

voorwerp zijn van het zeevervoer. De eiser heeft voor zijn vordering tegen de zeevervoerder de keuze tussen de rechtbank van de plaats van inlading en de rechtbank van de plaats van lossing.

Het Hof past hiermee de rechtspraak van het Europese Hof van Justitie in het *Rehder / Air Baltic*-arrest (9 juli 2009, C-204/08, *TBH* 2009, 977), dat betrekking had op personenvervoer door de lucht, ook toe op het zeevervoer. Gelet op de zeer algemene motivering van het Hof van Justitie hoeft dit ook geen verwondering te wekken; de redenering van het HvJ is inderdaad perfect transponeerbaar naar andere transportmodi.

Het in cassatie bestreden arrest werd nog gewezen onder toepassing van het EEX-Verdrag, dat inmiddels vervangen werd door de EEX-Vo. 44/2001. Het lijkt echter geen twijfel dat de beslissing van het Hof van Cassatie onverminderd blijft gelden onder het huidige regime van de EEX-Vo. Tevens ligt voor de hand dat dit arrest ook maatgevend zal zijn voor de interpretatie van artikel 96, 1, b), WIPR (uitvoering van een contractuele verbintenis in België) in het kader van een zeevervoer.

Met dit arrest komt definitief een einde aan een periode van onzekerheid en zeer uiteenlopende uitspraken m.b.t. de bevoegdheid inzake zeevervoer. Thans is opnieuw duidelijk dat de averijvordering zowel in de laad- als in de loshaven ingesteld kan worden. Zoals aangestipt door het Hof van Justitie wordt met deze oplossing perfect voldaan aan de vereisten van rechtszekerheid – de beide bevoegde rechters zijn perfect voorspelbaar – en een voldoende nauwe band van de rechter met de zaak. Overigens wordt hiermee ook terug aangesloten bij de klassieke Belgische opvatting inzake de plaats van uitvoering van een zeevervoerovereenkomst.

Het Hof van Cassatie herbevestigt tevens de regel dat de derde houder van het cognossement niet de rechtsopvolger is van de inlader, maar zijn rechten tegen de zeevervoerder op zelfstandige en rechtstreekse wijze uit het cognossement put (Cass. 18 september 1987, *TBH* 1988, 376). De derde houder kan volgens het Hof evenmin gelden als een der contractanten, en is niet in de rechten getreden van een der contractpartijen.

Daaruit dient afgeleid dat de derde houder ook niet toetreedt tot de vervoerovereenkomst, zoals neergelegd in het cognossement. Toetreding is immers een vorm van contractsluiting. Indien de derde houder zou toetreden tot de vervoerovereenkomst zoals neergelegd in het cognossement, zou dit cognossement een schriftelijke overeenkomst zijn tussen de zeevervoerder en de derde houder en zou deze laatste de rechtstreekse medecontractant worden van de zeevervoerder.

**RECHTBANK VAN KOOPHANDEL
ANTWERPEN (9^{DE} K.) 21 JANUARI 2011**

WEGVERVOER

Internationaal vervoer – CMR-verdrag – Verhouding hoofdvervoerder – Ondervervoerder – Positie van de vorderende hoofdvervoerder

Zaken: nrs. 05227/02 en 01743/04

Sony belastte hoofdvervoerder DSV Road met het transport van een lading computerschermen van België naar Spanje. DSV Road gaf deze opdracht door aan een ondervervoerder, die op zijn beurt ook weer een ondervervoerder inschakelde. De goederen werden tijdens het transport beschadigd, waarop hoofdvervoerder DSV Road minnelijk regelde met de ladingbelanghebbenden. Vervolgens vorderde DSV Road de door haar betaalde schadevergoeding terug van de ondervervoerders.

De rechtbank bevestigt dat de overeenkomst tussen de hoofdvervoerder en de ondervervoerder, waarbij de transportopdracht werd doorgegeven, wel degelijk een *vervoerovereenkomst* is, die dwingendrechtelijk beheerst wordt door het CMR-verdrag. Nu het CMR-verdrag wel een regeling bevat inzake opvolgend vervoer maar niets bepaalt over ondervervoer, werd in het verleden wel eens in vraag gesteld of een transportopdracht tussen vervoerders onderling wel door het CMR beheerst wordt.

In de verhouding tussen de hoofdvervoerder en de ondervervoerder kan de hoofdvervoerder volgens de rechtbank echter niet gelden als de ‘afzender’, aangezien als ‘afzender’ enkel te beschouwen is de contractuele wederpartij van de *hoofdvervoerder*. De hoofdvervoerder die een procedure instelt tegen zijn ondervervoerder kan zich derhalve niet beroepen op de regel dat de afzender steeds vorderingsgerechtigd is, zonder schade in eigen vermogen te moeten aantonen.

**RECHTBANK VAN KOOPHANDEL
ANTWERPEN (12^{DE} K.) 26 JANUARI 2011**

VERVOER OVER ZEE

Stuwadoor – Regresvordering van de zeevervoerder tegen de stuwadoor – Commerciële regeling met ladingbelanghebbenden niet tegenstelbaar

Zaak: nr. A/06/06503