

Noot

Vertegenwoordiging van het schip door de kapitein in België

M. Godfroid

1. Het bestreden arrest van de vierde kamer van het Hof van Beroep te Antwerpen d.d. 30 juni 2003 had zich uit te spreken over de gebeurlijke laattijdigheid van een hoger beroep, ingesteld op 18 februari 1998 tegen een vonnis van de rechtbank van koophandel, betekend op 31 december 1997. Deze laatste beslissing had geoordeeld dat eiseres in cassatie, als reder en eigenares van het ms. “Hapag Lloyd Amazonas”, aansprakelijk was voor het verlies van een partij stalen platen.

De appèlrechters hadden beslist dat de betekening aan de kapitein van dit zeeschip, aangemeerd in de haven van Antwerpen, als vertegenwoordiger van de scheepseigenaar volgens “internationaal aanvaard gewoonterecht”, dient te worden aanzien als een betekening aan de rederij in toepassing van artikel 34 Ger.W. zodat de gewone termijn van hoger beroep verstreken was toen dit verhaal werd ingesteld.

2. Een arrest van het Hof van Cassatie d.d. 5 april 1963¹ had al aangenomen dat “zo weliswaar in zeerecht regel is dat de kapitein van een schip de rederij kan vertegenwoordigen en onder meer ‘qualitate qua’ gedagvaard kan worden, die regel niet uitgebreid mag worden tot het geval waar hij, op het ogenblik van het gedinginleidend exploit, het bevel over dit schip niet meer voert en dus niet meer als de wettelijke vertegenwoordiger van de eigenaar van het schip kan worden beschouwd”².

De kapitein van het schip is met andere woorden de wettelijke vertegenwoordiger van de rederij voor alles wat betrekking heeft op het schip waarover hij gezag voert en deze regel, die niet in een wettekst is vastgelegd, is van gewoonterechtelijke aard.

3. De rederij voerde echter aan dat deze leer niet toepasbaar was aangezien terzake de vraag welk orgaan of welke aangestelde bevoegd was om de rechtspersoon in rechte te

vertegenwoordigen beheerst werd door de Vennootschapswet, dit is het recht van de plaats van de werkelijke zetel van de vennootschap³, dat luidens eiseres in cassatie⁴ een andere draagwijdte zou hebben dan de Belgische regel.

4. Het Hof van Cassatie verwerpt de toepassing van het buitenlandse recht door te stellen: “dat hoewel de bevoegdheid van vreemde handelsvennootschappen of verenigingen in de regel wordt bepaald door het buitenlandse recht, het Belgische recht de rechtspleging regelt voor de Belgische rechtbanken en met betrekking tot betekeningen aan een rederij bepaalt onder welke voorwaarden een betekening aan een kapitein van een schip geacht wordt te zijn gedaan aan de rederij”. Het arrest voegt er nog aan toe: “dat de kapitein van een zeeschip geacht wordt de wettelijke vertegenwoordiger te zijn van de rederij terzake van rechtshandelingen gesteld betreffende het schip; dat hij op grond hiervan, ongeacht de nationaliteit van de rederij of van het schip, bevoegd is om de rederij voor de Belgische rechtbanken te vertegenwoordigen in alle gedingen die het schip aanbelangen en in die hoedanigheid rechtsvorderingen kan instellen en betekeningen in ontvangst kan nemen”.

5. De door het Hof van Cassatie voorgestelde oplossing kan mijns inziens worden uitgelegd door het feit dat de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein een uitzondering vormt op de regel “nul ne plaide par procureur”⁵ die beide door de *lex fori* worden beheerst.

De regel in België is dus dat de kapitein van het schip krachtens de wet de vertegenwoordiger van de rederij is en dat hij derhalve bevoegd is om als eisende of verwerende partij in rechte namens de rederij op te treden⁶ voor zover het gaat over vorderingen betreffende het schip waarover hij bevel voert, en waarvoor de Belgische rechtbanken mogen worden gevat.

¹ R.W. 1963-64, ed. 43 en *Pas.* 1963, I, p. 856 en noot W.G.; S. FREDERICQ, “La représentation en justice de l’armement par le capitaine”, *R.C.J.B.* 1965, p. 408 e.v.; I. DE WEERDT, “Dagvaarding en keuze van woonst in het zeerecht”, in *Zeerecht*, deel 2, p. 311 e.v.

² Zie ook Brussel 8 februari 1972, *R.H.A.* 1972, p. 322.

³ Cass. 24 september 1963, *Pas.* 1964, I, 86; Cass. 11 januari 1979, *Pas.* I, 521 met conclusie van de toenmalige advocaat-generaal J. Velu; B. TILLEMANN, “Proceshandelingen voor en tegen vennootschappen”, Antwerpen, Maklu 1997, p. 90, nr. 155.

⁴ Art. 527 van het Duitse Handelsgesetzbuch.

⁵ Zie reeds geciteerde noot W.G. onder het arrest van 5 april 1963.

⁶ L. DELWAIDE, “De dagvaarding van de kapitein in het zeerecht”, in *Liber Amicorum M. Briers*, p. 142 en referenties van noot 47.