laadhaven en na de aflevering in de loshaven (aldus Gaskell-Asariotis-Baatz, 379, nr. 12.6).

⁴⁸⁸ Zie inz. art. 12, dat het opschrift "Period of responsibility of the carrier" draagt en luidt:

1. *The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.*
2. (a) *If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party.*
(b) *If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.*
3. *For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that:*
 - (a) *The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or*
 - (b) *The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.*

tijdstip hiervan meestal contractueel kan worden gepreciseerd). Allicht kan worden gewaagd van een internationale tendens om zo de positie van de ladingbelanghebbende te verbeteren.

Het hier behandelde alternatief heeft niet alleen het voordeel van de aansluiting bij een internationale tendens, maar ook dat van de relatieve wetgevende eenvoud. Het zou voor de ladingbelanghebbende alvast een stap vooruit betekenen.

7.260. Aan het beschreven scenario kleven echter een hele reeks nadelen:

- de ladingbelanghebbende ziet zijn positie tegenover de zeevervoerder verbeterd, maar niet zijn positie tegen de goederenbehandelaar, die conform de heersende Belgische rechtspraak buiten schot blijft;
- de ladingbelanghebbende is niet zeker dat hij zijn vordering kan brengen voor een Belgische rechtbank, en moet nog steeds ageren tegen een vaak buitenlandse rederij en/of scheepseigenaar, met alle moeilijkheden vandien;
- buitenlandse ervaringen tonen aan dat een wettelijke regeling zoals hier gesuggereerd nog steeds kan worden ondermijnd door een contractuele definitie van de tijdstippen van inontvangstneming en aflevering, zodat het praktische effect eerder beperkt lijkt en een uitgekende tekstformulering noodzakelijk zou zijn;
- indien een contractuele definitie van de tijdstippen van inontvangstneming en aflevering radicaal onmogelijk zou worden gemaakt, zou België zich opnieuw in een internationale uitzonderingspositie plaatsen;
- er moet in aanmerking worden genomen dat het artikel 91 van de huidige Zeewet ingevolge de rechtspraak slechts een beperkt toepassingsgebied heeft (o.m. wat betreft de effectieve overdracht van het cognossement aan een derde houder); er moet over worden gewaakt dat het eventueel in te voeren nieuwe aansprakelijkheidsregime homogeen toepasselijk is op alle in wezen vergelijkbare situaties;
- in het beschreven scenario worden een aantal bijzondere knelpunten verbonden aan het statuut van de goederenbehandelaar niet aangepakt;
- het is niet evident om dit scenario goed in te passen in het evenwicht schip/lading dat het Belgisch Scheepvaartwetboek dient te kenmerken.

- VORDERINGSRECHT-SCENARIO 1: INVOERING VAN EEN
DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE
GOEDERENBEHANDELAAR-UITVOERINGSAGENT TEGENOVER DERDEN, MET
DOORWERKING TEN GUNSTE VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR VAN DE
VERVOEROVEREENKOMST

7.261. Een tweede scenario komt neer op een ingrijpen in de heersende, de goederenbehandelaar bevoordelende rechtspraak inzake de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent. Bij wet zou met name kunnen worden bepaald dat derden een eigen vordering hebben tegen de in opdracht van de vervoerder werkende goederenbehandelaar die hun goederen heeft beschadigd. De goederenbehandelaar zou tegenover de ladingbelanghebbende aansprakelijk zijn *in solidum* met de scheepseigenaar en de zeevervoerder.

De wenselijke inperking van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar zou kunnen worden gerealiseerd door hem het recht te geven zich te beroepen op dezelfde verweermiddelen als de zeevervoerder⁴⁸⁹. Meer bepaald zou de goederenbehandelaar zich tegenover de ladingbelanghebbende kunnen beroepen op de ontheffingen en beperkingen van

⁴⁸⁹ Vgl. de suggestie, min of meer in dezelfde zin m.b.t. contractvoorwaarden van goederenbehandelaars, in Kegels, T., "Krisis in de handelsvoorwaarden", voordracht tijdens het APRA-congres van 1992, onuitg., 14 p., met dank aan de auteur.

aansprakelijkheid die vervat liggen in de Regelen van Den Haag en/of het cognossement. Ook de eventuele ten gunste van de zeevervoerder geldende verjaringstermijnen zouden door de goederenbehandelaar kunnen worden ingeroepen. In wezen zou een soort wettelijke Himalaya-clausule worden ingevoerd. Dergelijke techniek werd gehanteerd in de Regelen van Rotterdam⁴⁹⁰. Uiteraard zouden de zeevervoerder en de goederenbehandelaar in het stuwadoorscontract onderling kunnen overeenkomen wie uiteindelijk welk deel van de aan de goederenbelanghebbende verschuldigde schadevergoeding zal moeten dragen.

7.262. Het hier besproken alternatief kan worden verantwoord onder verwijzing naar het buitenlands recht, inz. dat van de buurlanden, dat niet het aansprakelijkheidsvacuüm kent waarmee de ladingbelanghebbende ten onzent wordt geconfronteerd. Door de lokale goederenbehandelaar aan te spreken, zou de ladingbelanghebbende in bepaalde gevallen aanmerkelijk proceseconomischer kunnen tewerkgaan. Door de bedoelde ingreep zou het Belgisch recht beter worden afgestemd op de situatie in de buurlanden. Zoals in andere landen, zou de positie van de goederenbehandelaar worden gestroomlijnd met die van de zeevervoerder. Het scenario heeft eveneens het voordeel van een relatieve eenvoud. Specifiek wat de doorwerking van de zeevervoerovereenkomst betreft, wordt er in dit scenario voor gezorgd dat de ladingbelanghebbende niet méér zal ontvangen dan wat hij onder het cognossement kan vorderen van de zeevervoerder. De ladingbelanghebbende wordt dus niet op onbillijke wijze beoordeeld door het enkele feit dat de zeevervoerder een beroep op een gespecialiseerde goederenbehandelaar doet. De beoogde wettelijke *Himalaya Clause* ligt volledig in de lijn van de gangbare contractuele clausule met die naam, die ook in meeste buitenlandse rechtsstelsels als geldig wordt aanvaard, en die zoals vermeld ook in verdragsregelingen als de Rotterdamse Regelen is doorgedrongen.

7.263. Ondanks het voorgaande vertoont het beschreven scenario een hele reeks nadelen. Ten eerste ligt de juiste formulering van een nationale wettekst bij gebrek aan precedentes niet voor de hand. Ten tweede zou de ladingbelanghebbende die, anders dan in de meeste andere landen, op basis van artikel 46 van de huidige Zeewet (en overigens ook de nieuwe regeling voorgesteld in Blauwboek 4) ook een vordering heeft tegen de scheepseigenaar, een uitzonderlijk comfortabele positie verkrijgen, want voor schade op kaai zal hij liefst drie partijen kunnen aanspreken; de contractuele zeevervoerder, de scheepseigenaar en de goederenbehandelaar (tenminste wanneer de zeevervoerder ook aansprakelijk is voor de periode *Before and After*). Ten derde volstaat de invoering van het beschreven vorderingsrecht op zich niet om een aantal bijzondere knelpunten in het juridisch regime van de goederenbehandeling aan te pakken.

Vervolgens rijzen talrijke bezwaren m.b.t. de doorwerking van de vervoerovereenkomst. Het vierde bezwaar is m.n. dat het resultaat van deze doorwerking in hoofde van de goederenbehandelaar, die bij de betrokken overeenkomst geen partij is, niet kenbaar en niet voorspelbaar is. Hoewel de vervoerovereenkomst in vele gevallen onderworpen zal zijn aan een dwingendrechtelijk wettelijk regime, blijft het zo dat de goederenbehandelaar over het door hem i.v.m. ladingverlies en -schade gelopen aansprakelijkheidsrisico geen enkele controle heeft, en dat dit risico zal variëren van ladingbelanghebbende tot ladingbelanghebbende. In het licht van in de vervoerovereenkomst opgenomen rechtskeuzebedingen zal deze variatie des te groter zijn. Ten vijfde leidt het scenario tot een fragmentering van het aansprakelijkheidsregime van de goederenbehandeling, tot afbakeningsproblemen, en uiteindelijk tot rechtsonzekerheid. In principe is het logisch dat een contractuele of, in dit geval, wettelijke *Himalaya Clause* alleen speelt wanneer de goederenbehandelaar optreedt als uitvoeringsagent⁴⁹¹. De moeilijkheid van de afbakening van de activiteiten als uitvoeringsagent tegenover de andere door de

⁴⁹⁰ Zie art. 19.1, aangehaald *supra*, nr. 7.214.

⁴⁹¹ Zie bijv. *supra*, nr. 7.228 omtrent het Engelse recht.

goederenbehandelaar verzorgde dienstverlening is nu precies een hoofdbezwaar tegen de Müller-Thomsonleer⁴⁹², en deze zou in het hier beschreven alternatief worden gecontinueerd. Ten zesde moet worden genoteerd dat een aantal van de typisch zeerechtelijke ontheffingen moeilijk of niet op goederenbehandelingschade kunnen worden toegepast, of dubieuze resultaten kunnen opleveren. Voorbeelden zijn de exonerationen voor nautische fout en slecht beheer van het schip⁴⁹³, die bij voorbaat zonder belang lijken, brand⁴⁹⁴, waarbij de vraag rijst of ook brand aan de wal als ontheffingsgrond zou kunnen worden ingeroepen, stilstand of belemmering van de arbeid "tengevolge van welke oorzaak ook"⁴⁹⁵, wat de goederenbehandelaar een uitermate gunstige positie verleent, en onvoldoende verpakking en merken⁴⁹⁶, met het aanbrengen waarvan de goederenbehandelaar soms zelf is belast. De toepassing van de aansprakelijkheidsbeperking per collo zou problematisch zijn wanneer de schade precies ontstaat n.a.v. het ompakken van colli (bijv. het plaatsen van zakken of vaten op een pallet). Ten zevende zouden moeilijkheden rijzen bij de toepassing van zeerechtelijke verweermiddelen op schadegevallen die ontstaan bij lading of lossing van een vrachtwagen, een spoorwagon of een binnenschip. Het in de wet opnemen van verschillende ontheffingen en aansprakelijkheidslimieten naargelang het type van het in het schadegeval betrokken vervoermiddel zou het wettelijke regime erg compliceren. Bovendien rijst een onoplosbaar probleem ingeval de schade ontstaat bij rechtstreekse overlading van het ene type vervoermiddel naar het andere. Ook de vraag welk aansprakelijkheidsregime geldt bij inlading van een LCL-container zou moeten worden beantwoord. Een negende moeilijkheid is dat de inroepbaarheid door de goederenbehandelaar van de verweermiddelen van de zeevervoerder bij wet zou moeten worden ingeperkt, omdat een aantal van die verweermiddelen ertoe zouden kunnen strekken om de goederenbehandelaar *de facto* opnieuw immuniteit te verschaffen. Het meest voor de hand liggende voorbeeld is een *Period of Responsibility Clause*. Indien de goederenbehandelaar zich op basis van dergelijk beding zou kunnen exoneren voor schade voor inlading en na lossing, zou de beoogde wettelijke operatie niets veranderen aan het principe van het verblijf op kaai op eigen risico en uiteindelijk vrij zinledig worden⁴⁹⁷. Ook onder de Regelen van Rotterdam lijkt merkwaardig genoeg dergelijke uitweg open te staan⁴⁹⁸. Overigens rijst de vraag of het zinvol ware de regeling m.b.t. de "maritime performing parties" uit de complexe context van de Rotterdamse Regelen te lichten teneinde dit kleine extract anticipatief in het Belgisch recht te integreren. Daarbij komt nog dat de Regelen van Rotterdam zelf een beperkt toepassingsgebied hebben⁴⁹⁹, zodat de invoering van de erin opgenomen regeling m.b.t. aansprakelijkheid van de "maritime performing party" allicht tot een weinig homogeen resultaat zou leiden. Analoge opmerkingen kunnen worden gemaakt i.v.m. een *Promise Not To Sue Clause*, een *Circular Indemnity Clause* en een forumbeding. Ten tiende zijn de uit de vervoerovereenkomst en haar wettelijke regeling te putten verweermiddelen moeilijk toepasbaar op situaties waarin onder een FIO-beding schade wordt toegebracht aan het schip.

7.264. In het licht van de geschetste moeilijkheden lijkt de optie om de ladingbelanghebbende een wettelijk vorderingsrecht tegen de goederenbehandelaar-uitvoeringsagent toe te kennen, waarbij deze laatste verweermiddelen kan putten uit de vervoerovereenkomst, wetgevingstechnisch moeilijk realiseerbaar, tot een onzeker en niet-homogeen resultaat te leiden, en beleidsmatig derhalve discutabel en minder efficiënt.

⁴⁹² Zie *supra*, nrs. 7.192-7.193.

⁴⁹³ Art. 4.2(a) HVR; art. 91.A, § 4, 2°, a) Zeewet.

⁴⁹⁴ Art. 4.2(b) HVR; art. 91.A, § 4, 2°, b) Zeewet.

⁴⁹⁵ Art. 4.2(j) HVR; art. 91.A, § 4, 2°, j) Zeewet.

⁴⁹⁶ Art. 4.2(n) en (o) HVR; art. 91.A, § 4, 2°, n) en o) Zeewet.

⁴⁹⁷ Vgl. de redenering in Tetley MCC II, 1859 en ook 1863.

⁴⁹⁸ Zie art. 19.1 j° art. 12.3.

⁴⁹⁹ Zie inz. de art. 5, 6, 80 en 81 en in het algemeen Hoeks, M.A.I.H., "De actieradius van de Rotterdam Rules", in van der Ziel, G.J. e.a., *Rotterdam Rules en Boek 8 BW*, Deventer, Kluwer, 2010, 23-50.

- VORDERINGSRECHT-SCENARIO 2: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR-UITVOERINGSAGENT TEGENOVER DERDEN, MET DOORWERKING TEN GUNSTE VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR VAN DE STUWADOORSOVEREENKOMST

7.265. In een tweede vorderingsrechtscenarió zou de goederenbehandelaar-uitvoeringsagent zich kunnen beroepen op de verweermiddelen geput uit zijn eigen stuwadoorsovereenkomst met de zeevervoerder. De bezwaren tegen deze regeling zijn in wezen dezelfde als deze tegen het vorige scenario. Ook de alternatieve opvatting van de doorwerking levert inderdaad moeilijkheden op. Voor de goederenbehandelaar heeft zij het voordeel dat het verwachtingspatroon van deze partij gehonoreerd wordt en dat zij haar aansprakelijkheidsrisico beter kan inschatten. Hier is het echter de ladingbelanghebbende die met rechtsonzekerheid wordt geconfronteerd. Bij het aangaan van zijn overeenkomst heeft hij in de regel geen kennis van de stuwadoorsovereenkomst. Stuwadoorsovereenkomsten kunnen in de praktijk bovendien aanzienlijke verschillen vertonen. Het is niet te verantwoorden dat de rechten van de ladingbelanghebbende substantieel fluctueren onder invloed van onderhandelingen tussen individuele stuwadoors en rederijen. Ook vanuit verzekeringsperspectief is de situatie derhalve niet comfortabel. Bovendien rijzen – althans onder het huidige recht – vaak problemen i.v.m. de gelding van algemene voorwaarden van goederenbehandelaars⁵⁰⁰, zodat ook de dienstverlener in kwestie zelf geen rechtszekerheid geniet. Een laatste bezwaar is dat de doorwerking van de stuwadoorsovereenkomst in buitenlandse rechtspraak eerder zelden wordt aanvaard⁵⁰¹. De invoering van een dergelijke regeling in de Belgische wetgeving zou derhalve een uitzonderingssituatie in het leven roepen.

- VORDERINGSRECHT-SCENARIO 3: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR-UITVOERINGSAGENT TEGENOVER DERDEN, MET ALTERNATIEVE DOORWERKING TEN GUNSTE VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR VAN DE VERVOER- OF DE STUWADOORSOVEREENKOMST

7.266. In dit scenario zou ervoor worden gekozen om, naargelang de omstandigheden van het geval, hetzij de vervoerovereenkomst, hetzij de stuwadoorsovereenkomst te laten doorwerken. Deze optie kan meteen worden verlaten omdat zij nog meer rechtsonzekerheid met zich zou brengen dan de vorige twee scenario's. Welke keuzecriteria zouden moeten gelden, is overigens hoogst onduidelijk⁵⁰².

- VORDERINGSRECHT-SCENARIO 4: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR-UITVOERINGSAGENT TEGENOVER DERDEN, MET GECOMBINEERDE DOORWERKING TEN GUNSTE VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR VAN DE VERVOER- EN DE STUWADOORSOVEREENKOMST

7.267. Een vierde vorderingsrecht-scenario zou inhouden dat de goederenbehandelaar, naargelang welke positie voor hem voordeligst is, verweermiddelen mag putten zowel uit de vervoerovereenkomst als uit de goederenbehandelingsovereenkomst. Deze optie is gecompliceerd en haar uitkomst voor de ladingbelanghebbende onvoorspelbaar en zeer nadelig. Zij dient derhalve eveneens te worden verworpen.

⁵⁰⁰ Zie Blauwboek 2.

⁵⁰¹ Zie inz. *supra*, nr. 7.244 omtrent het Nederlandse recht.

⁵⁰² Vgl. nochtans de positie van Claeys, besproken *supra*, nr. 7.197.

- VORDERINGSRECHT-SCENARIO 5: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR-UITVOERINGSAGENT TEGENOVER DERDEN, MET AUTONOME WETTELIJKE VERWEERMIDDELEN TEN GUNSTE VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR

7.268. Een vijfde en laatste vorderingsrecht-scenario zou kunnen bestaan in de uitwerking van een specifieke Belgische wettelijke regeling. De invoering van een vorderingsrecht tegen de goederenbehandelaar-uitvoeringsagent zou inhoudelijk kunnen berusten op een combinatie van elementen uit andere mogelijke scenario's, waarbij, inz. wat betreft de inroepbaarheid door de goederenbehandelaar van een aantal transportmodusneutrale of uniforme verweermiddelen, in de mate van het mogelijke wordt aangesloten bij internationaal gangbare regelingen. De verweermiddelen zouden niet moeten worden ontleend aan andere overeenkomsten, maar voortspuiten uit de wettelijke regeling zelf.

7.269. Gelet op de bezwaren tegen de voorgaande alternatieven verdient deze optie, wat betreft de vormgeving van het vorderingsrecht, alleszins de voorkeur. De autonome wettelijke regeling, met inbegrip van de verweermiddelen voor de goederenbehandelaar, zou voor alle betrokken partijen kenbaar en in haar uitkomst voorspelbaar zijn. Het minpunt dat een aantal andere gebreken van het statuut van de goederenbehandeling blijven bestaan, wordt ook in deze optie echter niet weggewerkt. Daarom zal hieronder worden voorgesteld om dit scenario uit te werken als onderdeel van een integrale wettelijke regeling.

- VORDERINGSRECHT-SCENARIO 6: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR-UITVOERINGSAGENT TEGENOVER DERDEN, MET AUTONOME VERWEERMIDDELEN TEN GUNSTE VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR EN AANVULLENDE DOORWERKING VAN DE VERVOER- EN/OF DE GOEDERENBEHANDELINGSOVEREENKOMST

7.270. Om de nadelen van de doorwerkingsscenario's en moeilijke interpretatieproblemen verbonden aan de combinatie van de wettelijke en de contractuele regelingen te vermijden, is het wenselijk dat het autonome wettelijke regime elke doorwerking van overeenkomsten uitdrukkelijk uitsluit. Een combinatiescenario, waarbij de goederenbehandelaar zich in eerste instantie kan beroepen op wettelijke ontheffingen en beperkingen en, aanvullend, zo deze een grotere bescherming verlenen, op doorwerkende contractuele ontheffingen en beperkingen vervat in de vervoers- en/of de goederenbehandelingsovereenkomst, dient m.a.w. te worden verworpen wegens zijn buitenmatige ingewikkeldheid en onhanteerbaarheid.

- INTEGRAAL SCENARIO 1: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE INTEGRALE REGELING VAN HET STATUUT VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR OP BASIS VAN HET OTT-VERDRAG

7.271. In deze hypothese zou de Belgische wetgever een volledig afzonderlijk en dwingend aansprakelijkheidsregime voor de goederenbehandelaar kunnen uitwerken, dat de overname is van het OTT-Verdrag⁵⁰³ (of erdoor geïnspireerd is).

7.272. Deze oplossing zou op het eerste gezicht kunnen worden gerechtvaardigd onder verwijzing naar een bestaand en vrij recent internationaal verdrag, dat berust op een grondige

⁵⁰³ Over het OTT-Verdrag, zie *supra*, nr. 7.213.

voorbereiding. Een ander voordeel van dit scenario is de relatieve eenvoud van het wetgevend werk, omdat in wezen een bestaand internationaal aansprakelijkheidsregime in de Belgische wetgeving zou worden geïncorporeerd. Verder dient het OTT-Verdrag de belangen van zowel de lading – die een rechtzeker en evenwichtig regime geniet – en de vervoerder – die tegen de *terminal operator* een regresvordering kan instellen – als de *terminal operator* zelf – die een kenbare aansprakelijkheidsbeperking geniet⁵⁰⁴.

7.273. Aan deze optie kleven echter aanzienlijke nadelen. Vooreerst heeft het OTT-Verdrag bijzonder weinig internationaal succes, is het nog steeds niet in werking getreden en wordt het ook niet gevolgd door de buurlanden. Ten tweede sloot het Verdrag aan op de Regelen van Hamburg, die zelf evenzeer een gering draagvlak hebben. Ten derde zou het stelsel, o.m. door de redelijk hoge aansprakelijkheidslimieten, voor de goederenbehandelaars in de Belgische havens eerder onaantrekkelijk zijn. Ten vierde vond het tot op heden geen steun in de betrokken sectoren, en zijn ook de ladingbelanghebbenden geen vragende partij. Tijdens de eerste publieke consultatie werd er door niemand voor gepleit om het Belgisch recht op het OTT-Verdrag te aligneren. Gelet op deze nadelen is dit scenario niet aanbevelenswaardig.

- INTEGRAAL SCENARIO 2: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE
INTEGRALE REGELING VAN HET STATUUT VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR
GEÏNSPIREERD DOOR DE FRANSE WETGEVING

7.274. In dit scenario zou bij wet een afzonderlijke en omvattende regeling van het privaatrechtelijk statuut van de goederenbehandelaar worden ingevoerd, dat sterk of minder sterk geïnspireerd is door de bestaande Franse wetgeving. Dergelijke wettelijke regeling zou o.m. kunnen omvatten:

- het principe van het dwingendrechtelijk karakter van de wettelijke regeling;
- een omschrijving van het toepassingsgebied van de wettelijke regeling (maritieme of ook niet-maritieme goederenbehandeling);
- een omschrijving van de taken van de goederenbehandelaar (eventueel met uitdrukkelijke verwijzing naar havengebruiken);
- een omlijning van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar (zorgplicht, resultaats- of inspanningsverbintenis, eventuele verwijzing naar bewaargeving);
- ontheffingen van aansprakelijkheid ten gunste van de goederenbehandelaar;
- een beperking van aansprakelijkheid ten gunste van de goederenbehandelaar (ook tegenover het schip bij een FIO-clausule);
- een regeling van de vorderingsgerechtigdheid, waarbij uiteraard fundamenteel van de Franse regeling zal moeten worden afgeweken (toekenning van een vorderingsrecht aan andere schadelijders dan de opdrachtgever);
- een korte verjaringstermijn;
- een regeling van het retentierecht van de goederenbehandelaar;
- een uitdrukkelijke IPR-regeling.

7.275. Het Franse integrale scenario kan worden verdedigd onder verwijzing naar de talrijke knelpunten die in België m.b.t. het privaatrechtelijk statuut van de goederenbehandelaar gerezen zijn en een oplossing behoeven. Het grote voordeel is m.a.w. dat de invoering van een correcte aansprakelijkheidsregeling gepaard kan gaan met een herstellen van de rechtszekerheid rond heel wat andere aspecten van het statuut van de goederenbehandelaar en zo tot een uitgebalanceerd geheel kan leiden. Bij het uitwerken van teksten kan gebruik worden gemaakt van de Franse ervaring (inz. rechtspraak en rechtsleer). De wettekst kan bepaalde Franse regelingen hernemen

⁵⁰⁴ Vgl. Jacquet, J.-M., Delebecque, Ph. en Corneloup, S., *Droit du commerce international*, Parijs, Dalloz, 2010, 458, nr. 634.

maar kan en moet uiteraard worden toegesneden op de Belgische situatie. Het Franse voorbeeld werd ook in bepaalde buitenlandse rechtsleer aangeprezen.

7.276. Onder de nadelen kunnen vooreerst de omvang en de detailgraad van de op te stellen regeling worden vermeld. Voorts dreigt een wetgevende verstarring van een aantal regelingen over kwesties die in de praktijk aan evolutie onderhevig zijn (bijv. de omschrijving van de taken van de goederenbehandelaar). Voorts is de Franse wetgeving internationaal redelijk alleenstaand en ontmoet zij in Frankrijk zelf toenemende kritiek. Zij ligt in de lijn met de Belgische Müller-Thomsonrechtspraak, die precies dient te worden gecorrigeerd. Ten slotte zal de ontwikkeling van nieuwe rechtspraak over de interpretatie van de te maken wetgeving niet kunnen worden vermeden. Gelet op deze nadelen is ook deze optie te verwerpen.

- INTEGRAAL SCENARIO 3: INVOERING VAN EEN DWINGENDRECHTELIJKE
INTEGRALE REGELING VAN HET STATUUT VAN DE GOEDERENBEHANDELAAR OP
BASIS VAN EEN EIGEN MODEL

7.277. Gelet op de hierboven gedetecteerde bezwaren tegen andere scenario's, ligt de voor de hand liggende oplossing in de uitwerking van een specifieke integrale Belgische wettelijke regeling. Deze zou kunnen berusten op een combinatie van elementen uit andere mogelijke scenario's, waarbij de goederenbehandelaar alleszins een autonome wettelijke bescherming geniet, een doorwerking van de vervoer- zowel als de goederenbehandelingsovereenkomst uitdrukkelijk onmogelijk wordt gemaakt, en inhoudelijk in de mate van het mogelijke wordt aangesloten bij internationaal gangbare regelingen. Naast de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar zouden enkele nevenaspecten kunnen worden geregeld.

Onderdelen van dergelijke regeling dienen dan te zijn:

- een regeling van het toepassingsgebied;
- de vastlegging van het gedeeltelijk dwingendrechtelijke karakter van de wettelijke regeling;
- ter aanvulling van het algemene regime van zelfregulering, een juridisch raamwerk voor de vaststelling van kaai- en terminalreglementen;
- een elementaire omschrijving van de rechten en plichten van de partijen bij een goederenbehandelingsovereenkomst;
- een regeling van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar voor verlies van of schade aan lading en voor vertraging;
- de toekenning aan derden van een vorderingsrecht tegen de goederenbehandelaar, waardoor het aansprakelijkheidsvacuüm wordt opgevuld en beter wordt aangesloten bij het recht in de buurlanden;
- de inroepbaarheid door de goederenbehandelaar van een aantal wettelijke, transportmodusneutrale of uniforme verweermiddelen, die aansluiten bij internationaal gangbare regelingen, inz. deze van het zeerecht;
- een regeling van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar voor schade aan vervoermiddelen;
- een regeling m.b.t. het retentierecht van de goederenbehandelaar;
- een regeling van het recht van de goederenbehandelaar om maatregelen te nemen i.v.m. risicogoederen en onbeheerde goederen, bijv. om achtergelaten containers te verkopen;
- een regeling omtrent de verjaring van vorderingen;
- een beperkte bijhorende IPR-regeling.

Dergelijke integrale wettelijke regeling is voor alle betrokken partijen maximaal voorspelbaar, en bevordert daardoor mede de verzekerbaarheid van de risico's.

E) SLOTSOM

7.278. De huidige juridische regeling i.v.m. de goederenbehandeling is niet meer afgestemd op de realiteit van het havenbedrijf. Omtrent de geldingskracht van zelfregulering en de kwalificatie van de goederenbehandelingsovereenkomst bestaat rechtsonzekerheid. Het uit het stuwadoorsarrest, de havengebruiken en cognossemmentsbedingen volgende aansprakelijkheidsvacuüm ten nadele van de ladingbelanghebbenden kan niet worden gehandhaafd. De havengebruiken en de erop aansluitende rechtspraak inzake de quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar kwamen tot ontwikkeling in een fundamenteel andere juridische en economische context dan de huidige en moeten vandaag, in diverse opzichten, als voorbijgestreefd worden beschouwd. De quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar ligt zowel bij de beoefenaars van het algemeen verbintenissenrecht, als bij de maritieme juristen en het bedrijfsleven onder steeds heftiger vuur. Het huidige Belgische recht wijkt bovendien af van het aansprakelijkheidsregime van de goederenbehandelaar in de meeste buurlanden. Het in België bestaande aansprakelijkheidsvacuüm bestaat in de buurlanden niet. Aldaar beschikt de ladingbelanghebbende, weliswaar onder uiteenlopende condities, over een rechtstreekse aansprakelijkheidsvordering tegen de goederenbehandelaar. Frankrijk is het enige land waar de goederenbehandeling is onderworpen aan een dwingende wettelijke regeling, die vorderingen principieel kanaliseert naar de opdrachtgever van de goederenbehandelaar, maar deze laatste toch niet helemaal immuun verklaart. Voorts bestaat er in België momenteel onduidelijkheid rond het optreden van de goederenbehandelaar bij inontvangstneming voor rekening van de ladingbelanghebbende van uitgaande goederen zowel als rond de havenprocedures i.v.m. inkomende goederen. Tenslotte beschikt de goederenbehandelaar onder het huidige recht over een gebrekkig beheersinstrumentarium.

7.279. Uit bovenstaande vaststellingen blijkt dat er nood is aan een nieuwe wettelijke regeling van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar en enkele belangrijke nevenkwesities.

Na een vergelijkende analyse van mogelijke aanpassingsscenario's wordt de voorkeur gegeven aan de invoering van een specifieke en integrale Belgische wettelijke regeling i.v.m. goederenbehandeling, die in de mate van het mogelijke aansluit bij internationaal gangbare regelingen en voor alle betrokken partijen maximaal voorspelbaar is.

Onderdelen van dergelijke regeling dienen o.m. te zijn:

- een regeling van het toepassingsgebied;
- de vastlegging van het gedeeltelijk dwingendrechtelijke karakter van de wettelijke regeling;
- ter aanvulling van het algemene regime van zelfregulering, een juridisch raamwerk voor de vaststelling van kaai- en terminalreglementen;
- een elementaire omschrijving van de rechten en plichten van de partijen bij een goederenbehandelingsovereenkomst;
- een regeling van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar voor verlies van of schade aan lading en voor vertraging;
- de toekenning aan derden van een vorderingsrecht tegen de goederenbehandelaar, waardoor het aansprakelijkheidsvacuüm wordt opgevuld en beter wordt aangesloten bij het recht in de buurlanden;
- de inroepbaarheid door de goederenbehandelaar van een aantal wettelijke, transportmodusneutrale of uniforme verweermiddelen, die aansluiten bij internationaal gangbare regelingen, inz. deze van het zeerecht;
- een regeling van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar voor schade aan vervoermiddelen;
- een regeling m.b.t. het retentierecht van de goederenbehandelaar;

- een regeling van het recht van de goederenbehandelaar om maatregelen te nemen i.v.m. risicogoederen en onbeheerde goederen;
- een regeling omtrent de verjaring van vorderingen;
- een beperkte bijhorende IPR-regeling.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 7.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN [DE BEGRIPPEN GOEDERENBEHANDELINGSOVEREENKOMST, BEHANDELEN VAN GOEDEREN EN HAVENGEBIED]

A) WETTEKST

7.280.

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 7.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

2° “goederenbehandelingsovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een opdrachtnemer die handelt in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep, goederenbehandelaar genoemd, zich tegenover een opdrachtgever uitsluitend of hoofdzakelijk verbindt tot het behandelen van goederen;

3° “behandelen van goederen”: het verrichten in een havengebied van materiële vervoersgerelateerde of logistieke diensten in verband met goederen, waaronder:

a) het laden, lossen, opslaan, bewaren, stuwen, trimmen, garneren, sorteren, verpakken, verzegelen, vastmaken en losmaken ervan, alsmede het onderhouden, herstellen en beheren van containers;

b) het opslaan, beheren en bewerken ervan in het raam van voorraadbeheer, orderbehandeling, distributie en andere vormen van logistieke dienstverlening;

4° “havengebied”: elk gebied:

a) dat ruimtelijk onmiddellijk aansluit op een laad- of losplaats voor schepen; of

b) dat gelegen is in een met het oog op de toepassing van dit Wetboek door de Koning afgebakend gebied in of nabij een haven of waterweg en, bij ontstentenis van een andersluidend besluit, elk havengebied in de zin van artikel 1 van de Wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid;

B) TOELICHTING

7.281. De in het voorgestelde artikel opgenomen definitie van het begrip goederenbehandelingsovereenkomst is noodzakelijk met het oog op de afbakening van het toepassingsgebied van Hoofdstuk 4 van Titel 5 van Boek 3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, waarin de goederenbehandelingsovereenkomst wordt geregeld als een nieuwsoortige benoemde overeenkomst. De definitie is gedeeltelijk geïnspireerd door deze van de

"Operator of a transport terminal" in het OTT-Verdrag⁵⁰⁵, maar wijkt er toch betekenisvol van af. Zij is onvermijdelijk vrij gedetailleerd uitgewerkt teneinde het onderscheid te kunnen maken met andere verwante overeenkomsten, inz. vervoerovereenkomsten. Van goederenbehandeling is ook de loutere verhuur van onbemande behandelingstuigen of opslagruimten te onderscheiden.

7.282. Hoewel de voorgestelde definitie in wezen niet afwijkt van de betekenis van het begrip in het gangbaar spraakgebruik, verdienen enkele componenten ervan nadere toelichting. Vooreerst is het begrip goederen doelbewust niet nader omschreven. Het dient derhalve ruim te worden geïnterpreteerd; ook levende dieren en lege containers kunnen er bijv. onder vallen. Voorts is de definitie niet beperkt tot maritieme goederenbehandeling of m.a.w. goederenbehandeling i.v.m. vervoer per zeeschip. In de min of meer vergelijkbare Franse wetgeving over de goederenbehandelingsovereenkomst is wel dergelijke beperking opgenomen, maar ze is praktisch moeilijk toepasbaar en ontmoet in de rechtsleer scherpe kritiek⁵⁰⁶. Nog belangrijker is de noodzaak om het aansprakelijkheidsregime i.v.m. goederenbehandeling zo uniform mogelijk te maken. Laad- en losoperaties i.v.m. zeeschepen, binnenschepen, vrachtwagens en spoorwagens lopen in realiteit voortdurend dooreen en de invoering van andere aansprakelijkheidsregels naar gelang het gebezigde vervoermiddel ware bezwaarlijk te verantwoorden⁵⁰⁷. Bovendien zou dergelijke opsplitsing aanleiding geven tot voortdurende geschillen, bijv. in het geval van rechtstreekse overslag tussen een zeeschip en een spoorwagon, een zeeschip en een binnenschip, of een binnenschip en een vrachtwagen. Derhalve wordt geopteerd voor een uniform regime ongeacht het vervoermiddel.

7.283. Anderzijds wordt wel een principiële territoriale afbakening ingevoerd in die zin dat het voorgestelde wettelijke regime alleen overeenkomsten betreft die uitsluitend of hoofdzakelijk betrekking hebben op goederenbehandeling in havengebieden. Dit laatste begrip wordt echter ruim gedefinieerd.

Het omvat vooreerst elk gebied "dat ruimtelijk onmiddellijk aansluit op een laad- of losplaats voor schepen" (3°, a)). Het gaat om alle kaaien, terminals en andere overslagplaatsen die aansluiten op een aanmeerplaats voor zee- of binnenschepen. Ook binnenvaartterminals langs rivieren en kanalen vallen dus onder de notie. Ter interpretatie van de bepaling kan vooreerst worden gewezen op de definities van de begrippen "havenfaciliteit" en "schip/haven raakvlak" in de regelgeving betreffende de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Bedoelde definities luiden:

„Havenfaciliteit”: een locatie waar interactie tussen haven en schip plaatsvindt. Een locatie omvat ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee, naar gelang van toepassing⁵⁰⁸.

⁵⁰⁵ Art. 1 van het OTT-Verdrag bepaalt:

(a) "Operator of a transport terminal" (hereinafter referred to as "operator") means a person who, in the course of his business, undertakes to take in charge goods involved in international carriage in order to perform or to procure the performance of transport-related services with respect to the goods in an area under his control or in respect of which he has a right of access or use. However, a person is not considered an operator whenever he is a carrier under applicable rules of law governing carriage;
(d) "Transport-related services" includes such services as storage, warehousing, loading, unloading, stowage, trimming, dunnaging and lashing.

Over het OTT-Verdrag, zie *supra*, nr. 7.213.

⁵⁰⁶ Zie *supra*, nr. 7.234.

⁵⁰⁷ Zie *supra*, nrs. 7.192-7.193.

⁵⁰⁸ Art. 2.11 Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (*Pb.* 29 april 2004, L 129/6) en Voorschrift 1.9 van Hoofdstuk XI-2 van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag.

„Schip/haven raakvlak”: interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij activiteiten waarbij sprake is van de verplaatsing van personen of goederen dan wel havendienstverlening aan het schip of vanuit het schip⁵⁰⁹.

De in de voorgestelde bepaling beoogde gebieden zijn echter ruimer in de zin dat de onmiddellijk op bedoelde schip/haven raakvlak aansluitende ruimten waar goederen worden behandeld, mede beoogd zijn. Wanneer de terminal aan de landzijde door de openbare weg is afgescheiden van een bijhorende stapelplaats, valt deze laatste niet meer onder het havengebied in de zin van de voorgestelde bepaling (tenzij het gaat om een stapelplaats die, zoals dadelijk toegelicht, valt onder een bij Koninklijk Besluit afgebakend havengebied).

Daarnaast wordt als havengebied beschouwd elk gebied "dat gelegen is in een met het oog op de toepassing van dit Wetboek door de Koning afgebakend gebied in of nabij een haven of waterweg en, bij ontstentenis van een andersluidend besluit, elk havengebied in de zin van artikel 1 van de Wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid" (3^o, b)). De strekking hiervan is om de Koning de bevoegdheid te geven om bepaalde havengebieden specifiek af te bakenen. Tenzij een uitdrukkelijke afwijkende afbakening is doorgevoerd, worden in alle geval de volledige havengebieden die reeds werden afgebakend voor de toepassing van de Havenarbeidswet als havengebied in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek beschouwd⁵¹⁰. Dit laatste is verantwoord omdat in de havengebieden in de zin van de Havenarbeidswet reeds een specifiek rechtsregime geldt, omdat deze gebieden zeer ruim zijn omschreven, wat de homogeniteit van het rechtsregime waarborgt, en omdat de werkorganisatie binnen de sfeer van de Havenarbeidswet zodanig specifiek is, dat zij ook een bijzonder aansprakelijkheidsregime wettigt⁵¹¹. Dit laatste wordt treffend geïllustreerd doordat ook de geldende algemene voorwaarden voor goederenbehandeling in de haven van Antwerpen expliciet naar de afbakening in de zin van de Havenarbeidswet verwijzen⁵¹². Andere regelgevende afbakeningen van de havengebieden zijn minder ter zake⁵¹³. Verder vestigen ook de Regelen van Rotterdam in wezen een bijzonder aansprakelijkheidsregime voor de behandeling van goederen in havens⁵¹⁴. Een territoriale afbakening van het toepassingsgebied is derhalve ten volle gewettigd. Daarbij komt dat de betrokken dienstverleners vrijwillig voor de vestiging in een bepaald havengebied opteren, en dat ook hun contractanten meestal de keuze tussen verschillende binnen- en buitenlandse havens hebben.

7.284. De definitie viseert mede goederenbehandelingsactiviteiten aan boord van schepen die in een havengebied zijn aangemeerd of er voor anker zijn gegaan.

7.285. In het hieronder toegelichte artikel 7.16, § 12 is een bijzondere bepaling opgenomen m.b.t. het territoriale geldingsbereik van de regeling m.b.t. terminalreglementen.

7.286. In de hieronder toegelichte artikelen 7.18, § 11 en 7.19, § 6 zijn bijzondere regelingen opgenomen m.b.t. het territoriale geldingsbereik van de nieuwe aansprakelijkheidsbepalingen.

⁵⁰⁹ Art. 2.12 Verordening (EG) Nr. 725/2004 en Voorschrift 1.8 van Hoofdstuk XI-2 van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag.

⁵¹⁰ Onder deze havengebieden vallen alle stapelplaatsen en magazijnen, ongeacht of ze aan het water zijn gelegen of niet.

⁵¹¹ Een en ander geldt onverminderd de specifieke juridische problemen eigen aan het regime van de Havenarbeidswet (zie reeds Blauwboek 1, 197, nr. 1.242).

⁵¹² Zie art. 2 van de ABAS-KVBG-Voorwaarden (versie van 2009).

⁵¹³ Zie bijv. K.B. 2 februari 1993 tot vaststelling van de lijst van de havens en hun aanhorigheden overgedragen van de Staat aan het Vlaamse Gewest (BS 4 maart 1993).

⁵¹⁴ Zie inz. art. 19; zie *supra*, nr. 7.214.

7.287. Luidens de voorgestelde tekst omvat het begrip goederenbehandeling het verrichten in een havengebied van "materiële vervoersgerelateerde of logistieke diensten in verband met goederen".

Het woord "materiële" duidt erop dat een goederenbehandelaar normaal niet, of toch niet in hoofdzaak, intellectuele diensten verricht. Voorbeelden van een aanvullende intellectuele dienstverlening zijn markage en controle van goederen. Wanneer een *terminal operator* aan zijn opdrachtgever, als onderdeel van de hoofdopdracht, mede dergelijke aanvullende diensten aanbiedt, valt de gehele opdracht onder het wettelijk regime van de goederenbehandelingsovereenkomst. Wanneer een gespecialiseerd bedrijf, eventueel in opdracht van een goederenbehandelaar, markage- of controleactiviteiten verricht, vallen die activiteiten als dusdanig buiten dat regime.

Daarnaast moeten de diensten hetzij "vervoersgerelateerd", hetzij "logistiek" van aard zijn.

Eerstgenoemd begrip maakt duidelijk dat goederenbehandeling geen eigenlijke vervoeractiviteiten omvat. Wanneer een goederenbehandelingsonderneming een overeenkomst sluit die hoofdzakelijk een vervoersopdracht inhoudt, gaat het, zelfs wanneer het alleen om vervoer tussen terminals in een havengebied gaat, om een vervoerovereenkomst, en niet om een goederenbehandelingsovereenkomst. Die overeenkomst is onderworpen aan de wetgeving betreffende het betrokken type vervoerovereenkomst⁵¹⁵, en niet aan het Hoofdstuk van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek over de goederenbehandelingsovereenkomst. Een verplaatsing van goederen binnen dezelfde terminal in het raam van goederenbehandelingsactiviteiten is uiteraard geen dergelijke vervoeropdracht. Het laden en lossen van een container, zelfs buiten de sfeer van een voorafgaand of navolgend vervoer, kan ook een vorm van goederenbehandeling zijn.

Wanneer een zeevervoerder binnen de sfeer van de uitvoering van zijn vervoerovereenkomst overgaat tot bijkomende kortstondige opslag van goederen, verandert dit niets aan zijn positie als vervoerder.

Wanneer een scheepsagent of expediteur binnen zijn hoofdopdracht dergelijke bijkomende dienstverlening op zich neemt, zal zijn scheepsagentuur- resp. expeditie-overeenkomst evenmin een goederenbehandelingsovereenkomst worden. In dit verband dienen ook de woorden "uitsluitend of hoofdzakelijk" in het voorgestelde artikel 7.1, 2° te worden onderlijnd. Wel zal de dienstverlener die bijkomstig goederenbehandeling op zich neemt onderworpen zijn aan de in Hoofdstuk 2 van Titel 6 opgenomen dwingendrechtelijke regels betreffende de aansprakelijkheid tegenover derden i.v.m. ladingschade (art. 7.18) en vervoermiddelen (art. 7.19). Anderzijds geniet hij bijzondere bevoegdheden i.v.m. risicogoederen (art. 7.21) en onbeheerde goederen (art. 7.22) alsmede een retentierecht (art. 7.23).

7.288. Uit de bewoordingen onder 2° blijkt dat niet alleen de vervoersgerelateerde goederenbehandeling of goederenbehandeling *stricto sensu* wordt geviseerd, maar ook het bredere domein van de logistieke dienstverlening, die o.m. de zgn. *physical distribution*⁵¹⁶ omvat. Wanneer de eigenlijke goederenbehandeling gepaard gaat met bewerkingsactiviteiten zoals verpakking, triëring of samenvoeging en met intellectuele dienstverleningen zoals voorraad- en

⁵¹⁵ Zie daarover Blauwboek 6.

⁵¹⁶ Zie hieromtrent o.m. Haak-Zwitser, 573-577. Art. 1.6 van de Nederlandse Physical Distribution Voorwaarden van de SVA definieert "Physical Distribution" als

een samenhangende reeks van werkzaamheden zoals vervoer, inslag, opslag, uitslag, voorraadbeheer, orderbehandeling, orderverzameling, verzendgereed maken, facturering, met betrekking tot zaken alsmede de hiermede verband houdende informatie-uitwisseling en het beheer daarvan, voorzover deze tussen de opdrachtgever en de physical distributor zijn overeengekomen.

bestellingenbeheer, blijft dit totaalpakket van diensten aan het hier ingevoerde regime onderworpen. Deze optie strookt met de realiteit in het bedrijfsleven en de door de betrokken dienstverleners zelf uitgewerkte algemene contractvoorwaarden⁵¹⁷.

7.289. Het materiële behandelen van goederen moet echter de hoofdcomponent blijven. Een bedrijf dat binnen een havengebied industriële activiteiten ontplooit, waarbij grondstoffen worden verwerkt tot halfafgewerkte of afgewerkte producten (bijv. een staal- of autofabriek), valt, ook wanneer de betrokken grondstoffen en producten moeten worden geladen, gelost en opgeslagen, in principe buiten het regime van de goederenbehandelingsovereenkomst. Overigens zal het in dat geval meestal om behandelingen in eigen beheer of voor eigen rekening gaan, zodat aansprakelijkheidskwesties niet zo vaak zullen oprijzen. Wanneer de fabriek de goederenbehandeling laat uitvoeren door een gespecialiseerd goederenbehandelingsbedrijf, zal het wettelijk regime van de goederenbehandelingsovereenkomst uiteraard wel gelden.

7.290. In alle geval moet het gaan om materiële handelingen "in verband met goederen". Overeenkomsten voor het beheer van een passagiersterminal vallen er niet onder, zelfs niet wanneer de terminalexploitant ook bagage behandelt. Wanneer de exploitant van een gemengde passagiers- en goederenterminal goederen behandelt, valt hij voor die bewerkingen wel degelijk onder het regime van de goederenbehandeling.

7.291. Onder 1° wordt uitdrukkelijk gestipuleerd dat het moet gaan om goederenbehandeling door een dienstverlener die optreedt in de uitoefening van zijn beroep of bedrijf⁵¹⁸. Occasionele goederenbehandeling door een particulier valt derhalve niet onder het hier ingevoerde wettelijke regime.

Het feit dat bepaalde diensten kosteloos worden verstrekt (bijv. kortstondige opslag op kaai) belet uiteraard niet dat het om professionele goederenbehandelingsactiviteiten gaat⁵¹⁹.

7.292. Ofschoon de voorgestelde definities in ondergeschikte orde teruggrijpen naar de omschrijving van de havengebieden in de zin van de havenarbeidswetgeving, hebben zij zelf geen enkele impact op de in het raam van die wetgeving gehanteerde begrippen. Ook het gebruik van het woord 'logistiek' in het raam van de besproken definitie staat volledig los van de corresponderende, in het raam van de havenarbeidswetgeving gebruikte terminologie⁵²⁰.

Evenmin heeft de hier gebezigde definitie van het begrip havengebied enige invloed op de milieu- of douanewetgeving of op de – overigens in het gewestelijke bevoegdheidsdomein vallende – havenbestuurlijke regelgeving.

⁵¹⁷ Zo bevat art. 1.6 van de Algemene Logistieke Voorwaarden opgesteld door BELOTRA/FEBETRA/KVVG de volgende definitie van het begrip "Logistieke Dienstverlening":

alle overeengekomen prestaties van welke aard ook die verband houden met de behandeling en distributie van goederen zo o.m. doch niet beperkt tot ontvangst inslag, opslag, uitslag, voorraadbeheer, orderbehandeling, verzendgereed maken, facturering, met betrekking tot goederen alsmede de hiermede verband houdende informatieuitwisseling en het beheer daarvan, douane opdrachten, fiscale vertegenwoordiging,

Over het begrip logistiek, vgl. voorts o.m. Bugden, P.M. en Lamont-Black, S., *Goods in transit and Freight Forwarding*, Londen, Sweet & Maxwell / Thomson Reuters, 2010, 362-363, nr. 17-44; Knorre-Demuth-Schmid, 12, nr. 49.

⁵¹⁸ Vgl. reeds *supra*, nr. 7.125.

⁵¹⁹ Vgl. omtrent het OTT-Verdrag Sekolec, J., "Comments on the United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade, 1991", in *International conference on current issues in maritime transportation. Genoa, 22nd June 1992*, reprint from *Il Diritto Marittimo*, 1992, (1051), 1056, nr. 18.

⁵²⁰ Ook dit geldt onverminderd de aan het regime van de havenarbeid eigen juridische problematiek.

A) WETTEKST

7.293.

TITEL 5 – VERVOER

Hoofdstuk 4 – Goederenbehandeling

Artikel 7.12. Internationale toepassing

§ 1. Ongeacht het recht dat van toepassing is op de contractuele of niet-contractuele verbintenis, zijn van toepassing op elke goederenbehandeling in België:

1° artikel 7.4, in de mate dat het terminalreglement regels bevat als bedoeld in § 1, 1° en 2° van dat artikel;

2° artikel 7.10.

§ 2. De tegenstelbaarheid aan derden van het retentierecht van de goederenbehandelaar wordt beheerst door het recht van de staat op het grondgebied waarvan de goederen zich bevinden op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.

B) TOELICHTING

7.294. Door § 1 worden de bepalingen betreffende terminalreglementen (art. 4) – echter slechts in de mate dat deze reglementen regels bevatten als bedoeld in § 1, 1° en 2° van dat artikel – en risicogoederen (art. 10) uitdrukkelijk aangemerkt als regels van bijzonder dwingend recht in de zin van de Rome I- en Rome II-Verordeningen. Bedoelde regelingen beogen mede de vlotte en veilige organisatie van de havenactiviteiten, zijn van semi-publiekrechtelijke aard en raken essentiële openbare belangen.

7.295. Er is geen aanleiding om de artikelen betreffende de contractuele en de buitencontractuele aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar als regels van bijzonder dwingend recht aan te merken. De hier voorgestelde regeling m.b.t. de contractuele aansprakelijkheid is sowieso van aanvullend recht op internrechtelijk vlak⁵²¹. Voor een aanmerking als voorrangregels van de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar tegenover andere personen dan zijn opdrachtgever (art. 7.18 en 7.19) zou kunnen worden aangevoerd dat deze in wezen een extensie zijn van het aansprakelijkheidsregime van de zeevervoerder dat heden is neergelegd in artikel 91 van de Zeewet, dat ook als een voorrangregel wordt beschouwd⁵²². Daartegenover moet echter worden gewezen op de restrictieve benadering van het concept van de voorrangregels in de Rome I- en Rome II-Verordeningen, waarin de nadruk wordt gelegd op de aanwezigheid van openbare belangen⁵²³ en op de onwaarschijnlijkheid dat de door het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde buitencontractuele aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar zou worden uitgesloten door een rechtskeuzebeding. Voorts moet worden aangestipt dat de inroepbaarheid door de goederenbehandelaar van uit de zeevervoerovereenkomst geputte verweermiddelen – inz. een *Himalaya Clause* – dient te worden beoordeeld naar het op de onrechtmatige daad toepasselijke recht⁵²⁴.

⁵²¹ Zie *infra*, nr. 7.302.

⁵²² Zie o.m. Stevens VOC, 46-47, nrs. 77-79.

⁵²³ Zie reeds *supra*, nr. 7.58.

⁵²⁴ Zie Boonk, H., "De betekenis van Rome II voor het zeerecht", *NiPR* 2008, (469), 478-479.

7.296. Bepaalde aspecten van de in het hieronder voorgestelde artikel 7.16 geregelde terminalreglementen kunnen worden beschouwd als “veiligheidsvoorschriften en gedragsregels” bedoeld in artikel 17 van de Rome II-Verordening. Dit behoeft echter niet in de wettekst te worden geëxpliciteerd.

7.297. Ingeval van (loutere) uitoefening van een retentierecht, geldt, wat de tegenstelbaarheid ervan betreft, het recht van de staat waar de goederen zich bevinden (§ 3). De contractuele aspecten van het retentierecht – om te beginnen het rechtsgeldig bestaan en, *inter partes*, de uitbreidbaarheid ervan – worden beheerst door het gemeen IPR, inz. de Rome I-Verordening. Het recht dat ingevolge de Rome I-Verordening op de overeenkomst van toepassing is beheerst o.m. “de gevolgen van gehele of gedeeltelijke tekortkoming, daaronder begrepen de vaststelling van de schade voor zover hiervoor rechtsregels gelden, een en ander binnen de grenzen welke het procesrecht van de rechter aan diens bevoegdheden stelt” (art. 12.1, c) van de Rome I-Verordening). Ten aanzien van de wijze van nakoming en de door de schuldeiser in geval van tekortkoming te nemen maatregelen, “wordt rekening gehouden met” het recht van het land waar de overeenkomst wordt nagekomen (art. 12.2). Deze regels hebben echter geen invloed op het zakenrechtelijk statuut van de betrokken goederen⁵²⁵.

B.3. ARTIKEL 7.13. MATERIËLE TOEPASSING

A) WETTEKST

7.298.

Artikel 7.13. Materiële toepassing

Dit Hoofdstuk is van toepassing op goederenbehandelingsovereenkomsten.

B) TOELICHTING

7.299. De voorgestelde bepaling beperkt het toepassingsgebied van dit Hoofdstuk tot goederenbehandelingsovereenkomsten. Dit begrip werd in detail omschreven in artikel 7.1, 2°. In dat verband weze eraan herinnerd dat een overeenkomst die hoofdzakelijk vervoer of bevrachting betreft maar ook een bijkomende goederenbehandelingscomponent omvat, niet als een goederenbehandelingsovereenkomst dient te worden gekwalificeerd.

7.300. De verwijzing in het voorgestelde artikel naar goederenbehandelingsovereenkomsten belet niet dat het Hoofdstuk ook de *buitencontractuele aansprakelijkheid* regelt die n.a.v. de uitvoering van goederenbehandelingsovereenkomsten kan ontstaan. Terzake kan worden verwezen naar de hieronder toegelichte artikelen 7.18 en 7.19.

⁵²⁵ Zie Nuyts, A., “Le droit de rétention en droit international privé: quelques observations sur le rôle de la loi de l’obligation, de la loi réelle, et de la loi du lieu d’exécution”, *TBBR* 1992, (30), inz. 49, nr. 37.

B.4. ARTIKEL 7.14. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

7.301.

Artikel 7.14. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van de artikelen 7.16, 7.21, 7.22 en 7.23 of die de in dit Hoofdstuk omschreven rechten van derden teniet doen of beperken zijn nietig.

B) TOELICHTING

7.302. In principe zijn de bepalingen van dit Hoofdstuk van aanvullend recht en kunnen de contractpartijen er onderling van afwijken⁵²⁶. Een uitzondering geldt de regelingen inzake terminalreglementen (art. 7.16), risicogoederen (art. 7.21), onbeheerde goederen (art. 7.22) en het retentierecht (art. 7.23). Bovendien mogen afwijkende bedingen – bijv. in terminalreglementen – nooit afbreuk doen aan de rechten van derden (zie inz. art. 7.18, § 4 en art. 7.19, § 2). Indien dat wel het geval was, zouden partijen inz. kunnen pogen de Müller-Thomsonleer te doen herleven. Zoals uiteengezet⁵²⁷ is de afschaffing van die leer een hoofddoelstelling van dit Hoofdstuk. Ook de in de Hoofdstuk 2 van Titel 1 geregelde zelfreguleringsinstrumenten mogen de in het hier voorgestelde artikel bedoelde dwingende bepalingen uiteraard niet aantasten.

B.5. ARTIKEL 7.15. ANDERE REGELGEVING

A) WETTEKST

7.303.

Artikel 7.15. Andere regelgeving

§ 1. De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de huur van diensten en de bewaargeving zijn niet op goederenbehandelingsovereenkomsten van toepassing.

§ 2. Dit Hoofdstuk geldt onverminderd dwingendrechtelijke bepalingen betreffende de vervoerovereenkomst.

B) TOELICHTING

7.304. De eerste paragraaf van de voorgestelde bepaling sluit in principe de toepasselijkheid uit van het burgerlijk recht inzake aanneming en bewaargeving. Het Belgisch Scheepvaartwetboek regelt de goederenbehandelingsovereenkomst immers als een nieuwsoortige benoemde overeenkomst, die een eigen wettelijk regime geniet. Hierboven werd overigens genoteerd dat de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de aannemingsovereenkomst niet op de realiteit van de goederenbehandeling zijn toegesneden⁵²⁸. Wat specifiek de bewaargeving betreft werd opgemerkt dat de rechtspraak weifelt om de desbetreffende regelen op de

⁵²⁶ Zie in het algemeen Blauwboek 1, 174-175, nr. 1.208.

⁵²⁷ Zie *supra*, nrs. 7.188 e.v.

⁵²⁸ Zie *supra*, nr. 7.183.

goederenbehandelaar toe te passen⁵²⁹. De in de hier voorgestelde bepaling genomen optie creëert op deze punten duidelijkheid en rechtszekerheid.

7.305. Ingevolge het reeds toegelichte artikel 7.14 behouden partijen anderzijds de keuze om contractueel alsnog naar het gemeenrechtelijke aannemings- of bewaargevingsrecht terug te grijpen. Overeenkomstig hetzelfde artikel kan dergelijke afspraak echter geen afbreuk doen aan het vorderingsrecht van derden. De optie om terug te grijpen naar het gemeenrechtelijk aannemings- of bewaargevingsrecht kan derhalve niet leiden tot een herleving van de Müller-Thomsonleer.

7.306. In § 2 van de hier voorgestelde bepaling wordt duidelijkheidshalve verwezen naar de dwingende bepalingen betreffende de vervoerovereenkomst. Temeer daar deze grotendeels voortspuiten uit internationale verdragen, hebben ze voorrang. Wanneer twijfel bestaat over de kwalificatie van een overeenkomst als een goederenbehandelingsovereenkomst dan wel als een aan dwingende regels onderworpen vervoerovereenkomst, moet aan deze laatste kwalificatie de voorkeur worden gegeven.

B.6. ARTIKEL 7.16. TERMINALREGLEMENTEN

A) WETTEKST

7.307.

Artikel 7.16. Terminalreglementen

§ 1. De goederenbehandelaar kan een terminalreglement vaststellen.

Het terminalreglement kan onder meer regels omvatten betreffende:

1° de materiële organisatie van de goederenbehandeling;

2° de toegang tot en het gedrag op de terminal, met inbegrip van het veilig en vlot verkeer;

3° de procedures, formaliteiten en vaststellingen in verband met de inontvangstneming en aflevering van goederen;

4° de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar, zijn ondergeschikten, vertegenwoordigers en hulppersonen en desgevallend de uitsluiting of beperking van deze aansprakelijkheid.

§ 2. Het terminalreglement is een overeenkomst.

§ 3. Het terminalreglement kan worden bekendgemaakt in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad.

De paragrafen [...] van artikel [...] zijn van overeenkomstige toepassing.

Door een bekendmaking overeenkomstig het voorgaande lid worden elke in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep optredende wederpartij van de goederenbehandelaar, elke persoon die zich aan de terminal aanmeldt of zich erop begeeft en elke natuurlijke persoon en rechtspersoon in wiens opdracht of voor wiens rekening hij zulks doet onweerlegbaar vermoed van het terminalreglement kennis te hebben genomen.

⁵²⁹ Zie *supra*, nr. 7.184.

§ 4. Op voorwaarde dat voorafgaand aan of uiterlijk op het ogenblik van de contractsluiting of bij de aanmelding aan of het zich begeven op de terminal voldoende duidelijk naar de gelding van het terminalreglement werd verwezen, en daarbij de vindplaats van de bekendmaking werd vermeld, worden elke beroepshalve optredende wederpartij van de goederenbehandelaar, elke persoon die zich aan de terminal aanmeldt of zich erop begeeft en elke natuurlijke persoon en rechtspersoon in wiens opdracht of voor wiens rekening hij zulks doet vermoed het terminalreglement te hebben aanvaard. Het tegenbewijs is evenwel toegelaten.

De goederenbehandelaar kan de toegang tot de terminal weigeren aan personen die het terminalreglement niet aanvaarden, met inbegrip van ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen.

§ 5. De paragrafen 3 en 4 gelden onverminderd andere wijzen van kennisneming en aanvaarding van het terminalreglement.

§ 6. De omstandigheid dat het terminalreglement niet is gesteld in de taal van de wederpartij of haar ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen, kan niet worden ingeroepen om de aanvaarding ervan te betwisten indien het reglement is gesteld in het Engels of in de taal van het taalgebied waar de goederenbehandeling plaatsgrijpt.

§ 7. Het terminalreglement kan verwijzen naar havengebruiken, algemene voorwaarden en professionele richtsnoeren. In geval van onverenigbaarheid tussen het terminalreglement en dergelijke andere regelingen, hebben de bepalingen van het terminalreglement voorrang.

§ 8. Nietig zijn de bedingen in het terminalreglement:

1° die strekken tot uitsluiting of beperking van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar bedoeld in de artikelen 7.18 en 7.19;

2° die afbreuk doen aan de toepasselijke publiekrechtelijke regelgeving, waaronder de regelgeving betreffende de verkeerspolitie, de scheepvaart- en havenpolitie, de veiligheid van schepen, de havenarbeid, de arbeidsvoorwaarden en de milieubescherming.

§ 9. In het terminalreglement opgenomen bedingen die onredelijk bezwarend zijn worden buiten toepassing gelaten.

Artikel [...] is op de toetsing van het terminalreglementen van overeenkomstige toepassing.

§ 10. Ongeacht kennisname en aanvaarding van het terminalreglement, moet eenieder zich bij en op de terminal gedragen naar de verkeerstekens en de andere er voldoende duidelijk aangebrachte borden of aanduidingen betreffende de aangelegenheden bedoeld in § 1, tweede lid, 1°, 2° en 3°. De paragrafen 6, 7, 8 en 9 zijn op die verkeerstekens, borden en aanduidingen van overeenkomstige toepassing.

§ 11. De goederenbehandelaar kan ook een kaareglement, een pakhuisreglement of enig ander op goederenbehandeling betrekking hebbend reglement vaststellen.

De vorige paragrafen zijn op dergelijk reglement van overeenkomstige toepassing.

§ 12. Dit artikel is van toepassing op alle plaatsen waar behandeling van goederen plaatsgrijpt, ongeacht of deze het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de betrokken overeenkomst is.

De Koning kan dit artikel geheel of gedeeltelijk van toepassing verklaren:

1° op plaatsen binnen havengebieden waar andere activiteiten dan de behandeling van goederen worden verricht;
2° op plaatsen buiten havengebieden waar goederen worden behandeld.

§ 13. Door een bekendmaking van algemene voorwaarden overeenkomstig § 3 zijn deze voorwaarden van rechtswege onderworpen aan de toetsing bedoeld in § 9.

Nietig is in het bijzonder elk, zelfs niet in een terminalreglement opgenomen beding:

1° dat als gevolg heeft één of meer van de in de vorige paragrafen van dit artikel bedoelde rechtsgevolgen van de bekendmaking te doen intreden, doch § 9 geheel of gedeeltelijk buiten toepassing verklaart;

2° dat aan de bekendmaking overeenkomstig § 3 andere rechtsgevolgen verbindt dan deze welke in de vorige paragrafen zijn bepaald.

B) TOELICHTING

7.308. Artikel 7.16 stelt een duidelijke regeling vast voor een kwestie die voor de havenexploitatie van groot praktisch belang is en die aanleiding geeft tot heel wat betwistingen in de rechtspraak⁵³⁰. De bepaling beoogt de overwegende rechtspraak te codificeren maar ook licht bij te sturen teneinde een realistisch en rechtszeker regime tot stand te brengen.

7.309. Meer bepaald treft het besproken artikel een regeling voor de vaststelling van terminalreglementen, een overkoepelend begrip dat hier wordt verkozen boven de thans gangbare term "kaaireglement"⁵³¹ (met dien verstande dat niets belet dat die term in de praktijk gehanteerd blijft (zie § 11) en dat alle goederenbehandelaars, dus niet alleen de *terminal operators* in enge zin een reglement kunnen vaststellen, wat er ook de benaming van zij). De reden waarom een bredere term wordt gehanteerd, is dat het Hoofdstuk van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek over goederenbehandeling en ook de bedoelde reglementen een ruimer toepassingsgebied hebben dan de eigenlijke (voor)kaai. Het door het voorgestelde wetboek ingevoerde regime zowel als de betrokken reglementen kunnen evenzo gelden op achter de (voor)kaai gelegen plaatsen waarop goederenbehandelingsactiviteiten worden verricht, zelfs voor binnen de havengebieden gelegen logistieke zones, voor zover het gaat om goederenbehandeling binnen een havengebied in de zin van artikel 7.1, § 4°.

Het reglement is in principe bindend ten aanzien van eenieder die zich op de terminal begeeft, ongeacht of hij wederpartij bij een concrete goederenbehandelingsovereenkomst is (zie ook § 12). Het artikel geldt ook op bijv. industrieterreinen in een haven waar eventueel ondergeschikt aan behandeling van goederen wordt gedaan (zie nogmaals § 12). Op terreinen buiten een havengebied in de zin van artikel 7.1, 4° is het artikel in principe niet van toepassing. Een uitbreiding van het toepassingsgebied bij Koninklijk Besluit is echter mogelijk (zie andermaal § 12).

7.310. Het staat buiten kijf dat kaai-, of bij uitbreiding hier terminalreglementen, beantwoorden aan een reële noodzaak. Het zijn rechtsinstrumenten die de veilige en vlotte werking van de haven verzekeren en die een essentiële, op maat van de terminal en het betrokken bedrijf gemaakte aanvulling vormen van de publiekrechtelijke regelgeving omtrent o.m. het wegverkeer

⁵³⁰ Voor een overzicht, zie Hannes, P., "Kaaireglement", *NjW*, 2007, 296-302; zie ook Vanhooff, J.-P., "De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors", in *De Weerd* I, (104), 129-136, nr. 194 en 150, nr. 207.

⁵³¹ Een kaaireglement werd gedefinieerd als

een geheel van regels die door de titularis van het terrein (de eigenaar of persoon met de bevoegdheden van een eigenaar, zoals een concessionaris) worden bepaald met het oog op de interactie ten aanzien van diegenen die het terrein betreden (Hannes, P., "Kaaireglement", *NjW*, 2007, (296), 298, nr. 7).

en de havenpolitie. In de hedendaagse context van de specialisatie, steeds verderschrijdende mechanisatie en afsluiting van haventerminals (waarbij in toenemende mate delen van de openbare weg worden afgesloten en in terminals geïntegreerd), en de daaruit voortvloeiende exploitatienoden en specifieke schaderisico's zijn terminalreglementen des te nuttiger. De invoering van een wettelijk kader voor de vaststelling van kaareglementen ondersteunt alleszins het goede functioneren van de havens.

7.311. Bij de uitvaardiging van zijn terminalreglement moet de goederenbehandelaar rekening houden met de overeenkomsten die hij heeft gesloten met zijn opdrachtgevers (inz. het stuwadoorscontract met de rederij). Dit geldt inz. de in § 1, tweede lid, 3^o bedoelde “procedures, formaliteiten en vaststellingen in verband met de inontvangstneming en aflevering van goederen”. Het is echter niet aangewezen in de wet te bepalen dat de terminalreglementen als dusdanig aan de goederenbehandelingsovereenkomst ondergeschikt zijn. Vooreerst zal een goederenbehandelaar op dezelfde terminal vaak tegelijkertijd handelen in opdracht van verschillende partijen en derhalve in uitvoering van verschillende goederenbehandelingsovereenkomsten, zodat een juridische toetsing van het terminalreglement aan al deze overeenkomsten weinig zinvol is. Ten tweede moet het terminalreglement enige stabiliteit kunnen vertonen, en is het niet denkbaar dat het wordt aangepast n.a.v. de totstandkoming van elke nieuwe, eventueel andersluidende goederenbehandelingsovereenkomst. Ten derde kan het terminalreglement aangelegenheden regelen die doorgaans niet in de goederenbehandelingsovereenkomst worden aangeraakt, en moet de goederenbehandelaar in het terminalreglement zelfs gedragsnormen kunnen opleggen aan zijn opdrachtgever en diens ondergeschikten (bijv. bemanningsleden van het zeeschip). Ten vierde moet rekening worden gehouden met het bepaalde in § 8, 1^o, waaruit volgt dat het terminalreglement de aansprakelijkheid voor schade aan lading en aan vervoermiddelen niet mag wijzigen. De desbetreffende aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar tegenover derden kan sowieso niet worden gewijzigd (zie ook art. 7.14, § 2). De aansprakelijkheid tegenover de opdrachtgever kan contractueel worden gemoduleerd, maar, ingevolge artikel § 8, 1^o, evenmin via het terminalreglement. Tussen de partijen heeft hun overeenkomst (inz. het stuwadoorscontract), wat betreft de desgevallend gestipuleerde afwijkende bepalingen over de aansprakelijkheid i.v.m. lading en vervoermiddelen, als *lex specialis* de voorrang. Het is noch de functie noch het doel van het terminalreglement om de goederenbehandelaar toe te laten eenzijdig wijzigingen aan te brengen in door hem met zijn opdrachtgever gemaakte contractuele afspraken.

7.312. In § 1 van het besproken artikel wordt vooreerst bevestigd dat goederenbehandelaars een terminalreglement kunnen vaststellen. Het woord "kan" duidt erop dat het gaat om een mogelijkheid en niet om een verplichting. Eveneens wordt een aanduiding gegeven van de typische materies die in een dergelijk reglement worden behandeld. In die zin codificeert de bepaling een bestaande praktijk. Een terminalreglement moet niet noodzakelijk zo worden genoemd. Ook een eenvoudig exonerationbeding⁵³² of een eenvoudige gedragsregel kunnen als een terminalreglement worden beschouwd (steeds met dien verstande dat het wettelijke regime alleen geldt in de mate dat een goederenbehandelingsterminal in een havengebied in het spel is).

7.313. In het algemeen kan in het reglement een regeling worden getroffen voor "de materiële organisatie van de goederenbehandeling" (art. 7.16, § 1, tweede lid, 1^o). Onder voorbehoud van het bepaalde in § 7, moet deze formulering breed – en ook evolutief – worden uitgelegd.

⁵³² Bijv. met de vermelding dat de concessionaris geen enkele aansprakelijkheid op zich neemt, of dat alle personen op de terminal verblijven op eigen risico en gevaar.

7.314. Meer specifiek komen in de reglementen in de praktijk bepalingen in voor omtrent "de toegang tot en het gedrag op de terminal, met inbegrip van het veilig en vlot verkeer" (art. 7.16, § 1, tweede lid, 2°).

Dit laatste is te verklaren doordat de Wegcode in de regel niet op haventerminals van toepassing is, aangezien deze geen deel uitmaken van de openbare weg. Hoewel de rechtspraak van de aanwezigheid op een terminal soms een naleving van de Wegcode bij analogie verlangt, geldt deze jurisprudentiële regel niet voor terminals met een bijzondere bestemming, waar bijzondere activiteiten worden verricht of waar bijzondere voorschriften gelden⁵³³. Zo kan er redelijkerwijze van worden uitgegaan dat *straddle carriers* op een containerterminal steeds voorrang genieten. Dergelijke voorrang is geboden in het belang van de veiligheid van het verkeer zowel als de efficiëntie van de terminalactiviteiten. Een gelijkaardige voorrangsregel ten voordele van haventuigen zoals vorkliften ligt voor de hand op (omheinde of niet-omheinde) stukgoedterminals.

Verder bevatten de reglementen in de praktijk vaak een parkeerverbod, om te vermijden dat het verkeer van de havenwerktuigen en de vlotte exploitatie van de terminal door gestationeerde voertuigen worden gehinderd.

Het terminalreglement is het geschikte instrument om dergelijke verkeersregels te expliciteren. In lijn met nu reeds heersende rechtspraak mag de eis worden gesteld dat de verkeersregels redelijk, d.w.z. praktisch toepasbaar zijn⁵³⁴, maar deze eis zal allicht zelden problemen opleveren omdat de goederenbehandelaar er zelf niet bij is gebaat om onredelijke regels op te leggen waaruit gevaarlijke situaties kunnen voortkomen. De omstandigheid dat een verkeersregel prioriteit geeft aan de belangen van de goederenbehandelingsactiviteiten en haventuigen voorrang verleent, is alvast geen reden om te beweren dat de regel onredelijk is. Met de door § 9 mogelijk gemaakte en bij artikel 2.13 aansluitende⁵³⁵ buitentoepassingverklaring van onredelijk bezwarende bedingen dient in dit verband derhalve zeer omzichtig te worden omgesprongen.

Uiteraard is het wenselijk dat de praktische betekenis van het reglement wordt verduidelijkt door op het terrein de gepaste verkeerstekens aan te brengen. Ook dit dient in eerste instantie echter te worden overgelaten aan het goeddunken van de goederenbehandelaar.

7.315. Luidens artikel 7.4, § 1, 3° kan het terminalreglement ook de procedures, formaliteiten en vaststellingen in verband met de inontvangstneming en aflevering van goederen regelen. Concreet kan het gaan om regelen betreffende de aanmelding, de identificatie, het gebruik van documenten en pincodes, de controle en inspectie van goederen of containers, etc. Ook regelen i.v.m. een zgn. *truck appointment system* kunnen hieronder vallen⁵³⁶. Uiteraard kunnen deze elementen ook worden geregeld in gebruiken, algemene voorwaarden of professionele richtsnoeren. Het terminalreglement is eerder bedoeld voor terminaleigen regelingen. Ingevolge § 7 kan het terminalreglement zelf naar andere zelfreguleringsinstrumenten verwijzen.

7.316. Voorts kan een terminalreglement regels bevatten betreffende "de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar, zijn ondergeschikten, vertegenwoordigers en hulppersonen en desgevallend de uitsluiting of beperking van deze aansprakelijkheid" (art. 7.16, § 1, tweede lid, 4°). Ook deze vermelding bevestigt een bestaande praktijk, i.h.b. de gangbare opname in de

⁵³³ Vgl. Rb. Antwerpen, 24 oktober 2006, *NjW*, 2007, 325; Vred. Brugge, 27 juni 1980, *RW* 1981-82, 1029.

⁵³⁴ Zie inz. Antwerpen (4de Kamer), 13 maart 1991, A.R. 4154/97, onuitg., aangehaald in Hannes, P., "Kaareglement", *NjW*, 2007, (296), 297, nr. 4.

⁵³⁵ Zie Blauwboek 2.

⁵³⁶ Zie daarover laatstelijk *Portaal. Het magazine van Alfaport Antwerpen en Cepsa*, januari – februari – maart 2011, 8-10.

reglementen van exoneratiebedingen. Dergelijke bedingen vertonen *in casu* een onmiskenbaar economisch nut. Zij zijn in de havenpraktijk niet alleen gangbaar – en worden in de rechtspraak soms, maar zeker niet altijd, als "gebruikelijk" beschouwd⁵³⁷ – zij creëren ook rechtszekerheid en hebben een belangrijke preventieve werking doordat zij beklemtonen dat wie zich op de terminal begeeft, een bijzondere voorzichtigheid aan de dag moet leggen. Zij hangen in de regel nauw samen met de materiële voorschriften van de terminalreglementen, inz. de erin opgenomen verkeersregels⁵³⁸. Er is dus geen aanleiding om de opname van exoneratiebedingen in een terminalreglement principieel in vraag te stellen. Uiteraard kan het terminalreglement geen afbreuk doen aan de door dit Hoofdstuk ingevoerde bescherming van ladingbelanghebbenden i.v.m. verlies van of schade aan lading of vertraging of aan de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar tegenover derde-eigenaars of -beheerders van vervoermiddelen. Zoals reeds vermeld wordt dit laatste voorbehoud tot uiting gebracht in § 8, 1°.

7.317. In § 2 wordt verduidelijkt dat het terminalreglement van contractuele aard is. Deze bepaling vermijdt misverstanden die zouden kunnen voortvloeien uit de aanduiding als "reglement".

Het terminalreglement is geen door de overheid uitgevaardigde publiekrechtelijke verordening, en evenmin gaat het om een reglement betreffende het gebruik van een openbare dienst dat overeenkomstig de rechtspraak van het Hof van Cassatie⁵³⁹ een reglementaire, niet-contractuele rechtsverhouding doet ontstaan. Uiteraard kan de niet-naleving van het terminalreglement niet met strafsancities worden gesanctioneerd.

Hoewel het terminalreglement eenzijdig wordt vastgesteld door de goederenbehandelaar, blijft het in wezen dus van contractuele aard. Daaruit vloeien rechtsgevolgen voort omtrent de totstandkoming van de rechtsband met degene die van de terminal gebruik maakt en omtrent de inhoudelijke toetsing van de bepalingen van het reglement.

7.318. Uit de contractuele aard van het terminalreglement vloeit ten eerste voort dat het degene die zich op de terminal begeeft slechts verbindt op voorwaarde dat hij van het reglement kennis heeft genomen en in de gelding ervan heeft toegestemd⁵⁴⁰. De vraag of het enkele oprijden of betreden van de terminal een stilzwijgende aanvaarding impliceert, wordt in de rechtspraak niet eenstemmig beantwoord⁵⁴¹. Zoals aangehaald bestaat er ook discussie over het gebruikelijke karakter van de in kaareglementen opgenomen exoneratiebedingen⁵⁴².

⁵³⁷ In de zin van de gebruikelijke aard, zie o.m. Rb. Antwerpen, 3 januari 1992, A.R.60.257, onuitg., besproken in Vanhooff, J.-P., "De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors", in *De Weerd* I, (104), 131, nr. 194; Rb. Antwerpen, 24 oktober 2006, *NjW*, 2007, 325; in andere zin, zie Antwerpen, 28 maart 2000, *EVR* 2000, 697. Op het gangbare en algemeen bekende karakter van de exoneraties wordt ook, en terecht, geïnsisterd in Vanhooff, J.-P., "De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors", in *De Weerd* I, (104), 133, nr. 194.

⁵³⁸ Zie Hannes, P., "Kaareglement", *NjW*, 2007, (296), 300, nr. 24 en inz. vn. 40 aldaar.

⁵³⁹ Cass., 4 december 2000, *RW* 2002-2003, 1578, met noot Van Oevelen, A., "De contractuele versus de reglementaire rechtsverhouding tussen openbare nutsbedrijven en hun gebruikers, en de rechterlijke toetsing van de in die rechtsverhouding gehanteerde exoneratieclausules"; vgl. o.m. Antwerpen, 18 december 2000, *RW* 2002-2003, 1587, met noot X.

⁵⁴⁰ De in de rechtsleer geponeerde stelling dat de in een kaareglement opgenomen verkeersregels geen contractuele aard hebben en dat de titularis van het terrein dus geen aanvaarding door de bestuurders moet bewijzen (Hannes, P., "Kaareglement", *NjW*, 2007, (296), 299, nr. 14), kan bezwaarlijk worden gevolgd.

⁵⁴¹ Zie en vgl. Antwerpen, 15 december 1994, *EVR* 1995, 358 (stilzwijgende aanvaarding); Antwerpen, 16 januari 1996, *RW* 1995-96, 1417, met noot X (geen bewijs van kennisname, dus geen aanvaarding); Antwerpen, 20 maart 1996, *EVR* 1996, 721 (geen stilzwijgende aanvaarding).

⁵⁴² Zie *supra*, nr. 7.316.

In dit verband worden voor de hoven en rechtbanken overigens vaak steriele en eerder wereldvreemde betwistingen gevoerd. Zo werd geoordeeld dat een op de terminal werkzame havenarbeider niet kan worden geacht stilzwijgend in de gelding van een kaaireglement te hebben toegestemd omdat hij als werknemer de terminal geenszins vrijwillig betreedt⁵⁴³. Dergelijke redenering kan bezwaarlijk worden gevolgd want een havenarbeider kiest er uiteraard vrijwillig voor om in de haven en aldaar bij een welbepaalde onderneming te worden tewerkgesteld en bij uitstek hij mag worden geacht met de gelding en de gebruikelijke inhoud van terminalreglementen, inclusief de erin opgenomen verkeersregels en exoneratiebedingen, vertrouwd te zijn. Ook professionele ondernemingen zoals transporteurs zijn *de facto* uiteraard met het verschijnsel van terminalreglementen vertrouwd.

Gelet op de ten gronde soms moeilijk te wettigen en terzake alleszins onvoldoende stabiele rechtspraak – een verschijnsel dat terzake ook in andere landen zoals Nederland merkbaar is⁵⁴⁴ – wordt in de hier besproken bepalingen geopteerd voor een versoepelde regeling omtrent kennisname en aanvaarding, die aansluit bij de praktische noodwendigheden en de reële dagelijkse praktijk van de havenexploitatie. Het voorgestelde regime is in wezen identiek aan de regels i.v.m. de kennisname en aanvaarding van algemene contractvoorwaarden die vervat liggen in het elders toegelichte Hoofdstuk 2 van Titel 1 van Boek 3⁵⁴⁵.

Vooreerst wordt een wettelijke basis gecreëerd voor de officiële bekendmaking van de terminalreglementen in de Scheepvaartbijlage bij het Belgisch Staatsblad. Ingevolge § 3, tweede lid worden elke beroepshalve optredende wederpartij van de goederenbehandelaar en elke persoon die zich aan de terminal aanmeldt of zich erop begeeft door deze bekendmaking onweerlegbaar vermoed van het terminalreglement kennis te hebben genomen. Opdat er sprake is van een aanmelding in de zin van het artikel is niet vereist dat het gaat om een bemande terminal waar een gepersonaliseerde of automatische procedure is ingesteld.

Wat betreft het vereiste van aanvaarding bepaalt § 4 dat, op voorwaarde dat voorafgaand aan of uiterlijk op het ogenblik van de contractsluiting of bij het zich aanmelden aan of begeven op de (al dan niet bemande) terminal voldoende duidelijk naar de gelding van het terminalreglement werd verwezen, en daarbij de vindplaats van de bekendmaking werd vermeld, elke in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep optredende wederpartij van de goederenbehandelaar en elke persoon die zich aan de terminal aanmeldt of zich erop begeeft worden vermoed het terminalreglement te hebben aanvaard.

Deze regeling bevestigt dat een kaaireglement mag worden geacht minstens stilzwijgend te zijn aanvaard door degene die zich aan de terminal aanmeldt of zich erop begeeft, inz. wie deze terminal oprijdt. De instelling van dit vermoeden is volledig gewettigd omdat elke bezoeker erop moet bedacht zijn dat een terminalreglement kan gelden. Het geldt voor bezoekende vrachtwagenchauffeurs maar even goed voor scheepsbevoorraders, havenarbeiders, kaderpersoneel, taxichauffeurs en scheepsbemanningen. Het feit dat deze personen in de gelegenheid worden gesteld om van het kaaireglement kennis te nemen, volstaat in principe opdat het te hunnen aanzien verbindend is. De goederenbehandelaar moet in geval van betwisting niet bewijzen dat deze personen het reglement uitdrukkelijk of stilzwijgend hebben aanvaard, en evenmin dat het stilzwijgen omstandig was. Het tegenbewijs – m.n. het bewijs dat er geen aanvaarding is gebeurd – is evenwel altijd toegelaten. In de praktijk zal dat allicht erg zelden kunnen worden geleverd.

⁵⁴³ Zie bijv. Pol. Sint-Niklaas, 29 september 2006, *NJW*, 2007, 329.

⁵⁴⁴ Haak-Zwitsler, 255-256.

⁵⁴⁵ Zie Blauwboek 2.

Met het oog op een voldoende duidelijke verwijzing zoals bedoeld in § 4 volstaat het dat een bord bij de normaal gebruikte ingang⁵⁴⁶ van de terminal aangeeft dat een terminalreglement van toepassing is. Het is ook mogelijk dat het terminalreglement territoriale gelding heeft vóór de ingang van de terminal, bijv. op de achterkaai of op een achterliggend stapel terrein. In dat geval ligt het voor de hand de gelding van het reglement ter plekke aan te duiden met borden. Om bewijsproblemen te vermijden is het wenselijk dat de goederenbehandelaar de situatie op voorhand goed documenteert a.d.h.v. gedateerde foto's of een vaststelling door een gerechtsdeurwaarder⁵⁴⁷.

Uiteraard belet niets, en is het zelfs raadzaam, om de integrale tekst van het terminalreglement ook ter plekke duidelijk te afficheren. Het is ook mogelijk dat de verwijzing naar het terminalreglement vooraf per brief gebeurt, of ook nog op elektronische wijze, bijv. bij de administratieve voorbereiding van een terminalbezoek, bij de uitreiking van een laat-volgen, bij de online boeking van een vrachtwagenslot of bij de identificatie van de chauffeur bij aankomst op de terminal zelf.

Voorts is het wenselijk dat de goederenbehandelaar het kaareglement ook ter kennis brengt van de scheepseigenaars en -exploitanten.

7.319. De voorgestelde wettekst impliceert voorts dat een kennisgeving aan een aangestelde zoals een vrachtwagenbestuurder of een kaaibediende volstaat om de betrokken onderneming te binden en dat geen argument kan worden geput uit de omstandigheid dat deze bestuurder juridisch niet gemachtigd is om zijn werkgever contractueel te verbinden⁵⁴⁸. In de praktijk wordt door de chauffeur overigens vaak een laadbon getekend waarop de tekst van het kaareglement is opgenomen. Nog minder realiteitswaarde hebben juridische bewaren omtrent het onderscheid tussen een vrachtwagenbestuurder die voor de eerste maal de kaai oprijdt en zijn collega die de terminal geregeld bezoekt en zo kan worden geacht de betrokken exoneratiebedingen te kennen, zodat aanvaarding kan worden afgeleid uit een omstandig stilzwijgen⁵⁴⁹. Dergelijke onderscheidingscriteria leiden tot aanzienlijke rechtsonzekerheid. De strekking van de hier voorgestelde regeling is nadrukkelijk om dergelijke eerder artificiële betwistingen over de verbindende kracht van terminalreglementen te vermijden.

7.320. Het door § 4 ingestelde vermoeden van aanvaarding is weerlegbaar. Degene die zich aan een terminal aanmeldt of zich erop begeeft moet in de regel een uitdrukkelijke verwerping of een uitdrukkelijke andersluidende afspraak kunnen aantonen. De goederenbehandelaar kan bovendien de toegang tot de terminal weigeren aan personen die het terminalreglement niet aanvaarden, met inbegrip van ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen. Of de vrachtwagenbestuurder van een wegtransportonderneming aanvaarding weigert, dan wel of zijn werkgever vooraf reeds aanvaarding weigerde, is dus zonder belang.

Het door de besproken bepaling ingestelde vermoeden verhindert niet dat de partijen nopens de gelding van het terminalreglement wederzijds uitdrukkelijk hun akkoord betuigen, op welke wijze ook.

⁵⁴⁶ Wie een terminal oprijdt langs een abnormale ingang kan zich er niet op beroepen dat het kaareglement daar niet was aangekondigd (vgl. Kh. Antwerpen (18de Kamer), 10 september 1998, A.R. 4154/97, onuitg., aangehaald in Hannes, P., "Kaareglement", *NjW*, 2007, (296), 302, nr. 30, vn. 57).

⁵⁴⁷ Vgl. Hannes, P., "Kaareglement", *NjW*, 2007, (296), 302, nr. 30.

⁵⁴⁸ Zie Antwerpen, 28 maart 2000, *EVR* 2000, 697; vgl. ook de kritiek in Dubuisson, B., "Les clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité ou de garantie en droit belge", in Wéry, P. (ed.), *Les clauses applicables en cas d'inexécution des obligations contractuelles*, Brugge, La charte, 2001, (33), 44, nr. 19.

⁵⁴⁹ Vgl. Hannes, P., "Kaareglement", *NjW*, 2007, (296), 301, nr. 26 en Rb. Antwerpen, 24 oktober 2006, *NjW*, 2007, 325.

Niets belet in theorie dat partijen bepaalde afwijkingen van het terminalreglement overeenkomen. In de praktijk zal dit wellicht zelden of nooit voorkomen. Bovendien gelden sowieso de reeds vermelde beperkingen neergelegd in § 8.

7.321. Elders⁵⁵⁰ werd er reeds op gewezen dat in de rechtspraak doorgaans wordt aangenomen dat een contractpartij niet kan worden geacht kennis te hebben genomen van en te hebben ingestemd met (algemene) contractvoorwaarden die zijn opgesteld in een taal die deze partij niet begrijpt. Van personen die deelnemen aan het vervoer mag worden verwacht dat zij de plaatselijke taal en het Engels, meer en meer de gangbare taal van het internationaal vervoer, machtig zijn. In dit verband weze herinnerd aan de elders toegelichte regeling m.b.t. zelfregulering⁵⁵¹. In dit licht wordt in § 6 gestipuleerd dat het gegeven dat het terminalreglement niet is gesteld in de taal van de contractuele wederpartij of haar ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen – hieronder vallen bijv. ook vrachtwagenbestuurders die in de haven goederen aanleveren of afhalen – niet kan worden ingeroepen om de aanvaarding ervan te betwisten indien het reglement is gesteld in het Engels of in de taal van het taalgebied waar de goederenbehandeling plaatsgrijpt. Uiteraard belet niets dat de teksten in meer dan één taal worden gesteld, desgevallend in nog andere talen dan het Engels en de lokale taal. In de praktijk komt dat overigens vaak voor.

7.322. In § 7 van de besproken bepaling is uitdrukkelijk aangegeven dat het terminalreglement ingeval van onverenigbaarheid voorrang heeft op havengebruiken, algemene contractvoorwaarden en andere zelfreguleringsinstrumenten. Deze regeling is verantwoord in het licht van de bijzondere inhoud en functionaliteit van het terminalreglement, dat zoals gezien o.m. de goede organisatie van de terminal, de veiligheid van de activiteiten en het vlot en veilig verkeer reguleert en in die zin ook moet gelden t.a.v. eenieder die zich, om welke reden ook, aan de terminal aanmeldt of zich erop begeeft. Vanuit dat perspectief ware het – behoudens uitdrukkelijke afspraken – niet te aanvaarden dat de gelding van het terminalreglement wordt verstoord door op bilaterale basis werkende algemene contractvoorwaarden van de goederenbehandelaar zelf of van de dienstverleners die zich op de terminal begeven. Bovendien kan het wenselijk zijn dat een havenonderneming die verschillende terminals exploiteert die elk eigen exploitatiekenmerken vertonen, per terminal een afzonderlijk reglement vaststelt.

7.323. In § 8, 1° is zoals reeds aangestipt bepaald dat het terminalreglement sowieso geen afbreuk kan doen aan het aansprakelijkheidsregime i.v.m. lading en vervoermiddelen, neergelegd in de hieronder toegelichte artikelen 7.18 en 7.19. Het betreft zowel het buitencontractuele vorderingsrecht van derden (waaronder de ladingbelanghebbende) als de contractuele relatie tussen de goederenbehandelaar en zijn opdrachtgever. Die laatste kan vrij worden gemoduleerd, maar niet via het terminalreglement⁵⁵².

De bepaling van § 8, 2° maakt duidelijk dat het terminalreglement ook geen afbreuk mag doen aan de toepasselijke publiekrechtelijke regelgeving, waaronder de regelgeving betreffende de verkeerspolitie, de scheepvaart- en havenpolitie, de veiligheid van schepen, de havenarbeid, de arbeidsvoorwaarden en de milieubescherming. De gegeven opsomming is niet uitputtend. Strikt genomen is het voorbehoud overigens overbodig, aangezien het gaat om regelgeving van openbare orde die in de regel bovendien strafrechtelijk gesanctioneerd is, zodat geen enkel contractueel instrument er geldig van zou kunnen afwijken. Toch is opname van de bepaling

⁵⁵⁰ Zie Blauwboek 2.

⁵⁵¹ Zie Blauwboek 2.

⁵⁵² Zie reeds *supra*, nr. 7.311.

nuttig om misverstanden te vermijden. De vermelde andere regelgevingselementen worden hieronder kort toegelicht.

7.324. De verwijzing naar de regelgeving inzake de verkeerspolitie betreft de Wegverkeerswet en de Wegcode, voor zover die *ratione loci* van toepassing zijn. Alleen als er een overlapping is van het territoriale toepassingsgebied, moet het terminalreglement in geval van onverenigbaarheid voor bedoelde, strafrechtelijk gesanctioneerde verkeersregelgeving wijken. Indien die laatste regelgeving *ratione loci* niet van toepassing is, staat het de goederenbehandelaar vrij om in het terminalreglement eigen verkeersregels op te nemen.

7.325. De verwijzing naar de scheepvaartpolitie verwijst o.m. naar de bepalingen van de politie- en scheepvaartreglementen van toepassing op de waterlopen en de havenwateren. De verwijzing naar de havenpolitie verwijst inz. naar de bevoegdheid van de gemeenten en/of de gedecentraliseerde havenbesturen om de openbare orde, rust en veiligheid van de havenbedrijvigheid te reguleren. Dit gebeurt door de uitvaardiging van publiekrechtelijke havenpolitie reglementen, op de naleving waarvan wordt toegezien door havenkapiteins en andere ambtenaren. De aangelegenheid van de bijzondere administratieve havenpolitie behoort grotendeels tot de bevoegdheid van de Gewesten en kan derhalve niet nader in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden behandeld. Omwille van de samenhang en de volledigheid van het wetboek en de rechtzekerheid bestaat tegen een louter informatieve verwijzing naar deze aangelegenheid echter geen beletsel. De regeling van de bijzondere administratieve havenpolitie, die het algemeen belang dient en van publiek-, zelfs strafrechtelijke aard is, heeft op de regulering in terminalreglementen hoe dan ook voorrang. Aangezien de betrokken gemeenten en havenbesturen doorgaans beschikken over een ruime regelgevende autonomie, zal de mogelijke inhoud van de terminalreglementen, die tegenover havenpolitie reglementen een aanvullende rol spelen, variëren naargelang de aangelegenheden die in de havenpolitie reglementen worden geregeld. Wanneer de gemeente of het havenbestuur een bepaalde kwestie reguleert in een havenpolitie reglement, kan deze materie niet meer afwijkend worden geregeld door de goederenbehandelaar. Voorts is het mogelijk dat de regulerende bevoegdheid van de goederenbehandelaar wordt gemoduleerd in de door het havenbestuur opgelegde concessievoorwaarden, die als dusdanig weliswaar niet tegenstelbaar zijn aan derden.

Ondanks deze nauwe relatie tot de havenpolitie reglementering, welke een gewestelijke materie uitmaakt, is de hier voorgestelde wetgeving omtrent terminalreglementen duidelijk federaal. Zij betreft, zoals overigens heel het hier besproken Hoofdstuk, immers het verbintenissenrechtelijke regime waaronder de goederenbehandeling wordt uitgevoerd, inbegrepen de totstandkoming van contractuele relaties en de verhouding tot havengebruiken en algemene contractvoorwaarden. Dergelijke kwesties zijn bij uitstek van zeerechtelijke aard en staan als dusdanig buiten de publiekrechtelijke regeling van de havenexploitatie door de havenbesturen.

7.326. De bepaling maakt ook voorbehoud omtrent de regelgeving i.v.m. de veiligheid van schepen (of, in de huidige stand van deze regelgeving, van de “vaartuigen”). Bedoelde regelgeving kan voorschriften omvatten omtrent de veiligheid van goederenbehandelingsactiviteiten aan boord van schepen of met gebruikmaking van boordmaterieel.

7.327. Verder wordt in de toegelichte bepaling uitdrukkelijk voorbehoud gemaakt omtrent de gelding van de havenarbeidswetgeving en de regelgeving betreffende de arbeidsvoorwaarden. Deze verwijzing moet breed worden opgevat. Ze doelt niet alleen op de grotendeels strafrechtelijk gesanctioneerde overheidsnormering, maar ook op paritair vastgestelde regelgeving.

7.328. Tenslotte wordt een reserve gemaakt i.v.m. milieuregelgeving. Doorgaans is deze regelgeving eveneens strafrechtelijk gesanctioneerd. Ook zij behoort in principe tot het gewestelijke bevoegdheidsdomein.

7.329. In § 9 wordt duidelijk gemaakt dat terminalreglementen die onredelijk bezwarend zijn, buiten toepassing kunnen worden gelaten. Terzake geldt het regime voor de toetsing van zelfreguleringsinstrumenten neergelegd in het elders toegelichte artikel 2.13⁵⁵³. Ook een toetsing aan andere rechtsregelen is mogelijk. Zo zullen in terminalreglementen opgenomen exoneratiebedingen in theorie bijv. kunnen worden getoetst aan het verbod van een ontheffing voor persoonlijke opzettelijke fout.

De toetsingsbevoegdheid van de rechter kan niet worden uitgeschakeld door een subjectieve “dépeçage”. Dit is bepaald in § 13, dat eveneens correspondeert met de algemene bepaling over de algemene voorwaarden.

7.330. In § 10 wordt gestipuleerd dat wie zich op een terminal begeeft, zich hoe dan ook moet gedragen naar de verkeerstekens en de andere – voldoende duidelijk aangebrachte – borden en aanduidingen. Het ware wereldvreemd hier nadere eisen te stellen inzake kennisname en aanvaarding. Voor zover het gaat om de openbare weg, moeten verkeerstekens uiteraard voldoen aan de regelgeving m.b.t. het wegverkeer. Daarnaast geeft de bepaling een wettelijke basis aan de praktijk om het verkeer op terminals te reguleren aan de hand van door de goederenbehandelaar zelf aangebrachte tekens en borden. Wanneer de tekens of andere borden onzorgvuldig zouden zijn opgesteld, of onredelijke eisen zouden bevatten, kan de rechter dit bij aansprakelijkheidsbetwistingen in aanmerking nemen, in lijn met zijn in § 9 vervatte toetsingsbevoegdheid. De hier vermelde tekens, borden en aanduidingen zijn vooral bedoeld om praktische gedragsregels en organisatorische kwesties te regelen. Bevatten zij aansprakelijkheidsregels als bedoeld in § 1, 4° – wat principieel mogelijk blijft – dan moeten zij wel voldoen aan de regels inzake kennisname en aanvaarding (hetzij deze van de §§ 3 en 4, hetzij de alternatieve bedoeld in § 5).

7.331. In § 12 wordt bepaald dat het artikel geldt voor alle plaatsen waar behandeling van goederen⁵⁵⁴ plaatsgrijpt, ongeacht of deze het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de betrokken overeenkomst is. Dit is noodzakelijk omdat de in § 1 bedoelde goederenbehandelaar, luidens de algemene definitie opgenomen in artikel 7.1, 2°, is verbonden door een overeenkomst waarvan het *uitsluitend of hoofdzakelijk* voorwerp goederenbehandeling is. De eenheid van het rechtsregime in havengebieden en de rechtszekerheid vergen dat bijv. de vrachtwagenchauffeur niet anders wordt behandeld naargelang de precieze inhoud van de concrete contractuele verbintenissen van de betrokken *terminal operator* – welke hem overigens vaak onbekend zullen zijn, en welke kunnen variëren van opdrachtgever tot opdrachtgever.

7.332. Ingevolge § 11 en de brede formulering van het eerste lid van § 12 is geen definitie van het begrip terminal nodig.

7.333. Voorts laat § 12 toe dat het toepassingsgebied van de regeling betreffende de terminalreglementen wordt uitgebreid tot plaatsen binnen havengebieden waar andere activiteiten

⁵⁵³ Zie Blauwboek 2.

⁵⁵⁴ Dit begrip moet worden begrepen op dezelfde wijze als het in art. 7.1, 3° gedefinieerde begrip “behandelen van goederen”.

dan de behandeling van goederen⁵⁵⁵ worden verricht of tot plaatsen buiten havengebieden waar goederen worden behandeld⁵⁵⁶.

B.7. ARTIKEL 7.17. RECHTEN EN PLICHTEN VAN PARTIJEN

A) WETTEKST

7.334.

Artikel 7.17. Rechten en plichten van partijen

§ 1. De goederenbehandelaar moet:

1° de goederen in ontvangst nemen;

2° zijn opdrachten uitvoeren volgens de regels van de kunst en binnen de overeengekomen tijd;

3° de goederen binnen de overeengekomen tijd afleveren of ter beschikking te stellen aan de rechthebbende.

§ 2. De opdrachtgever moet:

1° de uitvoering van de opdracht mogelijk maken, door de goederen of de vervoermiddelen binnen de overeengekomen tijd en in de vereiste toestand ter beschikking te stellen en door de goederenbehandelaar alle vereiste gegevens en onderrichtingen te bezorgen;

2° de prijs betalen.

§ 3. Behoudens andersluidende onderrichting, is de goederenbehandelaar ertoe gemachtigd om voor rekening van de ladingbelanghebbende vervoerdocumenten, verklaringen, voorbehouden en andere akten op te stellen, af te geven en in ontvangst te nemen.

B) TOELICHTING

7.335. De voorgestelde bepaling beschrijft op een elementaire manier de contractuele verplichtingen van de partijen bij een goederenbehandelingsovereenkomst. Het gaat om een specificering van basisverplichtingen die eigen zijn aan een aannemingsovereenkomst. Het algemene principe dat de goederenbehandelaar moet tewerkgaan volgens de regels van de kunst strookt met het huidig recht⁵⁵⁷. Deze verplichting impliceert o.m. dat hij gebruik moet maken van geschikt materieel en aangepaste infrastructuur.

7.336. De hier voorgestelde tekst is doelbewust summier aangezien hij in de praktijk zal worden aangevuld door zelfreguleringsinstrumenten, zoals de lokale havengebruiken, algemene voorwaarden en professionele richtsnoeren. In Hoofdstuk 2 van Titel 1 van Boek 3 is voor dergelijke instrumenten een wettelijk raamwerk opgenomen⁵⁵⁸. Deze instrumenten kunnen ook

⁵⁵⁵ Zie de vorige vn.

⁵⁵⁶ In § 12, tweede lid, 2° wordt doelbewust niet de omschrijving “behandeling van goederen” gebruikt, omdat dit, ingevolge de definitie in art. 7.1, 3°, slaat op behandeling *binnen* havengebieden.

⁵⁵⁷ Zie o.m. Vanhooff, J.-P., “De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors”, in De Weerdt I, (104), 107, nr. 182; zie bijv. Antwerpen, 20 oktober 2003, N.V. Alomex t. N.V. Pauwels Contracting e.a., 2000/AR/3021, onuitg.; Antwerpen, 6 maart 2006, N.V. Cobelfret Ferries / N.V. Ewals Cargo Care, 2004/AR/1994, onuitg., aangehaald *supra*, nr. 7.184.

⁵⁵⁸ Zie nogmaals Blauwboek 2.

een concretisering inhouden van de in § 2 neergelegde verplichtingen van de opdrachtgever i.v.m. de toestand van de goederen⁵⁵⁹ en de te verstrekken gegevens en onderrichtingen.

7.337. De in § 3 opgenomen regel geeft een oplossing aan een in de praktijk gerezen probleem⁵⁶⁰. Hij bevestigt dat de goederenbehandelaar in principe wel degelijk de bedoelde bevoegdheid bezit. De regel moet worden samengelezen met de bijzondere aansprakelijkheidsregel vervat in artikel 7.18, § 10. Behoudens andersluidende contractuele afspraak rust op de goederenbehandelaar echter geen wettelijke *verplichting* om de bedoelde handelingen te stellen.

B.8. ARTIKEL 7.18. AANSPRAKELIJKHEID IN VERBAND MET LADING

A) WETTEKST

7.338.

Artikel 7.18. Aansprakelijkheid in verband met lading

§ 1. De goederenbehandelaar is aansprakelijk voor het verlies en de schade die tijdens de aansprakelijkheidsperiode wordt toegebracht aan de lading die zich onder zijn hoede bevindt.

De aansprakelijkheidsperiode vangt aan op het ogenblik waarop de goederenbehandelaar de lading in ontvangst neemt en eindigt:

1° naargelang het geval, op het ogenblik waarop hij ze heeft ingeladen of gestuwd in een door of in opdracht van de rechthebbende gebruikt vervoermiddel of ze aan een rechthebbende heeft afgeleverd;

2° op het ogenblik waarop de goederenbehandelaar beslist tot het treffen van een in artikel 7.21 bedoelde maatregel;

3° op het ogenblik waarop de lading wordt verkocht op grond van artikel 7.22.

Tenzij aan de goederenbehandelaar voor of op het ogenblik van de overhandiging aan een rechthebbende schriftelijk kennis is gegeven van het verlies of de schade en van de algemene aard ervan, geldt deze overhandiging tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden dat de goederen door de goederenbehandelaar zijn afgeleverd zoals zij in een door hem uitgegeven ontvangstbewijs zijn beschreven of, bij gebreke van dergelijk ontvangstbewijs, in goede staat.

Is het verlies of de schade niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving geschieden binnen drie dagen na de overhandiging.

Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed op het ogenblik van de overhandiging door beide partijen gezamenlijk vastgesteld werd of als zij deelnamen aan een tegensprekelijk onderzoek.

Een ten overstaan van de goederenbehandelaar gemaakt voorbehoud betreffende de uitvoering van de betrokken vervoer- of bevrachtingsovereenkomst geldt mede als voorbehoud tegenover de vervoerder of vervoerster zelf.

De goederenbehandelaar en de rechthebbende zijn ertoe verplicht samen te werken en elkaar redelijke middelen te verschaffen om de oorzaken, de aard, de omvang en de omstandigheden van het verlies en de schade vast te stellen en om schadebepalende maatregelen te treffen.

⁵⁵⁹ Het kan voorkomen dat geavarieerde goederen moeten worden behandeld, of dat goederen moeten worden gelost uit geavarieerde schepen. Doorgaans zullen dergelijke bijzondere omstandigheden bekend zijn bij het geven van de opdracht. Alsdan kan de goederenbehandelaar zich er uiteraard niet over beklagen dat de goederen zich in de zin van de wettekst niet in de "vereiste toestand" bevinden.

⁵⁶⁰ Zie *supra*, nr. 7.201.

§ 2. De goederenbehandelaar is aansprakelijk voor de schade die voortvloeit uit vertraging bij de aflevering of terbeschikkingstelling van lading aan de rechthebbende. Er is vertraging wanneer de lading niet werd afgeleverd of ter beschikking gesteld binnen de overeengekomen tijd of, bij gebrek aan dergelijke overeenkomst, binnen een redelijke tijd nadat de rechthebbende erom heeft verzocht. Wanneer de vertraging dertig dagen of meer bedraagt, mag de rechthebbende de lading als verloren beschouwen.

§ 3. De goederenbehandelaar is eveneens aansprakelijk wanneer het verlies, de schade of de vertraging is veroorzaakt door zijn ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen.

§ 4. De goederenbehandelaar is niet alleen aansprakelijk tegenover zijn opdrachtgever, maar ook tegenover:

1° elke derde die bewijst schade te hebben geleden;

2° elke vorderingsgerechtigde onder de vervoerovereenkomst ter uitvoering waarvan hij is opgetreden.

§ 5. De goederenbehandelaar is niet aansprakelijk indien hij bewijst dat zowel hij als zijn ondergeschikten, vertegenwoordigers en hulppersonen alle maatregelen hebben getroffen die redelijkerwijze vereist waren om de schade, het verlies of de vertraging te vermijden.

De goederenbehandelaar is evenmin aansprakelijk indien hij bewijst dat de schade, het verlies of de vertraging is veroorzaakt door:

1° een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de gezagvoerder of bestuurder van een vervoermiddel, een ondergeschikte van de vervoerder of een loods, gepleegd bij de besturing of het beheer van het vervoermiddel;

2° brand aan boord van een vervoermiddel, tenzij veroorzaakt door opzet of een fout van de goederenbehandelaar;

3° gevaren en onheilen van de zee of andere bevaarbare wateren;

4° onvermijdelijke natuurlijke toevallen;

5° oorlogshandelingen;

6° daden van vijanden van de Staat;

7° aanhouding of maatregelen van hogerhand of gerechtelijk beslag;

8° quarantainemaatregelen;

9° een handeling of een nalatigheid van de afzender of eigenaar der goederen, van zijn vertegenwoordiger of lasthebber, of van welke rechthebbende ook;

10° werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van de arbeid, tengevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk, hetzij geheel;

11° oproer of ongeregelheden;

12° redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen;

13° verlies aan volume of gewicht of elk ander verlies, of elke andere beschadiging, veroorzaakt door een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek aan het goed;

14° onvoldoende verpakking, tenzij de goederenbehandelaar zelf met het verpakken belast was;

15° onvoldoende of ondoelmatige merken, tenzij de goederenbehandelaar zelf met het aanbrenge van ervan belast was;

16° verborgen gebreken, indien zij ondanks behoorlijke zorg niet te ontdekken waren;

17° omstandigheden te wijten aan zijn opdrachtgever, in het bijzonder een niet-nakoming van de verplichtingen bedoeld in artikel 5, § 2, 1°.

§ 6. De goederenbehandelaar is niet aansprakelijk voor verlies van of schade aan de lading boven een bedrag van 666,67 rekeneenheden per collo of eenheid, of 2 rekeneenheden per kilogram brutogewicht van de verloren of beschadigde goederen, met dien verstande dat het hoogste bedrag in aanmerking moet worden genomen.

Het totaal verschuldigd bedrag wordt berekend op basis van de waarde die de goederen hebben op de plaats waar en op de dag waarop de goederen door de goederenbehandelaar werden of ten laatste moesten worden afgeleverd of ter beschikking gesteld.

De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursnotering of, bij gebreke hiervan, volgens de marktprijs of nog, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid.

Wanneer de te behandelen of behandelde goederen zijn geladen in of op een container, pallet of gelijkaardig tuig gebruikt om goederen te verzamelen of op te stapelen, of in of op een voertuig, wordt elke collo of eenheid vermeld in de overeenkomst of, bij gebreke van dergelijke vermelding, in het betrokken vervoerdocument, beschouwd als een collo of eenheid in de zin van het eerste lid.

Wanneer de schade wordt veroorzaakt ter gelegenheid van een inlading van goederen in of een lossing ervan uit een container, of van de verzameling, opstapeling, samenstelling of ontlading van goederen in, op of uit een container, een pallet of een gelijkaardig tuig door de goederenbehandelaar, wordt elke collo of eenheid evenzo als een collo of een eenheid beschouwd.

In alle andere gevallen wordt het tuig of het voertuig als collo of eenheid beschouwd.

De goederenbehandelaar is niet aansprakelijk voor vertraging boven een bedrag van 25.000 rekeneenheden. Na advies van de Commissie Maritiem Recht kan de Koning dit bedrag aanpassen aan de economische toestand. De totale door de goederenbehandelaar wegens vertraging verschuldigde vergoeding zal nooit meer bedragen dan de vergoeding overeenkomstig het eerste lid verschuldigd ingeval van totaal verlies.

De goederenbehandelaar is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken indien wordt bewezen dat het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, dan wel dat van zijn ondergeschikten of vertegenwoordigers, begaan hetzij met het opzet het verlies of de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk verlies of schade uit zou voortvloeien.

§ 7. Inzake de vrijgave van lading handelt de goederenbehandelaar overeenkomstig de onderrichtingen van zijn opdrachtgever. De goederenbehandelaar is niet aansprakelijk voor de ter zake door zijn opdrachtgever gemaakte fouten.

§ 8. Onverminderd afwijkende wettelijke bepalingen, kan de goederenbehandelaar tegenover de in § 4 bedoelde derden en vorderingsgerechtigden geen contractuele bepalingen inroepen die zijn bedongen door zijn opdrachtgever of zijn opgenomen in de door hem gesloten goederenbehandelingsovereenkomst.

§ 9. Wanneer zij zelf voor verlies, schade of vertraging worden aangesproken, kunnen de ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen van de goederenbehandelaar zich op dezelfde verweermiddelen beroepen als de goederenbehandelaar zelf.

§ 10. Onverminderd de in dit Hoofdstuk en andere bepalingen voorziene verweermiddelen, zijn de goederenbehandelaar, zijn ondergeschikten,

vertegenwoordigers en hulppersonen bij het stellen van handelingen op grond van artikel 7.17, § 3 slechts aansprakelijk voor opzettelijke en zware fout.

§ 11. Dit artikel is van toepassing op alle verlies van en schade aan lading die zich naar aanleiding van het behandelen van goederen voordoet in het havengebied.

Wanneer de goederenbehandelaar lading verplaatst tot buiten het havengebied, en de plaats waar de schade of het verlies zich heeft voorgedaan niet kan worden bepaald, wordt, onverminderd artikel 7.15, § 2, vermoed dat de schade zich in het havengebied heeft voorgedaan.

§ 12. Dit artikel is van toepassing op de aansprakelijkheid tegenover de in § 4 bedoelde derden en vorderingsgerechtigden van eenieder die in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep met de behandeling van goederen is belast, ongeacht of dit het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de overeenkomst is.

B) TOELICHTING

7.339. De voorgestelde bepaling regelt de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar voor verlies van en schade aan lading en voor vertraging bij de aflevering of terbeschikkingstelling van lading, en is daartoe ook beperkt. De tekst geeft aan dat het gaat om goederen die aan de goederenbehandelaar zijn toevertrouwd, in de regel lading die werd of zal worden vervoerd op basis van een vervoer- of bevrachtingsovereenkomst. Andere schadegevallen vallen buiten de regeling. I.v.m. dit laatste valt te denken aan schade aan een vervoermiddel, die wordt geregeld in het hieronder besproken artikel 7.19, economische schade en gevolgschade, die desgewenst contractueel kunnen worden geregeld, en andere zuiver buitencontractuele schade zoals deze aan een geparkeerde personenwagen of door bezoekers geleden personenschade.

7.340. Het voorgestelde artikel is, in de mate dat het de contractuele verhoudingen tussen de goederenbehandelaar en zijn opdrachtgever betreft, van aanvullend recht. De partijen blijven m.a.w. vrij om andere afspraken te maken, al dan niet met gebruikmaking van algemene voorwaarden, waarvoor Hoofdstuk 2 van Titel 1 van Boek 3 een specifiek raamwerk biedt. Er kan echter geen afbreuk worden gedaan aan de bescherming van de ladingbelanghebbende, die is uitgewerkt in § 4. Ingevolge artikel 7.16, § 8, 1^o kan een terminalreglement de in dit artikel geregelde aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar niet uitsluiten of beperken.

7.341. De aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar berust op een vermoeden van fout.

Een eerste reden hiervoor is dat de voorgestelde nieuwe regeling de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar afstemt op die van een (zee)vervoerder, op wie principieel een resultaatsverbintenis rust.

Het vermoeden van fout sluit bovendien aan bij de thans reeds vigerende rechtspraak die ook de hoofdverbintenissen van de stuwadoor, optredend als aannemer, als resultaatsverbintenissen beschouwt⁵⁶¹ en bij de nevenstrekking in de rechtspraak om de goederenbehandelaar in bepaalde gevallen te beschouwen als bewaarnemer⁵⁶².

⁵⁶¹ Zie bijv. Antwerpen, 20 oktober 2003, N.V. Alomex t. N.V. Pauwels Contracting e.a., 2000/AR/3021, onuitg., waarin o.m. de volgende typische overwegingen voorkomen:

a.

Overwegende dat derde geïntimeerde als goederenbehandelaar de opgedragen materiële handelingen moet verrichten overeenkomstig de regels van de kunst; dat het beoordelingscriterium dat hier gehanteerd wordt dat van de degelijke vakman is :

Deze optie is des te meer verantwoord nu de activiteiten op een terminal meer en meer verlopen onder daadwerkelijke controle van de goederenbehandelaar, die in steeds meer gevallen, mede onder invloed van de internationale en Europese regeling omtrent havenbeveiliging, de terminal omheint en bewaakt met camera's en andere middelen, en de toegang ertoe strikt beperkt. Deze tendens naar de verdwijning van de open terminals en naar een steeds scherper toezicht op de terminalactiviteiten verantwoordt dat de goederenbehandelaar een zwaardere aansprakelijkheid op zich neemt.

Ten slotte gaan ook het OTT-Verdrag (art. 5) en de Regelen van Rotterdam (art. 19) uit van een vermoeden van fout in hoofde van de goederenbehandelaar. Het hier voorgestelde regime sluit m.a.w. ook aan bij een internationale tendens.

7.342. De door het eerste lid van § 1 vastgestelde aansprakelijkheid geldt tijdens de in het tweede lid omschreven aansprakelijkheidsperiode. Deze vangt aan op het ogenblik waarop de goederenbehandelaar de lading in ontvangst neemt en eindigt normaal gezien op het ogenblik waarop hij ze in een vervoermiddel heeft ingeladen of gestuwd, of aan een rechthebbende heeft afgeleverd. Deze definitie is in wezen in lijn met het OTT-Verdrag (art. 3) en met de Regelen van Rotterdam (art. 19.1(b)). Inlading of stuwning in een eigen vervoermiddel van de goederenbehandelaar in het raam van de goederenbehandeling (bijv. een kring of een vorklift) is

dat hij met andere woorden moet handelen zoals ieder ander zorgzaam goederenbehandelaar gesteld voor dezelfde situatie zou gehandeld hebben met in achtneming van de belangen van zijn opdrachtgever;
dat bovendien dient in acht te worden genomen dat de goederenbehandelaar als een specialist dient te worden beschouwd, nu bij zijn activiteit beperkt tot een welbepaald type van aanname (goederenmanipulaties, waarvan de inontvangstneming en aflevering van koopwaar, wegen en meten, de belading en de lossing van vrachtwagens, treinwagons, schepen en dergelijke meer alsmede weging van goederen, vaak bij de voornaamste verrichtingen behoren), dat een bijzondere vak kennis veronderstelt;
Overwegende dat zich de vraag stelt of goederenbehandelingsovereenkomst/ aannameovereenkomst gesloten met de stuwadoor een middel – dan wel een resultaatsverbintenis uitmaakt;
Overwegende dat het aangevoerd is hieromtrent een onderscheid te maken tussen de diverse verbintenissen die door de goederenbehandelaar ten aanzien van de opdrachtgever worden aangegaan;
dat hoofdverbintenissen van de stuwadoor, zoals de uitvoering van overeengekomen prestaties (goederenmanipulaties als belading en lossen van schepen, vrachtwagens en treinwagons) binnen een bepaalde termijn en volgens de regels van de kunst, in hoofde van de stuwadoor als resultaatsverbintenissen dienen te worden gekwalificeerd, terwijl bijkomende verbintenissen van de stuwadoor (zoals b.v. de inlichtingsverbintenis van de goederenbehandelaar ten aanzien van de opdrachtgever en de verbintenis tot het behoud van de goederen) wel middelenverbintenissen kunnen zijn;
dat bijgevolg dient te worden geconcludeerd dat op de stuwadoor in het algemeen gesproken wel degelijk een resultaatsverbintenis rust, met dien verstande dat bepaalde bijkomende verbintenissen (behoud van de goederen, inlichtingsverbintenis, en dergelijke meer) afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval als middelenverbintenissen kunnen worden aanzien;
b.
Overwegende dat wanneer, zoals in casu, de hoofdverbintenis of een van de hoofdverbintenissen van derde geïntimeerde (stuwadoor) is, om een reeks materiële handelingen uit te voeren met betrekking tot de lossing van kisten, bevattende onderdelen van een zuiveringsinstallatie, van een vrachtwagen, die verbintenis een resultaatsverbintenis is; dat daarbij daarenboven in overweging dient genomen dat de stuwadoor zich precies als een gespecialiseerde goederenbehandelaar aandient en hij door zijn opdrachtgever wordt aangeduid juist omwille van zijn bijzondere kennis terzake van het vakkundig lossen van goederen van onder andere vrachtwagens;
Overwegende dat, gezien derde geïntimeerde zich in casu had verbonden tot een resultaatsverbintenis, dit wil zeggen tot het bereiken van een bepaald resultaat, het lossen van kisten van een vrachtwagen volgens de regels van de kunst, en dit resultaat niet werd bereikt, nu tijdens de losoperaties van derde geïntimeerde een kist van de vrachtwagen is gevallen of gestoten en hierbij werd beschadigd, derde geïntimeerde aansprakelijk is voor het kwetsiens schadegeval en de daaruit voortvloeiende schade;
dat derde geïntimeerde immers niet aantoonde dat de niet-nakoming van haar verbintenis te wijten is aan een vreemde oorzaak, noch dat zij zich van haar aansprakelijkheid op een geldige manier had bevrijd.

Vgl. reeds, in vrijwel identieke, maar nog iets explicieter bewoordingen, Antwerpen, 25 juni 2001, N.V. Maritime Terminals t. N.V. Container Transport & Logistiek e.a., 1998/AR/1651, onuitg.; zie voorts o.m. Vanhooff, J.-P., "De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors", in De Weerd I, (104), 108-110, nr. 184.

⁵⁶² Zie daarover *supra*, nr. 7.184.

uiteraard niet relevant. Het moet gaan om een vervoermiddel gebezigd in het raam van de navolgende vervoerovereenkomst.

Wat de inlading in een vervoermiddel betreft, zal de aansprakelijkheidsperiode in de regel lopen tot het einde van de stuwing van alle onder de behandelingsopdracht vallende goederen, daar de goederenbehandelaar in de regel niet alleen met de loutere inlading is belast, maar ook met het stuwen en sjoeren. De aansprakelijkheidsperiode loopt door tot de laatste onder de opdracht vallende partijen volledig zijn ingeladen of gestuwd. Wanneer volledig ingeladen en gestuwde lading aan boord van een schip of een vertrekkensklare, nog op de terminal staande wagon alsnog door toedoen van de goederenbehandelaar wordt beschadigd, valt dit buiten de aansprakelijkheidsperiode maar komt onder artikel 7.20 eventueel de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar in het gedrang.

Bij rechtstreekse overslag tussen vervoermiddelen (bijv. van een zeeschip naar een binnenschip) zal de aansprakelijkheidsperiode vaak kort zijn.

Ingeval van verlies of beschadiging van goederen vervoerd in een FCL-container zal de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar uiteraard maar in het gedrang komen wanneer de eiser kan bewijzen dat het verlies of de schade is veroorzaakt tijdens de aansprakelijkheidsperiode.

7.343. Na rijpe overweging werd er niet voor geopteerd om een regeling op te nemen i.v.m. het verlengd verblijf van goederen na het einde van de initiële opdracht, i.h.b. van niet tijdig afgehaalde goederen op een terminal of op een andere door de goederenbehandelaar beheerde plaats. M.n. werd afgezien van de invoering van een vermoeden dat tussen de goederenbehandelaar en de rechthebbende dan een nieuwe goederenbehandelingsovereenkomst tot stand komt, die eveneens aan de bepalingen van dit Hoofdstuk – inz. deze betreffende de aansprakelijkheid – zou zijn onderworpen. Dergelijke constructie wordt weliswaar gehanteerd in het Duitse recht⁵⁶³ en ligt in de lijn van de eerdere (echter niet toegepaste) AGHA-Resolutie inzake het elektronisch Laat-Volgen⁵⁶⁴. Een wettelijke regeling in die zin is onwenselijk gebleken omdat de goederenbehandelingsopdracht van de reder in de praktijk gewoon blijft doorlopen. Wanneer de ladingbelanghebbende een container niet binnen de vrije periode afhaalt, zal de goederenbehandelaar de rederij *storage* of *quay rent* aanrekenen, en zal de rederij de rechthebbende *demurrage* aanrekenen. Deze kwesties worden echter best overgelaten aan de contractvrijheid. Desgevallend kan wel toepassing worden gemaakt van de hieronder voorgestelde artikelen 7.21 en 7.22 betreffende risicogoederen en onbeheerde goederen.

7.344. In § 1, derde tot zesde lid is een regeling opgenomen m.b.t. het protest bij aflevering. Zij is geïnspireerd door de corresponderende bepalingen van de Regelen van Den Haag (art. 3(6)) en het OTT-Verdrag (art. 11).

De regeling geldt in het raam van vorderingen tegen de goederenbehandelaar en heeft geen invloed op de aansprakelijkheid van de zeevervoerder, die elders is geregeld⁵⁶⁵. Nochtans wordt bepaald dat een ten overstaan van de goederenbehandelaar gemaakt voorbehoud betreffende de uitvoering van de betrokken vervoer- of bevrachtingsovereenkomst mede geldt als voorbehoud tegenover de goederenbehandelaar zelf. Dit vermijdt dat de ladingbelanghebbende bij afhaling van goederen tweemaal een voorbehoud moet formuleren.

⁵⁶³ Zie *supra*, nr. 7.218.

⁵⁶⁴ Zie *supra*, nr. 7.208.

⁵⁶⁵ Zie Blauwboek 6.

Wanneer niet tijdig is geprotesteerd, kan toch nog worden bewezen dat de schade of het verlies zich heeft voorgedaan tijdens de aansprakelijkheidsperiode. In dat geval blijft het vermoeden van fout overeind.

7.345. In § 2 wordt de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar voor vertraging omschreven. De regeling is geïnspireerd door het OTT-Verdrag (art. 5(3) en (4)). Het criterium van de “redelijke tijd” moet worden gehanteerd rekening houdend met de operationele contraintes, zoals de capaciteit van de terminal, de drukte en eventuele congestie op de terminal of in de haven. De bedoelde rechthebbende omvat bijv. ook de in zijn opdracht werkzame wegvervoerder of vrachtwagenbestuurder. I.v.m. vertraging moet ook worden verwezen naar de exoneratie voor werkstakingen etc. omschreven in § 5, tweede lid, 10°.

7.346. In § 3 wordt bepaald dat de goederenbehandelaar eveneens voor het verlies en de schade bedoeld in § 1 aansprakelijk is wanneer deze zijn veroorzaakt door zijn ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen. Dergelijke regeling is gangbaar in het vervoerrecht en wordt wat de goederenbehandelaar bevestigd in de Regelen van Rotterdam (art. 19.3).

7.347. Wanneer een goederenbehandelaar een beroep doet op een ondergoederenbehandelaar, draagt deze laatste tegenover zijn opdrachtgever zowel als tegenover de ladingbelanghebbende dezelfde aansprakelijkheid, zoals die in artikel 6 geregeld is. In het eerste geval is het regime van aanvullend recht, in het tweede van dwingend recht. Wat de eigen aansprakelijkheid van werknemers betreft, blijft artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 van toepassing.

7.348. De vierde paragraaf is één van de centrale bepalingen van dit Hoofdstuk. Om de hierboven reeds omstandig uiteengezette, hier niet te hernemen redenen⁵⁶⁶ beëindigt hij de door het stuwadoorsarrest uit 1973 gevestigde quasi-immuniteit van de goederenbehandelaar. Hij kent aan de ladingbelanghebbende een eigen buitencontractueel vorderingsrecht tegen de goederenbehandelaar toe. De grondslag van dit buitencontractueel vorderingsrecht is het hier besproken wetsartikel; de contouren van de aansprakelijkheid zijn dezelfde als omschreven in de voorgaande paragrafen die, zoals uiteengezet, een vermoeden van fout vestigen. De gelijkschakeling van het contractuele en het buitencontractuele aansprakelijkheidsregime van de goederenbehandeling ligt in de lijn van het OTT-Verdrag (art. 7).

7.349. Het voorgestelde buitencontractuele aansprakelijkheidsregime geldt ook voor de burgerlijke vorderingen die voortpruiten uit een misdrijf.

7.350. Daar het in § 4 om een buitencontractuele aansprakelijkheid gaat, zijn de desbetreffende IPR-regels van toepassing, meer bepaald deze neergelegd in de Rome II-Verordening.

7.351. De ladingbelanghebbende moet bewijzen vorderingsgerechtigd te zijn. Vorderingsgerechtigdheid komt luidens § 4 toe aan elke partij die schade heeft geleden en daarnaast aan elke partij die vorderingsgerechtigd is onder de betrokken (niet per se maritieme) vervoerovereenkomst. Deze laatste heeft niet noodzakelijk schade geleden in haar eigen patrimonium. De voorgestelde regeling van de vorderingsgerechtigdheid – in wezen een actieve hoofdelijkheid – ondersteunt het oogmerk om een meer proceseconomische regeling in te voeren⁵⁶⁷. Uiteraard is de goederenbehandelaar slechts verplicht om éénmaal de geleden schade te vergoeden. De kring van vorderingsgerechtigden is niet te breed omschreven, want het besproken artikel betreft alleen ladingschade.

⁵⁶⁶ Zie *supra*, nrs. 7.188 e.v.

⁵⁶⁷ Zie hierover reeds *supra*, nr. 7.194.

7.352. Een op de hier besproken bepaling gesteunde vordering van de ladingbelanghebbende tegen een goederenbehandelaar kan worden gecombineerd met een vordering tegen de scheepseigenaar en met een vordering tegen de zeevervoerder. Wanneer de ladingschade bijv. is berokkend n.a.v. een hijsmaneuver met een walkraan, kan het voorkomen dat de goederenbehandelaar *in solidum* aansprakelijk is met de scheepseigenaar en de zeevervoerder. Dit schept voor de ladingbelanghebbende een gunstige situatie.

7.353. In § 5 is vooreerst een algemene exoneratiegrond opgenomen. De goederenbehandelaar is m.n. niet aansprakelijk indien hij bewijst dat zowel hij als zijn ondergeschikten, vertegenwoordigers en hulppersonen alle maatregelen hebben getroffen die redelijkerwijze vereist waren om het schadegeval te vermijden. Deze regel is geïnspireerd door het OTT-Verdrag (art. 5(1)) en sluit aan bij bepaalde Belgische rechtspraak⁵⁶⁸. Eventueel kan tot een gedeelde aansprakelijkheid worden besloten. Het is onnodig het desbetreffende principe verwoord in het OTT-Verdrag (art. 5(2)) uitdrukkelijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek te hernemen.

7.354. In dezelfde paragraaf is voorts een lijst opgenomen van bijzondere exoneratiegronden, die zoveel mogelijk aansluit bij de bijzondere ontheffingen opgenomen in de Haagse Regelen (art. 4(2)). Deze exoneraties zijn opgenomen om de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar zoveel mogelijk te doen aansluiten bij dat van de zeevervoerder, in wiens opdracht hij in de regel optreedt. Het ware immers niet wenselijk dat de ladingbelanghebbende, die thans een eigen vorderingsrecht tegen de goederenbehandelaar verkrijgt, van deze laatste meer kan vorderen dan van zijn eigen contractpartij, de zeevervoerder. Door de exoneraties in de wet vast te leggen, wordt het regime ook voor de goederenbehandelaar voldoende voorspelbaar. De regeling moet worden samengelezen met § 8, dat de inroeping door de goederenbehandelaar tegenover de ladingbelanghebbende van andere exoneraties verbiedt.

De formulering van § 5, tweede lid is licht aangepast zodat de exoneraties ook kunnen worden toegepast op schadegevallen waarin geen zeeschip betrokken was. Onder de vervoermiddelen bedoeld onder het 1^o vallen uiteraard niet de vervoermiddelen en werktuigen die de goederenbehandelaar bezigt bij zijn goederenbehandelingsactiviteiten. De formulering onder het 2^o sluit brand aan de wal uit. Onder 3^o kunnen in theorie gevaren en onheilen eigen aan havenwateren vallen. Onder het 9^o kan bijv. een onzorgvuldig beheer van meegedeelde pincodes vallen. De aangepaste formulering onder het 14^o en het 15^o verhindert exoneratie wanneer de goederenbehandelaar terzake zelf de verantwoordelijkheid op zich had genomen. Het 17^o is toegevoegd en viseert o.m. vertraging te wijten aan laattijdige aankomst van het schip, of gebrekkige informatieverstrekking door de zeevervoerder.

7.355. In § 6 is een aansprakelijkheidsbeperking uitgewerkt. Ook deze regeling is sterk geïnspireerd door de Regelen van Den Haag en Visby, zodat ladingbelanghebbenden de tussenkomst van een goederenbelanghebbende niet kunnen aangrijpen om van deze laatste een hogere schadevergoeding te verkrijgen dan van de zeevervoerder, die doorgaans als opdrachtgever van de goederenbehandelaar fungeert. Aanvullend werd rekening gehouden met de formulering in de Regelen van Rotterdam (art. 59.2). Bij de uitlegging van inz. de bepalingen die zijn geïnspireerd door de Haagse Regelen, zal nuttig gebruikt kunnen worden gemaakt van de desbetreffende rechtspraak en rechtsleer. Dit geldt overigens voor het gehele hier voorgestelde artikel⁵⁶⁹.

De voorgestelde aansprakelijkheidslimieten gelden op uniforme wijze, ongeacht of in de goederenbehandelingsoperatie in kwestie een zeeschip betrokken was, dan wel een ander

⁵⁶⁸ Zie Antwerpen, 16 oktober 2006, *RW* 2009-10, 961.

⁵⁶⁹ Vgl. verder bijv. nog art. 23 CMR.

vervoermiddel of helemaal geen vervoermiddel. Er werd doelbewust afgezien van een overname van de aanzienlijk hogere limieten voorzien in het OTT-Verdrag (art. 6), die door de goederenbehandelaars naar verluidt als onacceptabel worden beschouwd.

De bepaling voert ook een redelijke aansprakelijkheidsbeperking voor vertragingsschade in. In dit verband werd geopteerd voor een forfaitair bedrag eerder dan voor een bedrag berekend op grond van het aan de goederenbehandelaar verschuldigde loon, dat voor de ladingbelanghebbende niet kenbaar en dus onvoorspelbaar is. Dergelijk systeem is nochtans opgenomen in het OTT-Verdrag (art. 6(2)).

7.356. Niets belet dat de goederenbehandelaar een regresvordering instelt tegen de werkelijke schadeveroorzaker, bijv. een wegvervoerder die bij zijn passage op een terminal de goederen van een derde heeft beschadigd.

7.357. In § 7 wordt duidelijkheid gecreëerd over de vraag wie aan de goederenbehandelaar vrijgave-instructies geeft. De bedoeling is de goederenbehandelaar te ontheffen van aansprakelijkheid voor niet-vrijgave ingevolge een instructie van het schip, of ingevolge een niet-vrijgave wegens herroeping door het schip van een eerder uitgestuurd vrijgavebericht. De goederenbehandelaar moet de gegeven onderrichtingen uiteraard wel correct uitvoeren, en hij draagt aansprakelijkheid wanneer hij zelf fouten begaat. Doorgaans gaat het niet om schade aan of verlies van lading als bedoeld in § 1, maar bijv. om nutteloze wegtransportkosten. Terzake geldt dan het gemeen aansprakelijkheidsrecht.

7.358. Door § 8 wordt vooreerst vermeden dat de goederenbehandelaar zijn aansprakelijkheid tegenover de ladingbelanghebbende tenietdoet of vermindert onder verwijzing naar door zijn opdrachtgever bedongen clausules, zoals, typisch, een in het cognossement opgenomen *Himalaya Clause*, al dan niet in samenhang met een *Period of Responsibility Clause*, een *Discharge and Delivery Clause*, een *Promise Not To Sue Clause*, een *Circular Indemnity Clause*, een forumbeding, een rechtskeuzebeding, een arbitragebeding of een conventionele verjaringstermijn. Indien de goederenbehandelaar toch dergelijke verweermiddelen zou kunnen invoeren, zouden de basisdoelstellingen van het tenietdoen van de Müller-Thomsonleer – inz. het opvullen van het aansprakelijkheidsvacuüm en het verbeteren van de proceseconomie – niet kunnen worden bereikt⁵⁷⁰. Het neutraliseren van Himalaya Clauses en aanverwante clausules is gerechtvaardigd omdat het hier besproken wetsartikel a.h.w. een wettelijke *Himalaya Clause*-achtige bescherming van de goederenbehandelaar invoert. Zoals uiteengezet is de wettekst er immers in wezen op gericht om de goederenbehandelaar onder hetzelfde aansprakelijkheidsregime als de zeevervoerder te brengen. De voorgestelde bepaling doet echter geen afbreuk aan eventueel relevante andere, uit verdragsregelingen voortspuitende regelingen⁵⁷¹.

7.359. Dezelfde paragraaf sluit meteen uit dat het wettelijke aansprakelijkheidsregime wordt doorkruist door een doorwerking ten nadele van de ladingbelanghebbende van de verweermiddelen die zijn opgenomen in de goederenbehandelingsovereenkomst, die voor de ladingbelanghebbende niet kenbaar en onvoorspelbaar zijn. In dit verband moet ook worden verwezen naar de derdenbescherming verzekerd door artikel 7.14.

⁵⁷⁰ Vgl. de stelling van Herber aangehaald *supra*, nr. 7.219.

⁵⁷¹ Zo bepaalt art. 28.2 CMR:

Wanneer de niet op de vervoerovereenkomst berustende aansprakelijkheid voor verlies, beschadiging of vertraging, van één der personen voor wie de vervoerder ingevolge artikel 3 aansprakelijk is, in het geding is, kan deze persoon zich eveneens beroepen op de bepalingen van dit Verdrag, die de aansprakelijkheid van de vervoerder uitsluiten of de verschuldigde schadevergoedingen vaststellen of beperken.

7.360. De bepaling opgenomen in § 9 is internationaal gangbaar en komt o.m. ook voor in het OTT-Verdrag (art. 7(2)).

7.361. In § 10 ten slotte wordt de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar bij de verrichting van rechthandelingen voor rekening van de ladingbelanghebbende op grond van artikel 7.7, § 3 verengd tot gevallen van opzettelijke of zware fout. Dit is gerechtvaardigd omdat dergelijk optreden niet behoort tot de kernopdrachten van een goederenbehandelaar en in feite een bijkomende faciliteit ten dienste van de ladingbelanghebbende uitmaakt.

7.362. In § 11 wordt het territoriale toepassingsgebied gepreciseerd. Ongeacht de definitie van het begrip goederenbehandelaar in artikel 7.1, 2^o en de algemene afbakening van het toepassingsgebied van dit Hoofdstuk in artikel 7.13, is het hier voorgestelde artikel van toepassing op alle verlies en schade die zich voordoet in een havengebied. Wanneer de goederenbehandelaar lading verplaatst tot buiten het havengebied, en de plaats waar de schade zich heeft voorgedaan niet kan worden bepaald, wordt, onverminderd artikel 3, § 2 (dat voorrang geeft aan dwingend recht m.b.t. de vervoerovereenkomst), vermoed dat de schade zich in het havengebied heeft voorgedaan.

7.363. In § 12 wordt het toepassingsgebied van de aansprakelijkheid tegenover de in § 4 bedoelde derden en vorderingsgerechtigden uitgebreid tot eenieder die in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep met de behandeling van goederen is belast, ongeacht of dit het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de overeenkomst is. Het kan bijv. gaan om een andere tussen- of hulppersoon, zoals een expediteur of een scheepsagent⁵⁷². Zonder deze bepaling zou het dwingende aansprakelijkheidsregime kunnen worden omzeild door de goederenbehandelingsopdracht als een ondergeschikt element te integreren in een veel ruimere opdracht, waardoor de overeenkomst geen goederenbehandelingsovereenkomst in de zin van artikel 7.1, 2^o meer zou zijn.

B.9. ARTIKEL 7.19. AANSPRAKELIJKHEID IN VERBAND MET VERVOERMIDDELEN

A) WETTEKST

7.364.

Artikel 7.19. Aansprakelijkheid in verband met vervoermiddelen

§ 1. De goederenbehandelaar is aansprakelijk voor de schade die hij door zijn fout of door een gebrek van de door hem gebruikte of beheerde zaak toebrengt aan het vervoermiddel waarmee te behandelen lading wordt of zal worden vervoerd.

§ 2. De goederenbehandelaar is niet alleen aansprakelijk tegenover zijn opdrachtgever, maar ook tegenover:

1^o elke derde die bewijst schade te hebben geleden;

2^o de eigenaar van het vervoermiddel.

§ 3. De goederenbehandelaar is niet aansprakelijk voor schade aan een vervoermiddel boven een bedrag van 25.000 rekeneenheden. Na advies van de Commissie Maritiem Recht kan de Koning dit bedrag aanpassen aan de economische toestand.

⁵⁷² Zie inz. *supra*, nrs. 7.54 e.v.

De goederenbehandelaar is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken indien bewezen wordt dat het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van zijn handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet het verlies of de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk verlies of schade uit zou voortvloeien.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel worden een container, een pallet en een gelijkaardig tuig mede als een vervoermiddel beschouwd.

§ 5. Wanneer zij zelf voor schade aan een vervoermiddel worden aangesproken, kunnen de ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen van de goederenbehandelaar zich op dezelfde verweermiddelen beroepen als de goederenbehandelaar zelf.

§ 6. Dit artikel is van toepassing op alle verlies en schade die zich voordoet in een havengebied.

§ 7. Dit artikel is van toepassing op de aansprakelijkheid tegenover de in § 4 bedoelde derden en vorderingsgerechtigden van eenieder die in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep met de behandeling van goederen is belast, ongeacht of dit het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de overeenkomst is.

B) TOELICHTING

7.365. De voorgestelde bepaling regelt de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar voor schade toegebracht aan de vervoermiddelen waarop de goederenbehandeling betrekking heeft. Het kan bijv. gaan om een zeeschip dat eigendom is van of beheerd wordt door de opdrachtgever van de goederenbehandelaar, of om een vrachtwagen die op de terminal wordt geladen of gelost, ongeacht of de goederenbehandelaar in opdracht van de wegvervoerder handelt of niet. Alleszins heeft het artikel uitsluitend betrekking op vervoermiddelen die een rol spelen in een goederenbehandelingsoperatie, en, luidens § 4, eveneens op containers, palletten en gelijkaardige tuigen. Schade aan een personenwagen van een havenarbeider of een bestelwagen van een scheepsbevoorradder wordt hier niet gevisieerd. Dergelijk schadegeval wordt afgewikkeld overeenkomstig artikel 7.20 en het gemeen recht waarnaar dat artikel verwijst, en eventueel overeenkomstig aansprakelijkheidsregelingen opgenomen in terminalreglementen.

7.366. Anders dan de in artikel 7.18 opgenomen regeling m.b.t. aansprakelijkheid i.v.m. lading, wordt in het hier besproken artikel geen vermoeden van fout gecreëerd. De goederenbehandelaar is hier alleen aansprakelijk wanneer de vorderingsgerechtigde een fout of een gebrek bewijst. De hierboven aangehaalde specifieke redenen om de goederenbehandelaar jegens de ladingbelanghebbende een foutvermoeden op te leggen, zijn in de hier behandelde hypothese immers niet relevant. Ingeval van schade door een gebrekkige zaak gaat het uiteraard wél om een vorm van foutloze aansprakelijkheid.

7.367. Met de omschrijving "een gebrek van de door hem gebruikte of beheerde zaak" wordt bedoeld op gebreken van bijv. kranen of magazijnen die door de goederenbehandelaar worden gebruikt. Ook gebreken van door de goederenbehandelaar beheerde tuigen die niet n.a.v. de betrokken operatie worden gebruikt, maar die toch schade veroorzaken, geven aanleiding tot aansprakelijkheid. Dit is echter niet het geval met gebreken van andere ladingcomponenten of op de terminal of in het vervoermiddel zelf aanwezige goederen.

7.368. De tweede paragraaf is de pendant van artikel 7.18, § 4 en regelt met name het geval waarin de goederenbehandelaar niet optreedt in opdracht van een vervoerder (of een aanverwante partij), maar wel in opdracht van een ladingbelanghebbende zelf. Dit zal inz. gebeuren wanneer het schip werd bevracht onder FIO- of aanverwante voorwaarden. Deze situatie komt in de praktijk van het klassieke stukgoedverkeer regelmatig voor. Een vergelijkbare verhouding bestaat in de binnenvaart, waar de afzender verplicht is om de goederen te laden, te stuwen en vast te zetten (zie inz. art. 6.4 CMNI).

Ofschoon hieromtrent weinig of geen rechtspraak bekend is, rijzen i.v.m. de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent potentieel dezelfde problemen, maar dan a.h.w. in spiegelbeeld⁵⁷³. Wanneer een goederenbehandelaar, die werkzaam is als uitvoeringsagent van een ladingbelanghebbende, het schip beschadigt (bijv. door zgn. grijperschade toe te brengen) dan zou de goederenbehandelaar zich mogelijk op quasi-immuniteit kunnen beroepen tegenover het schip. De consistentie van de nieuwe regeling gebiedt dat de quasi-immuniteit ook in die hypothese wordt tenietgedaan.

7.369. De beperking van aansprakelijkheid opgenomen in § 3 is in wezen analoog aan de beperking opgenomen in de ABAS/KVBG-Voorwaarden.

7.370. De paragrafen 6 en 7 zijn gedeeltelijk de pendant van de hierboven reeds toegelichte §§ 11 en 12 van artikel 7.18. Een vermoeden analoog aan dat van artikel 7.X, § 12, tweede lid is echter niet op zijn plaats. Ter zake dient de normale bewijslastregeling te gelden.

B.10. ARTIKEL 7.20. GEMEENRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID

A) WETTEKST

7.371.

Artikel 7.20. Gemeenrechtelijke aansprakelijkheid

De aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar in andere gevallen dan bedoeld in de artikelen 7.18 en 7.19 wordt, naargelang het geval, geregeld door de overeenkomst of door het gemeen aansprakelijkheidsrecht.

B) TOELICHTING

7.372. Deze bepaling maakt duidelijk dat de artikelen 7.18 en 7.19 slechts bepaalde aspecten van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar regelen, en dat daarbuiten het gemeen (inz. buitencontractueel aansprakelijkheids)recht blijft gelden⁵⁷⁴.

⁵⁷³ Zie reeds *supra*, nr. 7.192.

⁵⁷⁴ Zie reeds *supra*, nrs. 7.342 en 7.365.

A) WETTEKST

7.373.

Artikel 7.21. Risicogoederen

§ 1. Tenzij de opdrachtgever hem andersluidende onderrichtingen verstrekt, is de goederenbehandelaar ertoe gerechtigd om in verband met risicogoederen alle nodige voorzorgsmaatregelen te treffen.

§ 2. Onder risicogoederen worden verstaan:

1° alle gevaarlijke goederen waarvan de toestand, de merken of de verpakking of waaromtrent de documentatie niet in overeenstemming is met de toepasselijke regelgeving, waarvan de goederenbehandelaar redelijkerwijze kan veronderstellen dat hun inontvangstneming, behandeling of navolgend vervoer dientengevolge ernstige risico's met zich zal brengen, en waaromtrent hij, ondanks redelijke inspanningen, geen bijzondere, redelijk uitvoerbare en afdoende onderrichtingen en voldoende zekerheden vermocht te verkrijgen;

2° bederfelijke of beschadigde goederen waaromtrent de goederenbehandelaar ernstige grond heeft te veronderstellen dat zij tijdens hun verblijf op de terminal waardeloos of nagenoeg waardeloos zullen worden, dat zij niet of niet tijdig zullen worden afgehaald en dat door hem in verband ermee gemaakte kosten niet of niet volledig zullen worden vergoed, en waaromtrent hij, ondanks redelijke inspanningen, geen bijzondere, redelijk uitvoerbare en afdoende onderrichtingen en voldoende zekerheden vermocht te verkrijgen;

3° andere goederen die afgekeurd, onbruikbaar of waardeloos zijn, waarvan de behandeling, het vervoer of de verkoop verboden is of die kunnen worden beschouwd als afval.

§ 3. De goederenbehandelaar is er in het bijzonder toe gerechtigd om:

1° de inontvangstneming, behandeling of aflevering van risicogoederen te weigeren;

2° de in ontvangst genomen risicogoederen onschadelijk te maken, te vernietigen of te verkopen of er anderszins over te beschikken.

§ 4. De goederenbehandelaar is wegens het treffen van de in de voorgaande leden bedoelde voorzorgsmaatregelen geen schadevergoeding verschuldigd.

Degenen die in gebreke zijn gebleven om de toepasselijke regelgeving na te leven of de goederenbehandelaar onderrichtingen of zekerheden te verschaffen, de eigenaars en de rechthebbenden en de opdrachtgever van de goederenbehandelaar zijn er *in solidum* toe gehouden deze laatste voor alle kosten van de voorzorgsmaatregelen te vergoeden.

§ 5. Indien de goederenbehandelaar overgaat tot de verkoop van risicogoederen, moet de opbrengst van de verkoop ter beschikking van de rechthebbende worden gesteld onder aftrek van de kosten die op de goederen drukken.

Indien deze kosten de opbrengst van de verkoop te boven gaan, kan de goederenbehandelaar de vergoeding ervan vorderen overeenkomstig het tweede lid van § 4.

§ 6. De in de voorgaande paragrafen bepaalde bevoegdheden kunnen worden uitgeoefend door eenieder die in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep met de behandeling van goederen is belast, ongeacht of dit het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de overeenkomst is.

B) TOELICHTING

7.374. De voorgestelde bepaling is nodig omdat het vigerende Belgische recht ter zake onduidelijk is. Zij is enigszins geïnspireerd door, maar zeker niet letterlijk overgenomen uit het corresponderende artikel van het OTT-Verdrag (art. 9) en de verwante regelingen in de Regelen van Den Haag (art. 4(6)), de Regelen van Rotterdam (art. 15) en het CMR-Verdrag (art. 16).

7.375. Het in § 2, 1^o gebruikte woord behandeling met in brede zin worden verstaan, en meer bepaald in de betekenis waarin het wordt gebruikt in de in artikel 7.1, 2^o opgenomen definitie van het begrip goederenbehandeling.

7.376. I.v.m. § 2, 3^o moet rekening worden gehouden met specifieke publiekrechtelijke regelen, bijv. inzake douane en de handel in namaakgoederen⁵⁷⁵.

7.377. Door § 6 wordt het toepassingsgebied van het artikel uitgebreid tot hij die eventueel bijkomstig de behandeling van goederen op zich heeft genomen (bijv. een scheepsagent of expediteur).

B.12. ARTIKEL 7.22. ONBEHEERDE GOEDEREN

A) WETTEKST

7.378.

Artikel 7.22. Onbeheerde goederen

§ 1. Onverminderd de artikelen 7.21 en 7.23, kan de goederenbehandelaar overgaan tot de gedwongen verkoop van de zich onder zijn hoede bevindende onbeheerde goederen.

§ 2. Onder onbeheerde goederen worden verstaan de goederen die niet met het beoogde vervoer zijn vertrokken of die na het einde van de overeengekomen duur van bewaring of opslag niet zijn afgehaald:

- binnen de drie maanden nadat de goederenbehandelaar bij aangetekende brief een laatste verzoek tot vertrek respectievelijk afhaling heeft gericht aan zijn opdrachtgever, degene die hem de goederen overhandigde, de eigenaar ervan en de rechthebbende erop;
- binnen de twee maanden nadat de goederenbehandelaar vervolgens een aankondiging van gedwongen verkoop heeft bekendgemaakt.

Het laatste verzoek tot vertrek respectievelijk afhaling kan niet worden gedaan zolang de goederenbehandelaar met de opslag of de bewaring van de goederen belast is.

Indien de goederenbehandelaar na het laatste verzoek een nieuwe opdracht tot bewaring of opslag aanvaardt, kan niet meer tot de gedwongen verkoop worden overgegaan.

⁵⁷⁵ Zie bijv. Verordening (EG) Nr. 1383/2003 van de Raad van 22 juli 2003 inzake het optreden van de douaneautoriteiten ten aanzien van goederen waarvan wordt vermoed dat zij inbreuk maken op bepaalde intellectuele-eigendomsrechten en inzake de maatregelen ten aanzien van goederen waarvan is vastgesteld dat zij inbreuk maken op dergelijke rechten (*Pb.* 2 augustus 2003, L 196/7).

§ 3. De in § 2 bedoelde aangetekende brief wordt gericht aan de laatst gekende woonplaats van de betrokkene.

De aangetekende brief vermeldt dat bij gebreke van afhaling toepassing zal worden gemaakt van dit artikel.

Indien het de goederenbehandelaar ondanks redelijke inspanningen onmogelijk is om één of meer van de in § 2, 2° bedoelde personen te identificeren of hun adresgegevens te achterhalen, kan hij de verzending van een aangetekende brief aan deze persoon of personen achterwege laten.

§ 4. De in § 2 bedoelde aankondiging wordt bekendgemaakt:

- a) in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;
- b) in een nationaal verspreid dagblad;
- c) in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in de havenplaats waar de goederen zich bevinden;
- d) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

§ 5. De gedwongen verkoop wordt bevolen bij beschikking van de Voorzitter van de rechtbank van koophandel verleend op eenzijdig verzoekschrift.

Het verzoekschrift vermeldt behalve de feiten ook de kenmerken van de goederen, de plaats en datum van ontvangst ervan, de verschuldigde bedragen, alsmede, voor zover na redelijke inspanningen mogelijk, de naam en de laatste bekende woonplaats van de opdrachtgever van de goederenbehandelaar, degene die hem de goederen overhandigde, de eigenaar ervan en de rechthebbende erop.

Voor de toepassing van de artikelen 1030 tot 1032 van het Gerechtelijk Wetboek worden de in het vorige lid bedoelde personen gelijkgesteld met een tussenkomende partij.

Ten minste acht vrije dagen voor de datum van de zitting waarvoor de zaak is ingeschreven, zendt de griffier, bij gerechtsbrief, aan de in het tweede lid bedoelde personen een afschrift van het verzoekschrift vergezeld van een verzoek tot verschijning.

Indien daartoe aanleiding bestaat, beveelt de Voorzitter de verkoop van de goederen binnen de door hem bepaalde termijn, wijst hij de bevoegde gerechtsdeurwaarder aan en begroot hij, indien nodig, de schuldvordering van de eiser.

Indien redelijkerwijze kan worden aangenomen dat de opbrengst van de verkoop lager zal liggen dan het bedrag van de schuldvordering van de eiser, kan de Voorzitter, met de instemming van de eiser, bij een met redenen omklede beschikking beslissen dat de goederen in eigendom aan de eiser overgaan en dat diens schuldvordering daardoor, ten belope van het in de beschikking vastgestelde bedrag, vervalt.

Is de beschikking gegeven in afwezigheid van één van de in het tweede lid bedoelde personen, dan stelt de aangewezen gerechtsdeurwaarder hen acht vrije dagen tevoren in kennis van plaats, dag en uur van de verkoop.

Na aftrek van de kosten stelt de gerechtsdeurwaarder de afrekening vast en maakt hij die samen met de opbrengst van de verkoop over aan de eiser, tot beloop van zijn schuldvordering. De gerechtsdeurwaarder keert het overige uit aan degene die zijn recht erop door de Voorzitter heeft laten vaststellen of stort het, bij ontstentenis van dergelijke rechthebbende, bij de Deposito- en Consignatiekas met opmaking van een proces-verbaal van bewaargeving. Het in bewaring gegeven bedrag vervalt, in hoofdsom en interesten, van rechtswege aan de Schatkist vijf jaar na de bewaargeving, tenzij dat bedrag, binnen die termijn, door een rechthebbende, zijn vertegenwoordigers, zijn rechtsopvolgers of zijn schuldeisers is opgevorderd.

Heeft de verkoop niet genoeg opgebracht om de kosten te dekken, dan betaalt de schuldeiser het verschil, behoudens verhaal op de in § 2, 2° bedoelde personen.

De artikelen 226 tot 235 van het Wetboek van registratie-, hypotheek- en griffierechten zijn op de in deze paragraaf bedoelde verkopen van toepassing.

§ 6. De in dit artikel bepaalde termijnen zijn niet vatbaar voor verlenging overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 7. Voor de toepassing van dit artikel worden containers, palletten en aanverwante tuigen mede als goederen beschouwd.

§ 8. De in de voorgaande paragrafen bepaalde bevoegdheden kunnen worden uitgeoefend door eenieder die in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep met de behandeling van goederen is belast, ongeacht of dit het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de overeenkomst is.

B) TOELICHTING

7.379. De voorgestelde bepaling herneemt, in aangepaste vorm, de bepalingen van de Wet van 21 februari 1983 betreffende de verkoop van sommige achtergelaten voorwerpen. Dit past in het algemeen streven naar een omvattende codificatie.

Wegens de regelmatig optredende moeilijkheden bij de verwittiging van de eigenaar van de goederen, is voormelde wet in de praktijk vaak niet toepasbaar. Aan een hanteerbare regeling is echter grote nood. Uiteraard beschikt de goederenbehandelaar over de vrije keuze om al dan niet van het nieuwe regime gebruik te maken.

Indien de achtergelaten goederen tevens kunnen worden beschouwd als risicogoederen in de zin van artikel 7.21, kan dat laatste artikel worden toegepast. Dat regime maakt ook een verkoop mogelijk, maar voorziet niet in een voorafgaande rechterlijke tussenkomst. Zo de goederenbehandelaar het op onrechtmatige wijze toepast, stelt hij zich uiteraard bloot aan aansprakelijkheidsvorderingen.

Uiteraard kan de bepaling geen afbreuk doen aan de door artikel 7.23 aan het retentierecht van de goederenbehandelaar gestelde limieten.

7.380. Het verdient aanbeveling dat de goederenbehandelaar in de in § 2 bedoelde aangetekende brief informeert naar de eventueel nog lopende (desgevallend verlengde) verjaringstermijn i.v.m. het vervoer. In theorie bestaat immers het risico dat op initiatief van de goederenbehandelaar lading wordt verkocht die vervolgens, vóór het einde van de op het vervoer toepasselijke verjaringstermijn, alsnog door de rechthebbende wordt opgevorderd. De opdrachtgever van de goederenbehandelaar moet hier aandacht aan besteden.

7.381. Zoals aangegeven beogen de hier voorgestelde bepalingen geen afbreuk te doen aan toepasselijke publiekrechtelijke regelgeving⁵⁷⁶.

7.382. De aangehaalde artikelen 226 tot 235 van het Wetboek van registratie-, hypotheek- en griffierechten betreffen openbare verkopen van roerende goederen.

7.383. De in § 8 bepaalde uitbreiding komt ook voor de in de reeds toegelichte artikelen 7.18, 7.19 en 7.21.

⁵⁷⁶ Zie *supra*, nsr. 7.324 e.v.

A) WETTEKST

7.384.

Artikel 7.23. Retentierecht

§ 1. De goederenbehandelaar beschikt over een retentierecht op de hem door een ladingbelanghebbende, zijn ondergeschikte, vertegenwoordiger of hulppersoon overhandigde goederen die zich onder zijn hoede bevinden en waarop de schuldvordering betrekking heeft.

Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 2. Het retentierecht van de goederenbehandelaar kan alleen tot andere goederen dan deze bedoeld in § 1 worden uitgebreid middels een uitdrukkelijk beding, desgevallend opgenomen in algemene voorwaarden.

Het uitgebreid retentierecht is alleen aan de eigenaar van de goederen tegenstelbaar wanneer hij de vestiging van dat retentierecht heeft aanvaard of wanneer de goederenbehandelaar erop mocht vertrouwen dat zijn wederpartij bevoegd was om met betrekking tot deze goederen in een retentierecht toe te stemmen.

§ 3. De goederenbehandelaar kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel worden containers, palletten en aanverwante tuigen mede als goederen beschouwd.

§ 5. Het in de voorgaande paragrafen omschreven retentierecht kan worden uitgeoefend door eenieder die in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep met de behandeling van goederen is belast, ongeacht of dit het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de overeenkomst is.

B) TOELICHTING

7.385. Het OTT-Verdrag voorziet in een retentierecht ten gunste van de goederenbehandelaar (art. 10(1)). De Regelen van Rotterdam laten de regeling van het retentierecht van de "maritime performing party" over aan de overeenkomst of het toepasselijk recht (art. 49). In contractvoorwaarden m.b.t. goederenbehandeling is doorgaans een retentierecht gestipuleerd.

De hier voorgestelde bepaling bevestigt het retentierecht van de goederenbehandelaar en omschrijft de contouren ervan. Een wettelijke regeling is wenselijk gelet op de onzekerheid zoniet onenigheid die hieromtrent in rechtspraak en rechtsleer bestaat⁵⁷⁷. De voorgestelde tekst beoogt

⁵⁷⁷ Zie inz. Cass., 27 april 2006, *RW* 2007-08, 1541, met noot Storme, M.E., "Het conventioneel uitgebreid retentierecht en de tegenwerpbaarheid ervan aan de eigenaar van de in bewaring gegeven zaak"; zie ook het arrest *a quo*: Antwerpen, 15 maart 2004, *RW* 2004-05, 1354, *NjW*, 2005, 703, *RHA* 2004, 328; zie voorts Cauffman, C., "Retentierecht. Tegenwerpelijkheid aan de verkoper, titularis van een eigendomsvoorbehoud", *NjW*, 2005, 686-689; Dirix, E., "Nieuwe overeenkomsten tot zekerheid", *TPR* 1988, (323), 343-344, nr. 28; Dirix-De Corte, inz. 375-380, nrs. 546-552.

een evenwichtige oplossing: enerzijds verkrijgt de goederenbehandelaar de waarborg dat hij de hem toevertrouwde goederen kan behouden als zekerheid voor de betaling van openstaande schuldvorderingen, zonder dat de goederen moeten toebehoren aan zijn schuldenaar; anderzijds wordt het retentierecht beperkt tot de goederen waarop de openstaande schuldvordering betrekking heeft. Deze laatste beperking schijnt ook verondersteld te zijn in de corresponderende bepaling van het OTT-Verdrag. Het feit dat de goederen waarop de schuldvordering betrekking heeft in de praktijk meestal reeds zijn afgeleverd aan de belanghebbende is geen voldoende reden om een breder retentierecht in te voeren.

Een conventionele uitbreiding van het retentierecht blijft echter mogelijk. Dergelijke uitbreiding is slechts tegenstelbaar aan de eigenaar op voorwaarde dat deze zich ermee heeft ingestemd of wanneer de goederenbehandelaar erop mocht vertrouwen dat zijn wederpartij bevoegd was om met betrekking tot deze goederen in een retentierecht toe te stemmen. Het in rechtspraak en rechtsleer vaak gehanteerde argument van de "economische realiteit" van de continue stroom van te behandelen goederen in het raam van een langdurige of herhaalde zakenrelatie⁵⁷⁸ kan niet volstaan om de rechtmatige eigenaar van lading de uitoefening van een retentierecht op te dringen ingeval de opdrachtgever van de goederenbehandelaar schulden onbetaald laat i.v.m. andere partijen lading.

De eis dat de goederen moeten overhandigd zijn "door een ladingbelanghebbende, zijn tussenpersoon, hulppersoon of ondergeschikte" beoogt te vermijden dat een retentierecht op lading wordt uitgeoefend i.v.m. schulden van de rederij.

7.386. De bepaling over zekerheidstelling opgenomen in § 3 is ontleend aan het OTT-Verdrag (art. 10(2)).

7.387. De toekenning aan de retentor van een verkooprecht zoals uitgewerkt in het OTT-Verdrag (art. 10(3) en (4)) is onnodig gelet op de opname in artikel 7.22 van een regeling voor de verkoop van achtergelaten goederen en, daarnaast, de mogelijkheid tot gemeenrechtelijk uitvoerend beslag. Ook de vestiging van een conventioneel pandrecht kan uiteraard niet worden uitgesloten. In dat laatste verband geldt het gemeen recht en is vooralsnog geen nood gebleken aan een bijzonder regeling.

7.388. Ingevolge § 4 moeten containers, palletten en aanverwante tuigen voor de toepassing van het voorgestelde artikel mede als goederen worden beschouwd⁵⁷⁹. Wanneer het gaat om door de scheepseigenaar of reder overhandigde lege containers, is het voorgestelde artikel, ingevolge de formulering van § 1, niet van toepassing. Ingevolge het bepaalde in § 2 kan in dit verband wel een conventioneel retentierecht worden gestipuleerd.

Een eventueel retentierecht op een container is niet tegenstelbaar aan de eigenaar van de zich in die container bevindende lading, indien deze laatste ook niet de eigenaar van de container is. De goederenbehandelaar zal de met het oog op de uitoefening van het retentierecht gemaakte kosten van lossing uit de container bijkomend aan de schuldenaar kunnen aanrekenen.

7.389. De in § 5 omschreven uitbreiding komt ook voor de in de reeds toegelichte artikelen 7.18, 7.19, 7.21 en 7.22.

⁵⁷⁸ Zie inz. de rechtspraak aangehaald in de vorige vn.

⁵⁷⁹ Over het retentierecht van de goederenbehandelaar op (roterende) containers, zie o.m. Vanhooff, J.-P., "De goederenbehandelaar: naties en stuwadoors", in *De Weerd* I, (104), 137-138, nr. 195.

B.14. ARTIKEL 7.24. VERJARING

A) WETTEKST

7.390.

Artikel 7.24. Verjaring

§ 1. Vorderingen tegen een goederenbehandelaar in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van de goederenbehandelingsovereenkomst, met uitzondering van de vorderingen ter zake van gemeenrechtelijke aansprakelijkheid bedoeld in artikel 7.20, verjaren door verloop van twee jaar.

§ 2. De in § 1 bedoelde termijn begint te lopen:

1° op de dag waarop de goederenbehandelaar de goederen of een deel ervan overhandigt aan of ter beschikking stelt van een rechthebbende; of

2° ingeval van totaal verlies, op de dag dat de rechthebbende van de goederenbehandelaar bericht ontvangt van dit verlies of op de dag dat de rechthebbende de goederen als verloren mag beschouwen op grond van artikel 7.18, § 2, naargelang welke dag eerder valt;

3° in alle andere gevallen, op de dag waarop het eerste schadeveroorzakende feit zich voordoet.

§ 3. Regresvorderingen tegen een goederenbehandelaar op grond van of in verband met de bepalingen van dit Hoofdstuk, met uitzondering van vorderingen bedoeld in artikel 7.20, kunnen, ook na de in de § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

§ 4. Vorderingen van een goederenbehandelaar op grond van of in verband met de bepalingen van dit Hoofdstuk, verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de goederenbehandelingsovereenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

B) TOELICHTING

7.391. De voorgestelde regeling voert een korte wettelijke verjaringstermijn in voor de op de bepalingen van dit Hoofdstuk gestoelde vorderingen. De bedoeling is om ook wat het verjaringsaspect betreft de positie van de goederenbehandelaar af te stemmen op die van vervoerders. Op te merken valt dat een aansprakelijkheidsvordering van de rederij tegen de stuwadoor thans niet is onderworpen aan de korte verjaringstermijnen van artikel 270 van de Zeewet⁵⁸⁰.

De voorgestelde bepaling is min of meer geïnspireerd door het OTT-Verdrag (art. 12). Het verdrag voert een verjaringstermijn in van twee jaar, wat aansluit bij de algemene optie in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek⁵⁸¹. Nationale wetgevingen vertonen ter zake van de

⁵⁸⁰ Antwerpen, 21 februari 2005, N.V. Schelde Container Terminal Noord t. Orient Overseas Container Line (UK), 2004/AR/832, onuitg.

⁵⁸¹ Zie Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.

verjaring van vorderingen voortspuitend uit terminalcontracten veel variatie, met over het algemeen aanzienlijk langere termijnen dan de hier voorgestelde⁵⁸².

7.392. De regeling in § 3 is geïnspireerd door het OTT-Verdrag (art. 12(5)).

⁵⁸² Zie de gegevens in Berlingieri, F., *Time-barred actions*, Londen, Lloyd's of London Press / CMI, 1993, 63-71.

4. WETTEKST

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 7.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

1° “scheepsagentuurovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een opdrachtnemer die handelt in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep, scheepsagent genoemd, zich er tegenover een scheepseigenaar, een reder of een scheepsgebruiker toe verbindt deze te vertegenwoordigen in verband met het aanlopen van een of meer schepen in een of meer havens;

2° “goederenbehandelingsovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een opdrachtnemer die handelt in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep, goederenbehandelaar genoemd, zich tegenover een opdrachtgever uitsluitend of hoofdzakelijk verbindt tot het behandelen van goederen;

3° “behandelen van goederen”: het verrichten in een havengebied van materiële vervoersgerelateerde of logistieke diensten in verband met goederen, waaronder:

a) het laden, lossen, opslaan, bewaren, stuwen, trimmen, garneren, sorteren, verpakken, verzegelen, vastmaken en losmaken ervan, alsmede het onderhouden, herstellen en beheren van containers;

b) het opslaan, beheren en bewerken ervan in het raam van voorraadbeheer, orderbehandeling, distributie en andere vormen van logistieke dienstverlening;

4° “havengebied”: elk gebied:

a) dat ruimtelijk onmiddellijk aansluit op een laad- of losplaats voor schepen; of

b) dat gelegen is in een met het oog op de toepassing van dit Wetboek door de Koning afgebakend gebied in of nabij een haven of waterweg en, bij ontstentenis van een andersluidend besluit, elk havengebied in de zin van artikel 1 van de Wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid;

TITEL 3 – REDERS

Hoofdstuk 2 – Scheepsagntuur

Artikel 7.2. Internationale toepassing

§ 1. Ingeval de handeling van de scheepsagent een aanloop in één haven betreft, wordt de vraag of de scheepsagent de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker jegens derden kan binden beheerst door het recht van de Staat op wiens grondgebied die haven gelegen is.

Ingeval de handeling van de scheepsagent aanlopen in verschillende havens betreft, geldt het recht van de Staat waar de scheepsagent zijn gewone verblijfplaats heeft.

§ 2. Artikel 7.10 is van toepassing op de rechtspleging in België.

Artikel 7.3. Materiële toepassing

Dit Hoofdstuk is van toepassing op scheepsagentuurovereenkomsten.

Artikel 7.4. Andere regelgeving

§ 1. Onverminderd bijzondere bepalingen zijn op de scheepsagentuurovereenkomst de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving van toepassing.

§ 2. De Wet van 13 april 1995 betreffende de handelsagentuurovereenkomst is uitsluitend op de scheepsagentuurovereenkomst van toepassing wanneer deze tevens een handelsagentuurovereenkomst is in de zin van artikel 1 van voormelde wet.

In afwijking van het vorige lid zijn de artikelen 6, 8 en 26 van de Wet van 13 april 1995 betreffende de handelsagentuurovereenkomst niet op de scheepsagentuurovereenkomst van toepassing.

§ 3. Artikel 108 van het Wetboek van internationaal privaatrecht is niet op de vertegenwoordiging door de scheepsagent van toepassing.

Artikel 7.5. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van de artikelen 7.9 en 7.10 zijn nietig.

Artikel 7.6. Kwalificatie

De scheepsagentuurovereenkomst is een lastgeving.

Artikel 7.7. Rechten en plichten van partijen

§ 1. De scheepsagent moet:

1° de belangen van de opdrachtgever en het schip behartigen;

2° zijn taken loyaal en te goeder trouw uitvoeren;

3° aan de opdrachtgever alle nuttige inlichtingen verschaffen;

4° de redelijke richtlijnen opvolgen die de opdrachtgever hem geeft en, voor het overige, handelen in overeenstemming met de gebruiken;

5° rekenschap afleggen van de voor rekening van de opdrachtgever gedane ontvangsten en gemaakte uitgaven;

6° zich naar behoren wijden aan de onderhandelingen over en, in voorkomend geval, het afsluiten van de zaken waarmee hij belast is.

§ 2. De opdrachtgever moet:

1° zich tegenover de scheepsagent loyaal en te goeder trouw gedragen;

2° aan de scheepsagent alle nuttige inlichtingen en richtlijnen verschaffen;

3° de scheepsagent binnen een redelijke termijn waarschuwen wanneer hij voorziet dat het aantal zaken aanzienlijk geringer zal zijn dan die welke de scheepsagent normaal had kunnen verwachten;

4° aan de scheepsagent de overeengekomen vergoeding en de ter dekking van uitgaven nodige bedragen betalen;

5° de scheepsagent binnen een redelijke termijn op de hoogte stellen van zijn aanvaarding, weigering, of niet-uitvoering van een zaak die de scheepsagent heeft bemiddeld.

Artikel 7.8. Taken van de scheepsagent

De scheepsagent is onder meer belast met:

1° het organiseren van de aankomst, het verblijf en het vertrek van schepen, met inbegrip van het verrichten van bestuurlijke formaliteiten, het aanvragen van ligplaatsen, het bestellen van technisch-nautische en andere havengebonden diensten en het sluiten van overeenkomsten in dat verband;

2° het sluiten van met het oog op het beheer en de exploitatie van het schip nuttige overeenkomsten, zoals vervoerovereenkomsten, bevrachtingsovereenkomsten, verzekeringsovereenkomsten en goederenbehandelingsovereenkomsten;

3° het uitgeven en ondertekenen van cognossementen en andere op het beheer of de exploitatie van het schip betrekking hebbende stukken;

4° het doen leveren van voorraden, bunkers en provisies aan het schip;

5° het neerleggen van scheepsverklaringen;

6° het organiseren van leveringen en diensten ten behoeve van de schepelingen;

7° het innen en betalen van gelden die op het beheer of de exploitatie van het schip betrekking hebben;

8° het vrijwaren en opvolgen van aanspraken en vorderingen die op het beheer of de exploitatie van het schip betrekking hebben en van de uitoefening van de zekerheidsrechten en dwangmiddelen waarover de opdrachtgever beschikt en, in het algemeen, alles wat deel uitmaakt van een debiteurenbeheer;

9° het toestaan van schorsingen en verlengingen van tegen de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker en de gezagvoerder lopende termijnen;

10° het ontvangen van betekeningen, kennisgevingen en mededelingen overeenkomstig artikel 7.10.

Artikel 7.9. Hoedanigheid van en toerekening aan de opdrachtgever

§ 1. Wanneer de scheepsagent voor of op het ogenblik waarop de opdracht wordt gegeven niet duidelijk in kennis is gesteld van de naam, de hoedanigheid en de woonplaats of de zetel van zijn opdrachtgever, zijn de scheepseigenaar, de reder en de scheepsgebruiker tegenover de scheepsagent *in solidum* aansprakelijk.

§ 2. Wanneer de scheepsagent tegelijkertijd de vervrachter en de bevrachter dient te vertegenwoordigen of hun beider belangen dient te behartigen, zijn deze laatsten tegenover de scheepsagent hoofdelijk aansprakelijk, zelfs wanneer de scheepsagent kennis heeft van afwijkende bedingen in de bevrachtingsovereenkomst.

§ 3. De scheepsagent wordt onweerlegbaar vermoed derden voldoende kennis van zijn hoedanigheid als lasthebber te hebben gegeven wanneer hij hen voor of uiterlijk op het ogenblik van het stellen van de handeling:

1° heeft meegedeeld als scheepsagent, agent, lasthebber of vertegenwoordiger op te treden; en

2° hetzij de naam en de zetel of een verblijfplaats van zijn opdrachtgever heeft meegedeeld, hetzij de naam van het schip in verband waarmee hij optreedt.

§ 4. Op voorwaarde dat het door § 3 opgelegde voorschrift wordt nageleefd, worden de door de scheepsagent gestelde rechtshandelingen gesteld voor rekening van de opdrachtgever.

De opdrachtgever is ertoe gehouden de verbintenissen na te komen die voortvloeien uit de rechtshandelingen die de scheepsagent, in het bijzonder ter uitvoering van de in artikel 7.7 bedoelde taken, stelt, tenzij de opdrachtgever bewijst dat de scheepsagent onbevoegd handelde en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn.

Ingeval de scheepsagent daadwerkelijk of schijnbaar verschillende opdrachtgevers vertegenwoordigt en hij de derde waarmee hij handelt noch mededeelt in wiens naam en voor wiens rekening hij de betrokken handeling stelt, noch hun woonplaats of zetel mededeelt, staan de bedoelde opdrachtgevers tegenover de derde hoofdelijk voor de aangegane verbintenissen in.

De vorige leden zijn eveneens van toepassing ingeval de opdrachtgever een scheepseigenaar is. Daarnaast staat de scheepseigenaar voor de door de scheepsagent aangegane verbintenissen in overeenkomstig artikel [...].

Behoudens een tezelfdertijd door de scheepsagent meegedeelde afwijking geldt een door hem toegestane schorsing of verlenging van een tegen de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker of de gezagvoerder lopende termijn van rechtswege tegenover al deze partijen.

Artikel 7.10. Betekeningen, kennisgevingen en mededelingen

Onverminderd de mogelijkheden tot betekening, kennisgeving, neerlegging en mededeling bepaald in Hoofdstuk VII van het Eerste Deel van het Gerechtelijk Wetboek, kunnen betekeningen, kennisgevingen en, in het algemeen, mededelingen van gerechtelijke en buitengerechtelijke akten aan een scheepseigenaar, een scheepsmede-eigenaar, een reder of een scheepsgebruiker geldig worden gedaan aan de scheepsagent die is opgetreden in verband met het schip of de aangelegenheid waarop de betekening, kennisgeving of mededeling betrekking heeft.

Artikel 7.11. Verjaring

§ 1. Vorderingen van en tegen scheepsagenten in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van de scheepsagentuurovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de scheepsagentuurovereenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen van en tegen scheepsagenten in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van de scheepsagentuurovereenkomst, kunnen, ook na de in

de § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

TITEL 5 – VERVOER

Hoofdstuk 4 – Goederenbehandeling

Artikel 7.12. Internationale toepassing

§ 1. Ongeacht het recht dat van toepassing is op de contractuele of niet-contractuele verbintenis, zijn van toepassing op elke goederenbehandeling in België:

1° artikel 7.4, in de mate dat het terminalreglement regels bevat als bedoeld in § 1, 1° en 2° van dat artikel;

2° artikel 7.10.

§ 2. De tegenstelbaarheid aan derden van het retentierecht van de goederenbehandelaar wordt beheerst door het recht van de staat op het grondgebied waarvan de goederen zich bevinden op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.

Artikel 7.13. Materiële toepassing

Dit Hoofdstuk is van toepassing op goederenbehandelingsovereenkomsten.

Artikel 7.14. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van de artikelen 7.16, 7.21, 7.22 en 7.23 of die de in dit Hoofdstuk omschreven rechten van derden teniet doen of beperken zijn nietig.

Artikel 7.15. Andere regelgeving

§ 1. De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de huur van diensten en de bewaargeving zijn niet op goederenbehandelingsovereenkomsten van toepassing.

§ 2. Dit Hoofdstuk geldt onverminderd dwingendrechtelijke bepalingen betreffende de vervoerovereenkomst.

Artikel 7.16. Terminalreglementen

§ 1. De goederenbehandelaar kan een terminalreglement vaststellen.

Het terminalreglement kan onder meer regels omvatten betreffende:

1° de materiële organisatie van de goederenbehandeling;

2° de toegang tot en het gedrag op de terminal, met inbegrip van het veilig en vlot verkeer;

3° de procedures, formaliteiten en vaststellingen in verband met de inontvangstneming en aflevering van goederen;

4° de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar, zijn ondergeschikten, vertegenwoordigers en hulppersonen en desgevallend de uitsluiting of beperking van deze aansprakelijkheid.

§ 2. Het terminalreglement is een overeenkomst.

§ 3. Het terminalreglement kan worden bekendgemaakt in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad.

De paragrafen [...] van artikel [...] zijn van overeenkomstige toepassing.

Door een bekendmaking overeenkomstig het voorgaande lid worden elke in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep optredende wederpartij van de goederenbehandelaar, elke persoon die zich aan de terminal aanmeldt of zich erop begeeft en elke natuurlijke persoon en rechtspersoon in wiens opdracht of voor wiens rekening hij zulks doet onweerlegbaar vermoed van het terminalreglement kennis te hebben genomen.

§ 4. Op voorwaarde dat voorafgaand aan of uiterlijk op het ogenblik van de contractsluiting of bij de aanmelding aan of het zich begeven op de terminal voldoende duidelijk naar de gelding van het terminalreglement werd verwezen, en daarbij de vindplaats van de bekendmaking werd vermeld, worden elke beroepshalve optredende wederpartij van de goederenbehandelaar, elke persoon die zich aan de terminal aanmeldt of zich erop begeeft en elke natuurlijke persoon en rechtspersoon in wiens opdracht of voor wiens rekening hij zulks doet vermoed het terminalreglement te hebben aanvaard. Het tegenbewijs is evenwel toegelaten.

De goederenbehandelaar kan de toegang tot de terminal weigeren aan personen die het terminalreglement niet aanvaardden, met inbegrip van ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen.

§ 5. De paragrafen 3 en 4 gelden onverminderd andere wijzen van kennisneming en aanvaarding van het terminalreglement.

§ 6. De omstandigheid dat het terminalreglement niet is gesteld in de taal van de wederpartij of haar ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen, kan niet worden ingeroepen om de aanvaarding ervan te betwisten indien het reglement is gesteld in het Engels of in de taal van het taalgebied waar de goederenbehandeling plaatsgrijpt.

§ 7. Het terminalreglement kan verwijzen naar havengebruiken, algemene voorwaarden en professionele richtsnoeren. In geval van onverenigbaarheid tussen het terminalreglement en dergelijke andere regelingen, hebben de bepalingen van het terminalreglement voorrang.

§ 8. Nietig zijn de bedingen in het terminalreglement:

1° die strekken tot uitsluiting of beperking van de aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar bedoeld in de artikelen 7.18 en 7.19;

2° die afbreuk doen aan de toepasselijke publiekrechtelijke regelgeving, waaronder de regelgeving betreffende de verkeerspolitie, de scheepvaart- en havenpolitie, de veiligheid van schepen, de havenarbeid, de arbeidsvoorwaarden en de milieubescherming.

§ 9. In het terminalreglement opgenomen bedingen die onredelijk bezwarend zijn worden buiten toepassing gelaten.

Artikel [...] is op de toetsing van het terminalreglementen van overeenkomstige toepassing.

§ 10. Ongeacht kennisname en aanvaarding van het terminalreglement, moet eenieder zich bij en op de terminal gedragen naar de verkeerstekens en de andere er voldoende duidelijk aangebrachte borden of aanduidingen betreffende de aangelegenheden bedoeld in § 1, tweede lid, 1°, 2° en 3°. De paragrafen 6, 7, 8 en 9 zijn op die verkeerstekens, borden en aanduidingen van overeenkomstige toepassing.

§ 11. De goederenbehandelaar kan ook een kaareglement, een pakhuisreglement of enig ander op goederenbehandeling betrekking hebbend reglement vaststellen.

De vorige paragrafen zijn op dergelijk reglement van overeenkomstige toepassing.

§ 12. Dit artikel is van toepassing op alle plaatsen waar behandeling van goederen plaatsgrijpt, ongeacht of deze het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de betrokken overeenkomst is.

De Koning kan dit artikel geheel of gedeeltelijk van toepassing verklaren:

1° op plaatsen binnen havengebieden waar andere activiteiten dan de behandeling van goederen worden verricht;

2° op plaatsen buiten havengebieden waar goederen worden behandeld.

§ 13. Door een bekendmaking van algemene voorwaarden overeenkomstig § 3 zijn deze voorwaarden van rechtswege onderworpen aan de toetsing bedoeld in § 9.

Nietig is in het bijzonder elk, zelfs niet in een terminalreglement opgenomen beding:

1° dat als gevolg heeft één of meer van de in de vorige paragrafen van dit artikel bedoelde rechtsgevolgen van de bekendmaking te doen intreden, doch § 9 geheel of gedeeltelijk buiten toepassing verklaart;

2° dat aan de bekendmaking overeenkomstig § 3 andere rechtsgevolgen verbindt dan deze welke in de vorige paragrafen zijn bepaald.

Artikel 7.17. Rechten en plichten van partijen

§ 1. De goederenbehandelaar moet:

1° de goederen in ontvangst nemen;

2° zijn opdrachten uitvoeren volgens de regels van de kunst en binnen de overeengekomen tijd;

3° de goederen binnen de overeengekomen tijd afleveren of ter beschikking te stellen aan de rechthebbende.

§ 2. De opdrachtgever moet:

1° de uitvoering van de opdracht mogelijk maken, door de goederen of de vervoermiddelen binnen de overeengekomen tijd en in de vereiste toestand ter beschikking te stellen en door de goederenbehandelaar alle vereiste gegevens en onderrichtingen te bezorgen;

2° de prijs betalen.

§ 3. Behoudens andersluidende onderrichting, is de goederenbehandelaar ertoe gemachtigd om voor rekening van de ladingbelanghebbende vervoerdocumenten,

verklaringen, voorbehouden en andere akten op te stellen, af te geven en in ontvangst te nemen.

Artikel 7.18. Aansprakelijkheid in verband met lading

§ 1. De goederenbehandelaar is aansprakelijk voor het verlies en de schade die tijdens de aansprakelijkheidsperiode wordt toegebracht aan de lading die zich onder zijn hoede bevindt.

De aansprakelijkheidsperiode vangt aan op het ogenblik waarop de goederenbehandelaar de lading in ontvangst neemt en eindigt:

1° naargelang het geval, op het ogenblik waarop hij ze heeft ingeladen of gestuwd in een door of in opdracht van de rechthebbende gebruikt vervoermiddel of ze aan een rechthebbende heeft afgeleverd;

2° op het ogenblik waarop de goederenbehandelaar beslist tot het treffen van een in artikel 7.21 bedoelde maatregel;

3° op het ogenblik waarop de lading wordt verkocht op grond van artikel 7.22.

Tenzij aan de goederenbehandelaar voor of op het ogenblik van de overhandiging aan een rechthebbende schriftelijk kennis is gegeven van het verlies of de schade en van de algemene aard ervan, geldt deze overhandiging tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden dat de goederen door de goederenbehandelaar zijn afgeleverd zoals zij in een door hem uitgegeven ontvangstbewijs zijn beschreven of, bij gebreke van dergelijk ontvangstbewijs, in goede staat.

Is het verlies of de schade niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving geschieden binnen drie dagen na de overhandiging.

Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed op het ogenblik van de overhandiging door beide partijen gezamenlijk vastgesteld werd of als zij deelnamen aan een tegensprekelijk onderzoek.

Een ten overstaan van de goederenbehandelaar gemaakt voorbehoud betreffende de uitvoering van de betrokken vervoer- of bevrachtingsovereenkomst geldt mede als voorbehoud tegenover de vervoerder of vervoerder zelf.

De goederenbehandelaar en de rechthebbende zijn ertoe verplicht samen te werken en elkaar redelijke middelen te verschaffen om de oorzaken, de aard, de omvang en de omstandigheden van het verlies en de schade vast te stellen en om schadebeperkende maatregelen te treffen.

§ 2. De goederenbehandelaar is aansprakelijk voor de schade die voortvloeit uit vertraging bij de aflevering of terbeschikkingstelling van lading aan de rechthebbende. Er is vertraging wanneer de lading niet werd afgeleverd of ter beschikking gesteld binnen de overeengekomen tijd of, bij gebrek aan dergelijke overeenkomst, binnen een redelijke tijd nadat de rechthebbende erom heeft verzocht. Wanneer de vertraging dertig dagen of meer bedraagt, mag de rechthebbende de lading als verloren beschouwen.

§ 3. De goederenbehandelaar is eveneens aansprakelijk wanneer het verlies, de schade of de vertraging is veroorzaakt door zijn ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen.

§ 4. De goederenbehandelaar is niet alleen aansprakelijk tegenover zijn opdrachtgever, maar ook tegenover:

1° elke derde die bewijst schade te hebben geleden;

2° elke vorderingsgerechtigde onder de vervoerovereenkomst ter uitvoering waarvan hij is opgetreden.

§ 5. De goederenbehandelaar is niet aansprakelijk indien hij bewijst dat zowel hij als zijn ondergeschikten, vertegenwoordigers en hulppersonen alle maatregelen hebben getroffen die redelijkerwijze vereist waren om de schade, het verlies of de vertraging te vermijden.

De goederenbehandelaar is evenmin aansprakelijk indien hij bewijst dat de schade, het verlies of de vertraging is veroorzaakt door:

1° een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de gezagvoerder of bestuurder van een vervoermiddel, een ondergeschikte van de vervoerder of een loods, gepleegd bij de besturing of het beheer van het vervoermiddel;

2° brand aan boord van een vervoermiddel, tenzij veroorzaakt door opzet of een fout van de goederenbehandelaar;

3° gevaren en onheilen van de zee of andere bevaarbare wateren;

4° onvermijdelijke natuurlijke toevallen;

5° oorlogshandelingen;

6° daden van vijanden van de Staat;

7° aanhouding of maatregelen van hogerhand of gerechtelijk beslag;

8° quarantainemaatregelen;

9° een handeling of een nalatigheid van de afzender of eigenaar der goederen, van zijn vertegenwoordiger of lasthebber, of van welke rechthebbende ook;

10° werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van de arbeid, tengevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk, hetzij geheel;

11° oproer of ongeregelheden;

12° redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen;

13° verlies aan volume of gewicht of elk ander verlies, of elke andere beschadiging, veroorzaakt door een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek aan het goed;

14° onvoldoende verpakking, tenzij de goederenbehandelaar zelf met het verpakken belast was;

15° onvoldoende of ondoelmatige merken, tenzij de goederenbehandelaar zelf met het aanbrengen ervan belast was;

16° verborgen gebreken, indien zij ondanks behoorlijke zorg niet te ontdekken waren;

17° omstandigheden te wijten aan zijn opdrachtgever, in het bijzonder een niet-nakoming van de verplichtingen bedoeld in artikel 5, § 2, 1°.

§ 6. De goederenbehandelaar is niet aansprakelijk voor verlies van of schade aan de lading boven een bedrag van 666,67 rekeneenheden per collo of eenheid, of 2 rekeneenheden per kilogram brutogewicht van de verloren of beschadigde goederen, met dien verstande dat het hoogste bedrag in aanmerking moet worden genomen.

Het totaal verschuldigd bedrag wordt berekend op basis van de waarde die de goederen hebben op de plaats waar en op de dag waarop de goederen door de goederenbehandelaar werden of ten laatste moesten worden afgeleverd of ter beschikking gesteld.

De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursnotering of, bij gebreke hiervan, volgens de marktprijs of nog, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid.

Wanneer de te behandelen of behandelde goederen zijn geladen in of op een container, pallet of gelijkaardig tuig gebruikt om goederen te verzamelen of op te stapelen, of in of op een voertuig, wordt elke collo of eenheid vermeld in de overeenkomst of, bij gebreke

van dergelijke vermelding, in het betrokken vervoerdocument, beschouwd als een collo of eenheid in de zin van het eerste lid.

Wanneer de schade wordt veroorzaakt ter gelegenheid van een inlading van goederen in of een lossing ervan uit een container, of van de verzameling, opstapeling, samenstelling of ontlading van goederen in, op of uit een container, een pallet of een gelijkaardig tuig door de goederenbehandelaar, wordt elke collo of eenheid evenzo als een collo of een eenheid beschouwd.

In alle andere gevallen wordt het tuig of het voertuig als collo of eenheid beschouwd.

De goederenbehandelaar is niet aansprakelijk voor vertraging boven een bedrag van 25.000 rekeneenheden. Na advies van de Commissie Maritiem Recht kan de Koning dit bedrag aanpassen aan de economische toestand. De totale door de goederenbehandelaar wegens vertraging verschuldigde vergoeding zal nooit meer bedragen dan de vergoeding overeenkomstig het eerste lid verschuldigd ingeval van totaal verlies.

De goederenbehandelaar is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken indien wordt bewezen dat het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, dan wel dat van zijn ondergeschikten of vertegenwoordigers, begaan hetzij met het opzet het verlies of de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk verlies of schade uit zou voortvloeien.

§ 7. Inzake de vrijgave van lading handelt de goederenbehandelaar overeenkomstig de onderrichtingen van zijn opdrachtgever. De goederenbehandelaar is niet aansprakelijk voor de ter zake door zijn opdrachtgever gemaakte fouten.

§ 8. Onverminderd afwijkende wettelijke bepalingen, kan de goederenbehandelaar tegenover de in § 4 bedoelde derden en vorderingsgerechtigden geen contractuele bepalingen inroepen die zijn bedongen door zijn opdrachtgever of zijn opgenomen in de door hem gesloten goederenbehandelingsovereenkomst.

§ 9. Wanneer zij zelf voor verlies, schade of vertraging worden aangesproken, kunnen de ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen van de goederenbehandelaar zich op dezelfde verweermiddelen beroepen als de goederenbehandelaar zelf.

§ 10. Onverminderd de in dit Hoofdstuk en andere bepalingen voorziene verweermiddelen, zijn de goederenbehandelaar, zijn ondergeschikten, vertegenwoordigers en hulppersonen bij het stellen van handelingen op grond van artikel 7.17, § 3 slechts aansprakelijk voor opzettelijke en zware fout.

§ 11. Dit artikel is van toepassing op alle verlies van en schade aan lading die zich naar aanleiding van het behandelen van goederen voordoet in het havengebied.

Wanneer de goederenbehandelaar lading verplaatst tot buiten het havengebied, en de plaats waar de schade of het verlies zich heeft voorgedaan niet kan worden bepaald, wordt, onverminderd artikel 7.15, § 2, vermoed dat de schade zich in het havengebied heeft voorgedaan.

§ 12. Dit artikel is van toepassing op de aansprakelijkheid tegenover de in § 4 bedoelde derden en vorderingsgerechtigden van eenieder die in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep met de behandeling van goederen is belast, ongeacht of dit het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de overeenkomst is.

Artikel 7.19. Aansprakelijkheid in verband met vervoermiddelen

§ 1. De goederenbehandelaar is aansprakelijk voor de schade die hij door zijn fout of door een gebrek van de door hem gebruikte of beheerde zaak toebrengt aan het vervoermiddel waarmee te behandelen lading wordt of zal worden vervoerd.

§ 2. De goederenbehandelaar is niet alleen aansprakelijk tegenover zijn opdrachtgever, maar ook tegenover:

1° elke derde die bewijst schade te hebben geleden;

2° de eigenaar van het vervoermiddel.

§ 3. De goederenbehandelaar is niet aansprakelijk voor schade aan een vervoermiddel boven een bedrag van 25.000 rekeneenheden. Na advies van de Commissie Maritiem Recht kan de Koning dit bedrag aanpassen aan de economische toestand.

De goederenbehandelaar is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken indien bewezen wordt dat het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van zijn handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet het verlies of de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk verlies of schade uit zou voortvloeien.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel worden een container, een pallet en een gelijkaardig tuig mede als een vervoermiddel beschouwd.

§ 5. Wanneer zij zelf voor schade aan een vervoermiddel worden aangesproken, kunnen de ondergeschikten, vertegenwoordigers of hulppersonen van de goederenbehandelaar zich op dezelfde verweermiddelen beroepen als de goederenbehandelaar zelf.

§ 6. Dit artikel is van toepassing op alle verlies en schade die zich voordoet in een havengebied.

§ 7. Dit artikel is van toepassing op de aansprakelijkheid tegenover de in § 4 bedoelde derden en vorderingsgerechtigden van eenieder die in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep met de behandeling van goederen is belast, ongeacht of dit het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de overeenkomst is.

Artikel 7.20. Gemeenrechtelijke aansprakelijkheid

De aansprakelijkheid van de goederenbehandelaar in andere gevallen dan bedoeld in de artikelen 7.18 en 7.19 wordt, naargelang het geval, geregeld door de overeenkomst of door het gemeen aansprakelijkheidsrecht.

Artikel 7.21. Risicogoederen

§ 1. Tenzij de opdrachtgever hem andersluidende onderrichtingen verstrekt, is de goederenbehandelaar ertoe gerechtigd om in verband met risicogoederen alle nodige voorzorgsmaatregelen te treffen.

§ 2. Onder risicogoederen worden verstaan:

1° alle gevaarlijke goederen waarvan de toestand, de merken of de verpakking of waaromtrent de documentatie niet in overeenstemming is met de toepasselijke regelgeving, waarvan de goederenbehandelaar redelijkerwijze kan veronderstellen dat hun inontvangstneming, behandeling of navolgend vervoer dientengevolge ernstige risico's met zich zal brengen, en waaromtrent hij, ondanks redelijke inspanningen, geen bijzondere, redelijk uitvoerbare en afdoende onderrichtingen en voldoende zekerheden vermocht te verkrijgen;

2° bederfelijke of beschadigde goederen waaromtrent de goederenbehandelaar ernstige grond heeft te veronderstellen dat zij tijdens hun verblijf op de terminal waardeloos of nagenoeg waardeloos zullen worden, dat zij niet of niet tijdig zullen worden afgehaald en dat door hem in verband ermee gemaakte kosten niet of niet volledig zullen worden vergoed, en waaromtrent hij, ondanks redelijke inspanningen, geen bijzondere, redelijk uitvoerbare en afdoende onderrichtingen en voldoende zekerheden vermocht te verkrijgen;

3° andere goederen die afgekeurd, onbruikbaar of waardeloos zijn, waarvan de behandeling, het vervoer of de verkoop verboden is of die kunnen worden beschouwd als afval.

§ 3. De goederenbehandelaar is er in het bijzonder toe gerechtigd om:

1° de inontvangstneming, behandeling of aflevering van risicogoederen te weigeren;

2° de in ontvangst genomen risicogoederen onschadelijk te maken, te vernietigen of te verkopen of er anderszins over te beschikken.

§ 4. De goederenbehandelaar is wegens het treffen van de in de voorgaande leden bedoelde voorzorgsmaatregelen geen schadevergoeding verschuldigd.

Degenen die in gebreke zijn gebleven om de toepasselijke regelgeving na te leven of de goederenbehandelaar onderrichtingen of zekerheden te verschaffen, de eigenaars en de rechthebbenden en de opdrachtgever van de goederenbehandelaar zijn er *in solidum* toe gehouden deze laatste voor alle kosten van de voorzorgsmaatregelen te vergoeden.

§ 5. Indien de goederenbehandelaar overgaat tot de verkoop van risicogoederen, moet de opbrengst van de verkoop ter beschikking van de rechthebbende worden gesteld onder aftrek van de kosten die op de goederen drukken.

Indien deze kosten de opbrengst van de verkoop te boven gaan, kan de goederenbehandelaar de vergoeding ervan vorderen overeenkomstig het tweede lid van § 4.

§ 6. De in de voorgaande paragrafen bepaalde bevoegdheden kunnen worden uitgeoefend door eenieder die in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep met de behandeling van goederen is belast, ongeacht of dit het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de overeenkomst is.

Artikel 7.22. Onbeheerde goederen

§ 1. Onverminderd de artikelen 7.21 en 7.23, kan de goederenbehandelaar overgaan tot de gedwongen verkoop van de zich onder zijn hoede bevindende onbeheerde goederen.

§ 2. Onder onbeheerde goederen worden verstaan de goederen die niet met het beoogde vervoer zijn vertrokken of die na het einde van de overeengekomen duur van bewaring of opslag niet zijn afgehaald:

- binnen de drie maanden nadat de goederenbehandelaar bij aangetekende brief een laatste verzoek tot vertrek respectievelijk afhaling heeft gericht aan zijn opdrachtgever, degene die hem de goederen overhandigde, de eigenaar ervan en de rechthebbende erop;
- binnen de twee maanden nadat de goederenbehandelaar vervolgens een aankondiging van gedwongen verkoop heeft bekendgemaakt.

Het laatste verzoek tot vertrek respectievelijk afhaling kan niet worden gedaan zolang de goederenbehandelaar met de opslag of de bewaring van de goederen belast is.

Indien de goederenbehandelaar na het laatste verzoek een nieuwe opdracht tot bewaring of opslag aanvaardt, kan niet meer tot de gedwongen verkoop worden overgegaan.

§ 3. De in § 2 bedoelde aangetekende brief wordt gericht aan de laatst gekende woonplaats van de betrokkene.

De aangetekende brief vermeldt dat bij gebreke van afhaling toepassing zal worden gemaakt van dit artikel.

Indien het de goederenbehandelaar ondanks redelijke inspanningen onmogelijk is om één of meer van de in § 2, 2^o bedoelde personen te identificeren of hun adresgegevens te achterhalen, kan hij de verzending van een aangetekende brief aan deze persoon of personen achterwege laten.

§ 4. De in § 2 bedoelde aankondiging wordt bekendgemaakt:

- a) in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;
- b) in een nationaal verspreid dagblad;
- c) in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in de havenplaats waar de goederen zich bevinden;
- d) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

§ 5. De gedwongen verkoop wordt bevolen bij beschikking van de Voorzitter van de rechtbank van koophandel verleend op eenzijdig verzoekschrift.

Het verzoekschrift vermeldt behalve de feiten ook de kenmerken van de goederen, de plaats en datum van ontvangst ervan, de verschuldigde bedragen, alsmede, voor zover na redelijke inspanningen mogelijk, de naam en de laatste bekende woonplaats van de opdrachtgever van de goederenbehandelaar, degene die hem de goederen overhandigde, de eigenaar ervan en de rechthebbende erop.

Voor de toepassing van de artikelen 1030 tot 1032 van het Gerechtelijk Wetboek worden de in het vorige lid bedoelde personen gelijkgesteld met een tussenkomende partij.

Ten minste acht vrije dagen voor de datum van de zitting waarvoor de zaak is ingeschreven, zendt de griffier, bij gerechtsbrief, aan de in het tweede lid bedoelde personen een afschrift van het verzoekschrift vergezeld van een verzoek tot verschijning.

Indien daartoe aanleiding bestaat, beveelt de Voorzitter de verkoop van de goederen binnen de door hem bepaalde termijn, wijst hij de bevoegde gerechtsdeurwaarder aan en begroot hij, indien nodig, de schuldvordering van de eiser.

Indien redelijkerwijze kan worden aangenomen dat de opbrengst van de verkoop lager zal liggen dan het bedrag van de schuldvordering van de eiser, kan de Voorzitter, met de instemming van de eiser, bij een met redenen omklede beschikking beslissen dat de goederen in eigendom aan de eiser overgaan en dat diens schuldvordering daardoor, ten belope van het in de beschikking vastgestelde bedrag, vervalt.

Is de beschikking gegeven in afwezigheid van één van de in het tweede lid bedoelde personen, dan stelt de aangewezen gerechtsdeurwaarder hen acht vrije dagen tevoren in kennis van plaats, dag en uur van de verkoop.

Na aftrek van de kosten stelt de gerechtsdeurwaarder de afrekening vast en maakt hij die samen met de opbrengst van de verkoop over aan de eiser, tot beloop van zijn schuldvordering. De gerechtsdeurwaarder keert het overige uit aan degene die zijn recht erop door de Voorzitter heeft laten vaststellen of stort het, bij ontstentenis van dergelijke rechthebbende, bij de Deposito- en Consignatiekas met opmaking van een proces-verbaal van bewaargeving. Het in bewaring gegeven bedrag vervalt, in hoofdsom en interesten, van rechtswege aan de Schatkist vijf jaar na de bewaargeving, tenzij dat bedrag, binnen die termijn, door een rechthebbende, zijn vertegenwoordigers, zijn rechtsopvolgers of zijn schuldeisers is opgevorderd.

Heeft de verkoop niet genoeg opgebracht om de kosten te dekken, dan betaalt de schuldeiser het verschil, behoudens verhaal op de in § 2, 2^o bedoelde personen.

De artikelen 226 tot 235 van het Wetboek van registratie-, hypotheek- en griffierechten zijn op de in deze paragraaf bedoelde verkopen van toepassing.

§ 6. De in dit artikel bepaalde termijnen zijn niet vatbaar voor verlenging overeenkomstig artikel 55 van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 7. Voor de toepassing van dit artikel worden containers, palletten en aanverwante tuigen mede als goederen beschouwd.

§ 8. De in de voorgaande paragrafen bepaalde bevoegdheden kunnen worden uitgeoefend door eenieder die in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep met de behandeling van goederen is belast, ongeacht of dit het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de overeenkomst is.

Artikel 7.23. Retentierecht

§ 1. De goederenbehandelaar beschikt over een retentierecht op de hem door een ladingbelanghebbende, zijn ondergeschikte, vertegenwoordiger of hulppersoon overhandigde goederen die zich onder zijn hoede bevinden en waarop de schuldvordering betrekking heeft.

Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 2. Het retentierecht van de goederenbehandelaar kan alleen tot andere goederen dan deze bedoeld in § 1 worden uitgebreid middels een uitdrukkelijk beding, desgevallend opgenomen in algemene voorwaarden.

Het uitgebreid retentierecht is alleen aan de eigenaar van de goederen tegenstelbaar wanneer hij de vestiging van dat retentierecht heeft aanvaard of wanneer de goederenbehandelaar erop mocht vertrouwen dat zijn wederpartij bevoegd was om met betrekking tot deze goederen in een retentierecht toe te stemmen.

§ 3. De goederenbehandelaar kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel worden containers, palletten en aanverwante tuigen mede als goederen beschouwd.

§ 5. Het in de voorgaande paragrafen omschreven retentierecht kan worden uitgeoefend door eenieder die in de uitoefening van zijn bedrijf of beroep met de behandeling van goederen is belast, ongeacht of dit het uitsluitend dan wel hoofdzakelijk voorwerp van de overeenkomst is.

Artikel 7.24. Verjaring

§ 1. Vorderingen tegen een goederenbehandelaar in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van de goederenbehandelingsovereenkomst, met uitzondering van de vorderingen ter zake van gemeenrechtelijke aansprakelijkheid bedoeld in artikel 7.20, verjaren door verloop van twee jaar.

§ 2. De in § 1 bedoelde termijn begint te lopen:

1° op de dag waarop de goederenbehandelaar de goederen of een deel ervan overhandigt aan of ter beschikking stelt van een rechthebbende; of

2° ingeval van totaal verlies, op de dag dat de rechthebbende van de goederenbehandelaar bericht ontvangt van dit verlies of op de dag dat de rechthebbende de goederen als verloren mag beschouwen op grond van artikel 7.18, § 2, naargelang welke dag eerder valt;

3° in alle andere gevallen, op de dag waarop het eerste schadeveroorzakende feit zich voordoet.

§ 3. Regresvorderingen tegen een goederenbehandelaar op grond van of in verband met de bepalingen van dit Hoofdstuk, met uitzondering van vorderingen bedoeld in artikel 7.20, kunnen, ook na de in de § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

§ 4. Vorderingen van een goederenbehandelaar op grond van of in verband met de bepalingen van dit Hoofdstuk, verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de goederenbehandelingsovereenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

De Commissie Maritiem Recht bereidt een volledige herziening van het Belgisch scheepvaartrecht voor. Dit zevende Blauwboek bevat bepalingen over de scheepsagentuur en de goederenbehandeling. Het maakt deel uit van een reeks Blauwboeken die dienen bij een publieke consultatie van alle betrokkenen uit het scheepvaart-, haven- en rechtsbedrijf. Het heeft een blijvende waarde voor de latere uitlegging van het nieuwe wetboek.



www.zeerecht.be
www.droitmaritime.be