

Antwerpen 28 februari 2011

Cognossement; art. 91 Zeewet; aansprakelijkheid zeevervoerder; ontheffingsgronden

Een Nederlandse bandenproducent koopt in India FOB een bandenpers aan die onder dekking van een ordercognossement per zeeschip naar Antwerpen wordt vervoerd. De onderdelen van de bandenpers worden in stalen en houten kisten verpakt en bij aankomst wordt vastgesteld dat de kisten tijdens de zeereis losgekomen zijn en dat zowel de machineonderdelen als het schip daardoor zwaar werden beschadigd. De bandenproducent, zijn commissionair - expediteur en de verzekeraars vorderen een substantiële schadevergoeding van de scheepseigenaar wegens transportschade aan de lading. De scheepseigenaar had het betrokken schip vervracht aan een charterer voor een reisbevrachting. Op grond van de charterpartij werd tussen scheepseigenaar en bevrachter een arbitrage procedure opgestart die uitmondde in een dading tussen de betrokken partijen. De bevrachter heeft de scheepseigenaar vergoed voor de schade aan het schip. De door de rechtbank aangestelde deskundige komt tot het besluit dat de ontstuwning van de kisten waarschijnlijk in de eerste plaats toe te schrijven is aan het loskomen en de verplaatsing van de machines in de kisten ingevolge ondeugdelijke bevestiging. De rechter in eerste aanleg stelde dat niet art. 91 Zeewet doch de cognossementsbepalingen die naar de Haagse Regels verwijzen, van toepassing zijn. De schade is uitsluitend te wijten aan een gebrek van de verpakking en aan een verborgen gebrek van de goederen (Haagse regels, art. 4, lid 2, litt. m en n. Bijgevolg wordt de scheepseigenaar (zeevervoerder) ontheven van zijn aansprakelijkheid. In beroep komt het Hof te Antwerpen tot een zelfde besluit weze het op basis van een andere motivering.

Het Hof van beroep te Antwerpen raakt in een uitvoerig gemotiveerd arrest een aantal juridische kernpunten aan van het zeevervoer en van de daarbij betrokken partijen. Een eerste vermeldenswaard aspect waar het Hof duidelijk stelling neemt is de vraag of de commissionair expediteur die optrad voor de ladingbelanghebbende (bandenproducent) als derde houder van het cognossement moet

worden beschouwd en of de opdrachtgever derhalve wel een vorderingsrecht heeft. Immers, op grond van art. 89 lid 1 Zeewet komt het vorderingsrecht uitsluitend toe aan de houder van het cognossement, zelfs als hij geen schade in eigen vermogen heeft geleden. Een partij die een commissionair - expediteur inschakelt om een cognossement aan te bieden is zelf niet vorderingsgerechtigd. Wanneer een cognossement wordt aangeboden in naam van een principaal, moet de committent krachtens de regels die het mandaat beheersen als regelmatige houder van het cognossement worden beschouwd. De vordering van de bandenproducent werd terecht door de eerste rechter ongegrond verklaard. De hoedanigheid van derde houder van het cognossement moet worden aangetoond op basis van de rechtsverhouding zoals die uit het cognossement blijkt. Gezien de betrokken commissionair - expediteur het laat - volgen in eigen naam ondertekend heeft en zij de identiteit van haar principaal bij het aanbieden van het origineel cognossement/ laat - volgen niet bekend heeft gemaakt, dient zij als derde houder van het cognossement in de zin van art. 91 Zeewet te worden aanzien. Diegene die een cognossement aan toonder of een in blanco geëndosseerd ordercognossement in eigen naam aanbiedt, is de regelmatige houder ervan. Anders dan de eerste rechter is het Hof van oordeel dat de commissionair - expediteur de hoedanigheid van derde houder van het cognossement heeft en zij om die reden vorderingsgerechtigd is. Aldus is het zeevervoer onderworpen aan de dwingende bepalingen van art. 91 van de Zeewet. De regels van art. 91 van de Zeewet zijn van toepassing op verhandelbare cognossementen opgemaakt voor het vervoer van goederen per schip van welke nationaliteit ook, uit of naar een haven van het Rijk. Deze regels die van dwingend recht zijn, zijn van toepassing ongeacht het op het cognossement toepasselijke recht. Het Hof oordeelde derhalve anders dan de eerste rechter dat de dwingende regels van art. 91 Zeewet moeten worden toegepast en niet de cognossementvoorwaarden die krachtens de Paramount clause naar de Haagse Regels verwijzen. Een belangrijk aspect waar het Hof volkomen in lijn met de gangbare jurisprudentie tot een uitspraak komt, is de ontheffing van aansprakelijkheid van de zeevervoerder. Aangezien de zeevervoerder bij vertrek een zuiver cognossement afleverde, rust op hem een vermoeden van aansprakelijkheid indien de goederen op bestemming

beschadigd toekomen (art. 91 A, par. III, 6 Zeewet). Bovendien werd door de ontvanger tijdig geprotesteerd. Art. 91 A, par. IV Zeewet voorziet evenwel in een aantal ontheffingsgronden waarop de zeevervoerder kan beroep doen om zich van zijn aansprakelijkheid te bevrijden. Daartoe moet hij wel het oorzakelijk verband tussen de ingeroepen ontheffingsgrond en de beschadiging van de goederen aantonen. De bewijslast ligt dus bij de zeevervoerder. In casu beroept deze zich op drie ontheffingsgronden, met name: onvoldoende verpakking, eigen gebrek, fout van de afzender of eigenaar van de goederen (of van zijn vertegenwoordiger of lasthebber) (art. 91 A, par. IV, 2°, litt. n, m en i). De verpakking is onvoldoende indien zij niet in staat is om de goederen tegen de normale vervoer- en stuwingsrisico's te beschermen. Het Hof treedt terecht de zeevervoerder bij en stelt dat deze geen verantwoordelijkheid draagt voor de wijze van bevestiging van de goederen in de kisten gezien zij aan boord werden genomen zonder dat hij de inhoud van de kisten, laat staan de bevestiging van de machineonderdelen in de kisten, heeft gecontroleerd. Dit was ten andere de reden waarom onbekendheidsbedingen in het cognossement werden opgenomen.

De oorzaak van het schadegeval is naar het oordeel van het Hof gelegen in de machineonderdelen die in de kisten zijn losgekomen met schade aan schip en lading tot gevolg. Het Hof bevestigt dat de zeevervoerder zich terecht op de ontheffingsgronden zoals aangehaald kan beroepen.

ES