
HOF VAN BEROEP BRUSSEL 21 SEPTEMBER 2011

VERVOER

**Tussenpersonen bij vervoer – Commissionair-expediteur – Vervoerder naar Frans recht – Niet gelijkgesteld met vervoerder – Specifieke verjaringstermijn
Luchtvervoer – Bewijs van de hoedanigheid van commissionair – Uitgifte van een house air waybill
Luchtvervoer – Vorderingsrecht – Enkel de afzender of de bestemming vermeld op de luchtvrachtbrief**

Naar Frans recht is de vervoercommissie een overeenkomst waarbij de commissionair er zich jegens de opdrachtgever toe verbindt om voor rekening van deze laatste de nodige rechtshandelingen te stellen voor de verplaatsing van de goederen van een plaats naar een andere. Zij wordt gekenmerkt door de vrijheid die aan de commissionair wordt gegeven om het vervoer, onder zijn naam en zijn verantwoordelijkheid, vrij te organiseren, met de middelen en de wijze van vervoer van zijn keuze. Dergelijke vervoercommissio- nair wordt naar Frans recht niet gelijkgesteld met een ver- voerder. Voor hem geldt een speciale verjaringstermijn zoals bepaald in artikel L 133-6 van het Franse Wetboek van Koophandel.

Wie zich beroept op de hoedanigheid van een vervoercom- missionair moet daarvan het bewijs leveren. In casu wordt dit bewijs geleverd door het feit dat E.I. France zich er niet toe verbonden heeft het vervoer zelf uit te voeren, dat zij de vrije keuze had inzake de organisatie van het vervoer, en dat zij een 'house' air waybill heeft uitgegeven terwijl de werke- lijke luchtvervoerder een 'master' air waybill had uitgege- ven.

Enkel de partij die als afzender of bestemming vermeld is op de luchtvrachtbrief kan een vordering instellen tegen de luchtvervoerder. Wanneer de goederenbelanghebbende een commissionair inschakelt en deze laatste als afzender ver- meld wordt op de master AWB, is de goederenbelangheb- bende niet vorderingsgerechtigd tegen de werkelijke lucht- vervoerder.

Expeditors International France SA / K.I.S. NV, Le Continent SA, Royal & Sun Alliance et Allianz Marine & Aviation (France) SA

K.I.S. Photo-Me group NV, Le Continent SA, Royal & Sun Alliance et Allianz Marine & Aviation (France) SA / NV European Air Transport

Zet.: I. Diercxsens (voorzitter), J. Blomme en B. Veckmans (raadsheren)

Pl.: Mrs. Lietaer loco L. Verbeke en De Smet loco J. Libouton en De Loose loco M. Godfroid

Gezien de procedurestukken en meer in het bijzonder de vonnissen gewezen op tegenspraak door de rechtbank van koophandel te Brussel op 4 januari 2007 en 15 november 2007, dat op 23 mei 2008 werd betekend aan de SA Expeditors International France en waartegen een naar vorm en tijd regelmatig hoger beroep werd ingesteld door de SA Expedi-

TRANSPORT

**Intermédiaires de transport – Commissionnaire-expédi- teur – Transporteur selon le droit français – Non assimilé au transporteur – Délai de prescription spécifique
Transport aérien – Preuve de la qualité de commission- naire – Délivrance d'une House Air Waybill
Transport aérien – Droit de recours – Seul l'expéditeur ou le destinataire mentionnés sur la lettre de transport aérien**

Selon le droit français, la commission de transport est une convention suivant laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre. Elle se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité. Selon le droit français, un tel commis- sionnaire de transport n'est pas assimilé à un transpor- teur. Pour lui, un délai de prescription spécial s'applique, tel que prévu à l'article L 133-6 du Code de commerce fran- çais.

Celui qui invoque la qualité de commissionnaire de trans- port doit en apporter la preuve. En l'espèce, cette preuve est apportée par le fait que E.I. France ne s'est pas engagée à effectuer elle-même le transport, qu'elle avait la liberté de choix concernant l'organisation du transport, et qu'elle a délivré une 'house' air waybill tandis que le transporteur aérien réel avait délivré une 'master' air waybill.

Seule la partie mentionnée en tant qu'expéditeur ou destina- taire sur la lettre de transport aérien peut introduire un recours contre le transporteur aérien. Lorsque la partie inté- ressée quant aux marchandises fait appel à un commis- sionnaire et que celui-ci est mentionné comme expéditeur sur le master AWB, la partie intéressée quant aux marchandises ne dispose pas d'un droit de recours à l'encontre du transpor- teur aérien réel.

tors International France, bij verzoekschrift neergelegd ter griffie van het hof op 8 juli 2008 (2008/AR/1882) en door de SA K.I.S., de SA Le Continent, Royal & Sun Allianz en de SA Allianz Marine & Aviation bij verzoekschrift neergelegd ter griffie van het hof op 31 juli 2008 (2008/AR/2117).

Beide zaken betreffen hogere beroepen tegen dezelfde bestreden vonnissen en moeten bijgevolg worden samengevoegd wegens verknochtheid.

De procedure in eerste aanleg

Bij dagvaarding van 23 januari 2003 hebben de SA K.I.S., de SA Le Continent, Royal & Sun Allianz en de SA Allianz Marine & Aviation een inleidende vordering ingesteld tegen de NV European Air Transport, de vennootschap naar Frans recht SA Expeditors International France (met zetel te Lyon Saint Exupery) en de vennootschap naar Frans recht Expeditors International France (met zetel te Roissy), die ertoe strekte hen solidair, *in solidum* of de ene bij gebreke van de andere te veroordelen tot betaling van de som van 22.966,91 EUR, te vermeerderen met de vergoedende interesten vanaf 25 januari 2001 en de gerechtelijke interesten.

Bij conclusie van 11 maart 2003 vroegen de beide vennootschappen Expeditors International France de hoofdvordering niet ontvankelijk, minstens ongegrond te verklaren. Zij stelden een vordering tot vrijwaring, minstens een rechtstreekse vordering, in tegen de NV European Air Transport die ertoe strekte deze laatste te veroordelen hen te vrijwaren, zo in hoofdsom, rente als kosten, voor iedere veroordeling die ze mogelijks zouden kunnen oplopen uit hoofde van de genoemde hoofdvordering, minstens deze laatste te veroordelen tot betaling aan hen van de som van 22.966,91 EUR, te vermeerderen met de vergoedende interesten vanaf 25 januari 2001 en de gerechtelijke interesten.

Bij conclusie van 24 november 2003 wijzigden de beide vennootschappen Expeditors International France hun verweer tegen de hoofdvordering. Zij vroegen te zeggen voor recht dat de rechtbank van koophandel te Brussel niet over de vereiste rechtsmacht beschikt om kennis te nemen van de hoofdvordering, ondergeschikt de hoofdvordering niet ontvankelijk, minstens ongegrond te verklaren, meer ondergeschikt de hoofdvordering maximaal tot beloop van 686,02 EUR gegrond te verklaren.

Bij conclusie van 27 april 2004 vroeg de NV European Air Transport de hoofdvordering, de vordering tot vrijwaring en de rechtstreekse vordering niet ontvankelijk, minstens ongegrond te verklaren, ondergeschikt haar aansprakelijkheid te beperken tot 9.302,16 EUR.

Bij conclusie van 7 november 2005 vroegen de beide vennootschappen Expeditors International France aanvullend in meest ondergeschikte orde de vordering maximaal gegrond te verklaren tot beloop van 9.302,16 EUR.

Bij conclusie van 9 mei 2006 hebben de SA K.I.S., de SA Le Continent, Royal & Sun Allianz en de SA Allianz Marine & Aviation hun hoofdvordering aangepast. Zij vorderden de NV European Air Transport en de SA Expeditors International France (met zetel te Lyon Saint Exupery) solidair, *in solidum* of de ene bij gebreke van de andere te veroordelen tot betaling:

– aan de SA K.I.S., van de vergoedende interesten aan 7% op de som van 22.966,91 EUR vanaf 25 januari 2001 tot en met 29 januari 2003, datum van betaling overeenkomstig het subrogatoir kwijtschrift, te vermeerderen met de gerechtelijke interesten;

– aan de SA Le Continent, Royal & Sun Allianz en de SA Allianz Marine & Aviation van de som van 22.966,91 EUR, te vermeerderen met de vergoedende interesten vanaf 30 januari 2003 en de gerechtelijke interesten.

Bij tussenvonnis van 4 januari 2007 heeft de eerste rechter, na zich bevoegd te hebben verklaard om van de zaak kennis te nemen, de hoofdvordering in zoverre gericht tegen de NV European Air Transport onontvankelijk verklaard. De vordering tot vrijwaring en incidentele rechtstreekse vordering werden eveneens onontvankelijk verklaard. Alvorens verder recht te doen omtrent de hoofdvordering ten laste van de SA Expeditors International France werd de heropening van de debatten bevolen teneinde de betrokken partijen toe te laten hun standpunten kenbaar te maken en/of nader uiteen te zetten omtrent de uitgebreidheid van de verantwoordelijkheid van de SA Expeditors International France, in functie van diens weerhouden hoedanigheid van vervoercommissionair (in de zin van het Frans nationaal recht), en/of de ter zake al dan niet toe te passen regelen, hetzij al dan niet onrechtstreeks geldende verantwoordelijkheidsbeperkingen.

Bij conclusie na heropening van de debatten van 1 maart 2007 vroegen de SA K.I.S., de SA Le Continent, Royal & Sun Allianz en de SA Allianz Marine & Aviation, de SA Expeditors International France te veroordelen tot betaling:

– aan de SA K.I.S. van de vergoedende interesten op de som van 22.966,91 EUR vanaf 25 januari 2001 tot en met 29 januari 2003, in hoofdde volgens de interestvoet voor vervallen schuldvorderingen naar Grieks recht en ondergeschikt volgens de wettelijke interestvoet, te vermeerderen met de gerechtelijke interesten;

– aan de SA Le Continent, Royal & Sun Allianz en de SA Allianz Marine & Aviation van de som van 22.966,91 EUR, te vermeerderen met de vergoedende interesten vanaf 30 januari 2003, in hoofdde volgens de interestvoet voor vervallen schuldvorderingen naar Grieks recht en ondergeschikt volgens de wettelijke interestvoet, en de gerechtelijke interesten.

Bij conclusie na heropening van de debatten van 5 april 2007 vroeg de SA Expeditors International France de vordering ontvankelijk maar ongegrond te verklaren, ondergeschikt de vordering maximaal tot beloop van 686,02 EUR gegrond te verklaren, uiterst ondergeschikt de vordering maximaal gegrond te verklaren tot beloop van 9.302,15 EUR, minstens 12.646,41 EUR.

Bij eindvonnis van 15 november 2007 verklaarde de eerste rechter de hoofdvordering tegen de SA Expeditors International France ontvankelijk en in de volgende mate gegrond.

De SA Expeditors International France werd veroordeeld tot betaling:

– aan de SA K.I.S. van de vergoedende interesten aan 6% per jaar op de som van 22.966,91 EUR vanaf 25 januari 2001 tot en met 29 januari 2003, te vermeerderen met de gerechtelijke moratoire interesten op dit bedrag aan de wettelijke rentevoet (6%) vanaf de datum van uitspraak van dit vonnis tot de dag der algehele betaling;

– aan de SA Le Continent, Royal & Sun Allianz en de SA Allianz Marine & Aviation van de som van 22.966,91 EUR, te vermeerderen met de vergoedende interesten aan 6% vanaf 30 januari 2003 tot de datum van uitspraak van dit vonnis en de gerechtelijke moratoire interesten aan de wettelijke rentevoet (6%), op de hoofdsom vermeerderd met de vergoedende interesten, vanaf de datum van uitspraak van dit vonnis tot de dag der algehele betaling.

De procedure in hoger beroep

Ter beoordeling van het hof ligt voor in de zaak met rolnr. 2008/AR/1882 het door de SA Expeditors International France ingestelde principaal hoger beroep en in de zaak met rolnr. 2008/AR/2117 het door de SA K.I.S., de SA Le Continent, Royal & Sun Allianz en de SA Allianz Marine & Aviation, thans genaamd A.G.F. M.A.T. ingestelde principaal hoger beroep.

Het hoger beroep van de SA Expeditors International France strekt er toe het bestreden vonnis te hervormen en de oorspronkelijke hoofdvordering onontvankelijk, minstens ongegrond te verklaren.

Ondergeschikt vorderen zij de SA K.I.S., de SA Le Continent, Royal & Sun Allianz en de SA Allianz Marine & Aviation, conform de artikelen 871 en 877 Ger.W. te verplichten om het origineel exemplaar van de HAWB 410214651, met name het exemplaar voor de afzender, voor te leggen.

Eveneens ondergeschikt vorderen zij te zeggen voor recht dat de vordering slechts gegrond is voor een bedrag van 9.040 EUR, te vermeerderen met de verwijlinteresten aan de wettelijke interestvoet vanaf 23 januari 2003.

Uiterst ondergeschikt vorderen zij te zeggen voor recht dat de vordering slechts gegrond is voor een bedrag van 9.302,16 EUR, te vermeerderen met de verwijlinteresten aan de wettelijke interestvoet vanaf 23 januari 2003.

De SA Expeditors International France heeft geen hoger beroep tegen de NV European Air Transport ingesteld en herneemt haar vordering tot vrijwaring en haar rechtstreekse vordering tegen laatstgenoemde derhalve niet.

Het hoger beroep van de SA K.I.S., de SA Le Continent, Royal & Sun Allianz en de SA Allianz Marine & Aviation, thans genaamd A.G.F. M.A.T. strekt er toe de hogere beroepen samen te voegen. Zij stellen tevens incidenteel beroep in in de zaak gekend onder rolnr. 2008/AR/1882. Zij vorderen

het bestreden tussenvonnissen van 4 januari 2005 te vernietigen in de mate dat hun oorspronkelijke vordering tegen de NV European Air Transport onontvankelijk werd verklaard, hun oorspronkelijke hoofdvordering onontvankelijk en gegrond te verklaren en de NV European Air Transport solidair met de SA Expeditors International France te veroordelen tot betaling:

– aan de SA K.I.S. van de vergoedende interesten aan 7% op de som van 22.966,91 EUR vanaf 25 januari 2001 tot en met 29 januari 2003, datum van betaling overeenkomstig het subrogatoir kwijtschrift, te vermeerderen met de gerechtelijke interesten;

– aan de SA Le Continent, Royal & Sun Allianz en de SA Allianz Marine & Aviation van de som van 22.966,91 EUR, te vermeerderen met de vergoedende interesten vanaf 30 januari 2003 en de gerechtelijke interesten.

Verder concluderen zij tot de ongegrondheid van het hoger beroep van de SA Expeditors International France.

De NV European Air Transport concludeert tot de ongegrondheid van het hoger beroep van de SA K.I.S., de SA Le Continent, Royal & Sun Allianz en de SA Allianz Marine & Aviation. Ondergeschikt vraagt zij haar gebeurlijke aansprakelijkheid te beperken tot 9.302,16 EUR.

De relevante feiten

De eerste rechter heeft de voor dit geschil relevante feiten op doelmatige en nauwkeurige wijze weergegeven in het tussenarrest van 4 januari 2007 zodat het hof naar de betreffende uiteenzetting in het bestreden vonnis verwijst en deze uitdrukkelijk tot de zijne maakt.

Beoordeling

1. De exceptie van internationale rechtsmacht

De eerste rechter heeft de exceptie van internationale rechtsmacht die door de SA Expeditors International France (hierna E.I. France) werd opgeworpen, afgewezen.

Tegen deze beslissing is er geen beroep ingesteld door E.I. France.

2. De ontvankelijkheid van de vordering van de SA K.I.S. en haar gesubrogeerde verzekeraars

De verzekeraars van de SA K.I.S. (hierna afgekort KIS) hebben hun verzekerde schadeloos gesteld tot beloop van een bedrag van 22.966,91 EUR.

Het wordt niet betwist dat zij door subrogatie in de plaats van hun verzekerde zijn gekomen.

Volgens E.I. France en de NV European Air Transport heeft KIS geen belang meer om een vordering in te stellen omdat de schuldvordering die zij meent te hebben tegen de aanspra-

kelijke derde ten gevolge van de subrogatie aan haar verzekeraars overgedragen werd.

KIS meent wel een belang te hebben om een vordering ten laste van E.I. France en E.A.T. in te stellen voor de interesten a rato van 7% op het hoofdbedrag van 22.966,91 EUR, gedurende de periode van 25 januari 2001, datum van de aflevering van de beschadigde goederen, tot 29 januari 2003, datum van de betaling van de vergoeding door de verzekeraars aan KIS.

KIS heeft wel degelijk een belang en de hoedanigheid om een vordering in te stellen op grond van het vermeend subjectief recht.

De vraag naar de omvang van de subrogatie veronderstelt een onderzoek ten gronde en betreft bijgevolg de gegrondheid van de vordering, niet de ontvankelijkheid ervan.

Het argument dat KIS noch de hoedanigheid van afzender noch van bestemming heeft ten aanzien van E.A.T. als luchtvervoerder en geen vordering kan laten gelden ten aanzien van de luchtvervoerder, veronderstelt een onderzoek van de rechtsverhoudingen van de partijen en raakt eveneens de grond van de zaak.

De vorderingen van KIS en van haar verzekeraars zijn bijgevolg ontvankelijk.

3. De vordering van de SA KIS en haar verzekeraars tegen SA Expeditors International France

3.1. De hoedanigheid van partijen

De SA KIS en haar verzekeraars laten gelden dat E.I. France in haar contractuele relatie met KIS opgetreden is als een contractuele vervoerder terwijl E.I. France stelt dat zij als vervoercommissionair ('Commissionnaire de transport') naar Frans recht is opgetreden.

De eerste rechter heeft terecht geoordeeld dat een vervoercommissionair naar Frans recht niet met een vervoerder wordt gelijkgesteld.

Volgens het Franse Hof van Cassatie is de vervoercommissie een overeenkomst waarbij de commissionair er zich jegens de committent ertoe verbindt voor rekening van deze laatste de nodige rechtshandelingen te stellen voor de verplaatsing van de goederen van een plaats naar een andere. Zij wordt gekenmerkt door de vrijheid die aan de commissionair wordt gegeven om het vervoer, onder zijn naam en zijn verantwoordelijkheid, vrij te organiseren, met de middelen en wijze van vervoer van zijn keuze en door het feit dat deze overeenkomst betrekking heeft op een vervoer van het punt van vertrek tot het punt van bestemming (B. MERCADAL, *Droits des transports terrestres et aériens*, Dalloz, 1996, p. 15; *Lamy Transport 2005*, T. 2, p. 4).

Volgens het Franse cassatiearrest van 27 november 2007 is het akkoord van de opdrachtgever met de substitutie geen voorwaarde voor het bestaan van een commissieovereen-

komst (Cass. 27 november 2007, *Bulletin des transports et de la logistique*, nr. 3202, 10 december 2007, p. 747).

De hoedanigheid van vervoercommissionair naar Frans recht moet bewezen worden door degene die zich erop beroept, te dezen E.I. France en mag met alle middelen van recht worden bewezen (*Lamy Transport 2005*, T. 2, p. 5).

Op 16 januari 2001 heeft KIS aan E.I. France een prijsofferte gevraagd voor haar zendingen naar Athene (Griekenland). Zij vroeg twee prijsoffertes. De goederen betroffen twee kisten van 211x102x224 cm 690 kg elk + 2 x 85x65x100 cm van 75 kg elk + 1 palet van 80 kg van 120x80x90 cm + 198x88x44 cm van 116 kg. In deze aanvraag heeft zij niet uitdrukkelijk gevraagd dat E.I. France zelf het vervoer zou bewerkstelligen.

Op 16 maart 2001 heeft E.I. France een prijsofferte overgemaakt. Uit deze prijsofferte blijkt dat E.I. France een commissieovereenkomst voor ogen had wat blijkt uit de volgende elementen.

E.I. France schrijft immers in haar e-mail dat zij een prijsvoorstel voor de verzendingen (vertaling van 'envois') naar Athene mededeelt.

In deze prijsofferte heeft E.I. France zich niet verbonden om zelf het vervoer uit te voeren wat overigens niet gevraagd werd door KIS. E.I. France vermeldt uitdrukkelijk dat haar prijsoffertes enkel toepasselijk zijn op transporten uitgevoerd door bedrijven of dienstverleners door haar gekozen wat erop wijst dat zij niet zelf het vervoer zal verrichten maar dat zij zich verbindt om het vervoer vrij te organiseren.

Zij heeft in haar offerte weliswaar niet uitdrukkelijk medegedeeld dat zij zelf de vervoeropdracht niet zou uitvoeren en zij heeft ook de naam van de eventuele feitelijke vervoerder niet vermeld, doch KIS kon hieruit niet afleiden dat E.I. France zich tot het uitvoeren van het vervoer had verplicht, nu het akkoord van de opdrachtgever met de substitutie geen voorwaarde is voor het bestaan van een commissieovereenkomst (zie hoger aangehaalde rechtspraak van het Franse Hof van Cassatie).

In haar aanvraag heeft KIS de wijze van vervoer niet bepaald. E.I. France had bijgevolg de vrije keuze van de wijze van vervoer. Zij moest kennelijk het vervoer organiseren. De eindbestemming van de twee vervoerde digitale fototoestellen was een internationale beurs te Piraeus in Griekenland. Na het luchtvervoer diende deze goederen ook over de weg naar Piraeus, de eindbestemming, te worden vervoerd.

De vermelding van E.I. France in haar verzoekschrift tot hoger beroep dat KIS haar op 16 januari 2001 de prijs vroeg om goederen ter bestemming te brengen naar Athene laat niet toe af te leiden dat KIS E.I. France gelast heeft met een transportopdracht zoals KIS en haar verzekeraars beweren. Dit wijst evengoed op een vraag om het vervoer te organiseren.

De vrijheid in de keuze van de wijze van vervoer en het organiseren van het vervoer van het vertrekpunt tot de eindbestemming zonder het vervoer zelf uit te voeren, zijn essentiële bestanddelen van de activiteit van een vervoercommissienaar naar Frans recht die te dezen aanwezig zijn.

De vervoerdercommissienaar naar Frans recht organiseert het vervoer in eigen naam. Dit is te dezen het geval en blijkt uit de uitgereikte luchtvrachtbrieven. Uit de master airway bill (kapitein's luchtvrachtbrief) nr. 615-46159186 blijkt immers dat de eigenlijke vervoerovereenkomst gesloten werd tussen E.I. France in eigen naam als afzender en E.A.T. als luchtvervoerder.

Het bestaan van twee luchtvrachtbrieven, de 'house airway bill' (thuisvluchtvrachtbrief) en de 'master airway bill' (kapitein's luchtvrachtbrief) wijst te dezen op de hoedanigheid van E.I. France als vervoercommissienaar naar Frans recht die het vervoercontract met E.A.T. in eigen naam heeft afgesloten.

De tussenpersonen in het luchtvervoer maken sinds een 20-tal jaren doorgaans gebruik van de zgn. 'house airway bill' (HAWB) als document voor intern gebruik dat te onderscheiden valt van de werkelijke luchtvrachtbrief 'master airway bill' (MAWB), uitgegeven door de werkelijke luchtvervoerder. De 'house airway bill' draagt doorgaans de hoofding van de consolidator en vermeldt meestal als afzender de opdrachtgever van de tussenpersoon, terwijl de koper veelal als bestemming figureert. De werkelijke luchtvervoerder is doorgaans aan de IATA-code te herkennen, vaak gevolgd door het nummer of de datum van de voorziene vlucht en het nummer van de 'master airway bill'. De consolidator die veelal de luchtvrachtgoederen groepeert, stelt vervolgens ook in naam van de luchtvrachtlijn de 'master airway bill' uit, d.w.z. de werkelijke luchtvrachtbrief. Hierop vermeldt hij de naam van de luchtvaartlijn in de hoofding, zichzelf als afzender en een agent of een correspondent van de consolidator in de bestemmingsluchthaven als bestemming. Afhankelijk van de wijze waarop de house airway bills opgesteld worden, wordt dit document als vervoersdocument, en de consolidator bijgevolg als contractuele vervoerder beschouwd, dan wel als een intern document dat de inontvangstneming van de goederen door de commissienair-expediteur met het oog op de overhandiging aan een luchtvervoerder, bevestigt (D. NOELS, *De commissienair-expediteur*, p. 28 en 29).

Te dezen vermeldt de 'house airway bill' E.I. France die ze heeft opgesteld, in de hoofding, en onder het nummer van de 'house airway bill' het nummer 615-46159186 van de 'master airway bill'. Verder wordt KIS die de opdrachtgever is van E.I. France vermeld als afzender en Francos te Athene als bestemming. De 'master airway bill' vermeldt de luchtvervoerder E.A.T. in de hoofding, E.I. France als afzender en als bestemming haar agent of vertegenwoordiger, Expeditors International (Hellas) in Athene.

Deze documenten beantwoorden volledig aan het gebruik dat de tussenpersonen van de luchtvaartbrieven maken zoals hoger uiteengezet.

De vermelding van de afkortingen E.I. in het vakje '*par premier transport, by first carrier*' van de 'house airway bill' betekent niet dat E.I. France als (contractuele) vervoerder moet worden beschouwd, omdat dit document enkel een verzendingsborderel voor intern en technisch gebruik uitmaakt. De IATA-code is dezelfde op de twee luchtvrachtbrieven en E.I. France laat niet gelden dat deze code haar code is. Uit het geheel van de hierboven aangehaalde elementen met betrekking tot de prijsofferte blijkt voldoende dat E.I. France geen vervoerovereenkomst met KIS voor ogen had.

Het argument dat E.I. France als tussenpersoon een 'house airway bill' (thuisvluchtvrachtbrief) opgesteld heeft ten einde de hoedanigheid van luchtvervoerder te kunnen inroepen om te kunnen genieten van de aansprakelijkheidsbeperkingen van het Verdrag van Warschau kan niet worden gevolgd vermits de vervoercommissienaar naar Frans recht die tot een resultaatsverbintenis gehouden is, van dezelfde aansprakelijkheidsbeperkingen als de vervoerder geniet.

In de briefwisseling na het schadegeval uitgaande van KIS of van haar verzekeringsmakelaar die haar lasthebber is en geen derde zoals door KIS wordt voorgehouden, wordt E.I. France telkens als vervoercommissienaar aangeduid '*forwarding agent*' '*transitaire*' (nl. *ontvangstcommissienair*) of '*commissienair de transport*' (*vervoercommissienair*). In de brief van de makelaar d.d. 26 januari 2001, aan de deskundige aan wie opdracht wordt gegeven de oorzaak en de omvang van de schade te bepalen, wordt het volgende gevraagd: "*Teneinde ons regres op de aansprakelijke vervoerders te vrijwaren, danken wij u de Franse commissienair Expeditors International evenals het transportbedrijf dat de zending tussen de luchthaven en de uiteindelijke plaats van aflevering heeft vervoerd, op te roepen (vertaling door partijen).*"

Hieruit volgt dat KIS ook beschouwde dat E.I. France in hun contractuele relatie als een vervoercommissienaar naar Frans recht optrad en niet als contractuele vervoerder.

Ten slotte moet worden opgemerkt dat het feit dat E.I. France oorspronkelijk voor de eerste rechter aanvoerde dat zij enkel als 'commissienair-expediteur' is opgetreden, rechtsfiguur die typisch is voor het Belgisch recht, terwijl zij later verduidelijkte dat zij zich op het begrip van de '*commissienaire de transport*' (vervoercommissienair) naar het Frans recht beriep, niet aantoonde dat zij zich niet beschouwde als een commissienair-vervoerder naar Frans recht nu de aard van het contract doorslaggevend is en niet de gebruikte terminologie.

Uit het voorgaande volgt dat het contract gesloten tussen KIS en E.I. France alle constitutieve bestanddelen bevat die door het Franse Hof van Cassatie vereist zijn om een over-

eenkomst als een vervoercommissieovereenkomst te kwalificeren.

Het incidenteel beroep van KIS en haar verzekeraars tegen het tussenvonnissen van 4 januari 2007 in zoverre daarin beslist wordt dat E.I. France in de contractuele relatie tussen partijen als een vervoercommissionair is opgetreden, is ongegrond.

3.2. De verjaring van de hoofdvordering van KIS en haar verzekeraars ten aanzien van E.I. France

Voor het eerst in hoger beroep werpt E.I. France een exceptie van verjaring op.

Op de commissieovereenkomst gesloten tussen KIS en E.I. France, twee vennootschappen naar Frans recht is het Frans recht van toepassing.

Het Verdrag van Warschau is niet van toepassing op de commissieovereenkomst tussen KIS en E.I. France vermits laatstgenoemde geen luchtvervoerder is en zich ook niet als dusdanig heeft gedragen, zoals hierboven werd uiteengezet.

Artikel L 133-6 van het Franse Wetboek van Koophandel bepaalt dat de vorderingen tegen de commissionair verjaren door verloop van één jaar. Deze termijn neemt een aanvang in geval van beschadiging van de goederen vanaf de dag dat de goederen afgeleverd zijn of aan de bestemming zijn aangeboden.

KIS en haar verzekeraars stellen dat E.I. France zich niet kan beroepen op de verjaringstermijn bepaald in artikel L 133-6 van voormeld wetboek nu dit artikel niet van toepassing zou zijn op een commissionair in het kader van een zee- of luchtvervoer doch enkel op een commissionair gelast met een baanvervoer. Zij verwijzen hierbij naar een arrest van het hof van beroep te Aix-en-Provence d.d. 28 november 2008. Dit arrest werd bekritiseerd door de rechtsleer (zie artikel van PESTEL-DEBORD, commentaar bij Aix-en-Provence 28 november 2008, *BTL* 2008, nr. 3250, 763) en heeft betrekking op zeevervoer. Het arrest motiveert niet waarom voormeld artikel L 133-6 niet van toepassing is op zeevervoer. Het overweegt enkel dat de vordering niet verjaard is omdat zij onder de toepassing van de tienjarige verjaringstermijn van artikel L 110-4 van het Wetboek van Koophandel valt, nu het een zeevervoer betreft.

Het hof van beroep te Parijs heeft in een arrest d.d. 14 september 2006 met betrekking tot een luchtvervoer geoordeeld dat het toepassingsgebied van artikel 29 van het Verdrag van Warschau betrekking heeft op vorderingen in aansprakelijkheid tegen de luchtvervoerder en dat vorderingen tegen een partij die deze hoedanigheid niet bezit onderworpen zijn aan de eenjarige verjaringstermijn van artikel L 133-6 van het Franse Wetboek van Koophandel (Parijs 14 september 2006, *Droit des Transports – Revue mensuelle Lexisnexis Jurisclasseur*, februari 2007, p. 29, noot DELEBECQUE).

Bij vonnis d.d. 8 juni 2009 besliste de rechtbank van koophandel te Papeete dat de vorderingen tegen vervoercommissio-naires onder de toepassing van artikel L 133-6 van het Franse Wetboek van Koophandel vallen, onafhankelijk van de aangewende wijze van vervoer (Tribunal de commerce de Papeete 8 juni 2009, *onuitgeg.*, stuk 13 van het dossier van E.I. France).

Ook de rechtsleer gaat in de zin van een toepassing van artikel L 133-6 van het Franse Wetboek van Koophandel op de vervoercommissionair naar Frans recht in het kader van een luchtvervoer (*Lamy Transport 2005*, T. 2, p. 73, nr. 102, p. 653, nr. 1204, *Répertoire de droit commercial*, T. II, v^o *Commissionnaire de transport*, Dalloz, p. 25, nr. 204 met aangehaalde rechtspraak).

Hieruit volgt dat de vordering ingesteld tegen E.I. France als vervoercommissionair naar Frans recht niet valt onder de tweejarige verjaringstermijn van artikel 29 van het Verdrag van Warschau dat enkel toepasselijk is op vorderingen tegen de luchtvervoerders, noch onder artikel L 110-4 van het Franse Wetboek van Koophandel, zijnde de verjaringstermijn van tien jaar naar gemeen recht, maar onder de eenjarige verjaringstermijn van artikel L 133-7 van voormeld wetboek, van toepassing op alle commissio-naires ongeacht de aangewende wijze van vervoer.

De beschadigde goederen werden op 25 januari 2001 aan de bestemming F., te Piraeus (Griekenland) afgeleverd. De vorderingen van KIS en haar gesubrogeerde verzekeraars werden tegen E.I. France ingesteld bij dagvaarding betekend op 23 januari 2003, hetzij meer dan één jaar na de aflevering van de goederen. Deze vorderingen zijn bijgevolg verjaard.

4. De vordering van KIS en de in haar rechten gesubrogeerde verzekeraars tegen de NV European Air Transport (afgekort E.A.T.)

Tussen KIS en E.A.T. bestaat er geen contractuele relatie. Er werd immers geen vervoerovereenkomst tussen hen afgesloten.

Hoger werd geoordeeld dat E.I. France ten aanzien van KIS als vervoercommissionair naar Frans recht is opgetreden en niet als contractuele vervoerder. E.I. France heeft in eigen naam maar voor rekening van haar opdrachtgever KIS een vervoerovereenkomst met E.A.T. afgesloten die de hoedanigheid van contractuele vervoerder ten aanzien van E.I. France bezit.

E.A.T. is bijgevolg geen feitelijke vervoerder in de zin van artikel 1, c) van het Verdrag van Guadalajara ter aanvulling van het Verdrag van Warschau, tot het brengen van eenheid van enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer verricht door een ander dan de contractuele vervoerder. E.A.T. kan derhalve niet als een feitelijke vervoerder op grond van de artikelen 7 en 8 van het Verdrag van Guadalajara door KIS en haar gesubrogeerde verzekeraars worden aangesproken.

Subsidiar steunen KIS en haar verzekeraars hun vordering tegen E.A.T. op artikel L 132-8 van het Franse Wetboek van Koophandel.

Zij lichten niet toe op welke rechtsgrond zij zich steunen om het Frans recht toepasselijk te verklaren op hun buitencontractuele relatie met een Belgische vervoeronderneming E.A.T.

Er dient te worden benadrukt dat zowel Frankrijk als België toegetreten zijn tot het Verdrag van Warschau.

Volgens artikel L 132-8 van het Franse Wetboek van Koophandel brengt de vrachtbrief een contract tot stand tussen de afzender, de baanvervoerder en de bestemming of tussen de afzender, de commissionair en de baanvervoerder ("la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier").

KIS en haar verzekeraars leiden hieruit af dat de luchtvrachtbrief met als vervoerder E.A.T. en als afzender E.I. France, een rechtsband doet ontstaan tussen KIS en E.A.T., zodat zij over een rechtstreekse vordering beschikken tegen E.A.T.

Artikel L 132-8 bevindt zich in het boek I, titel III, hoofdstuk I, sectie II, getiteld: '*Des commissionnaires pour les transports*' (vertaling: Over de commissionairs voor het vervoer) van het Franse Wetboek van Koophandel zodat het volgens KIS en haar verzekeraars geldt voor alle soorten van vervoer en niet enkel voor het baanvervoer zoals het oude artikel 101 van het Wetboek van Koophandel dat ressorteerde onder een hoofdstuk betiteld '*Des commissionnaires pour le transport par terre et eau*' (vertaling: Over de commissionairs voor het vervoer over het land en het water).

Artikel L 321-3 van het wetboek aangaande de burgerluchtvaart stelt dat de regels van het Wetboek van Koophandel over het vervoer over het land en het water toepasselijk zijn op het luchtvervoer onder voorbehoud van sommige bepalingen, waaronder artikel L 321-3. Laatstgenoemd artikel bepaalt dat de aansprakelijkheid van de vervoerder van goederen of bagage, in geval van luchtvervoer, enkel en alleen door de bepalingen van het Verdrag van Warschau d.d. 12 oktober 1929 of door elk verdrag dat het wijzigt en in Frankrijk toepasselijk is, wordt beheerst, zelfs indien het vervoer niet internationaal is in de zin van dit verdrag.

Het hof van beroep te Parijs heeft duidelijk gesteld dat de regels van het Wetboek van Koophandel, en in het bijzonder artikel 101, enkel van toepassing zijn inzake luchttransport onder voorbehoud van de bepalingen van het Verdrag van Warschau d.d. 12 oktober 1929 (art. L 321-3 van het wetboek aangaande de burgerluchtvaart). Volgens dit verdrag behoort het vorderingsrecht tegen de luchtvervoerder enkel toe aan de partijen bij de vervoerovereenkomst, nl. aan de afzender en aan de bestemming vermeld op de luchtvrachtbrief (Paris 22 oktober 1992, *BT* 1992, 728; *Lamy Transport*, T. 2, p. 79, nr. 154).

Hieruit volgt dat de motivering van het hof van beroep te Parijs niet gesteund is op het feit dat het oude artikel 101 van het Wetboek van Koophandel ressorteerde onder een hoofdstuk betiteld '*Des commissionnaires pour le transport par terre et eau*' (vertaling: Over de commissionairs voor het vervoer over het land en het water) maar op grond van eigen regels vervat in het wetboek aangaande de burgerluchtvaart, minstens met betrekking tot de regels in verband met de aansprakelijkheid van de vervoerder die naar het Verdrag van Warschau verwijzen.

Uit de samenlezing van de artikelen 12 tot 15, 24 en 30.5 van het Verdrag van Warschau blijkt dat, met betrekking tot het vervoer van goederen, alleen die personen over een vorderingsrecht beschikken waarvan de naam op de luchtvrachtbrief als afzender of als bestemming is aangeduid (M. GODFROID, "Examen de jurisprudence. Les transports aériens (1989-1994)", *TBH* 1997, nr. 14, p. 486).

De committent heeft enkel een vorderingsrecht tegen de vervoercommissionair, doch geenszins tegen de vervoerder, behoudens wanneer deze committent op de relevante vrachtbrief aangeduid werd als afzender of als bestemming (*Lamy Transport* 2007, T. 2, p. 79; *Droit commercial*, T. 11, v° *Commissionnaire de transport*, Dalloz, nrs. 173 en 176).

E.A.T. is enkel partij bij de 'master airway bill' (kapitein's luchtvrachtbrief) nr. 615-46159186 waarop E.I. France als afzender voorkomt zonder vermelding van KIS.

Bijgevolg heeft KIS, noch volgens het Frans recht voor zover het van toepassing is in haar relatie met E.A.T., noch op grond van het Verdrag van Warschau een rechtstreekse vordering tegen E.A.T., en haar verzekeraars evenmin.

De vordering van KIS en haar gesubrogeerde verzekeraars tegen E.A.T. is derhalve ongegrond.

Om deze redenen,

HET HOF,

Rechtdoende op tegenspraak;

Gelet op artikel 24 van de wet van 15 juni 1935 betreffende het gebruik der talen in gerechtszaken;

Voegt de zaken gekend onder rolno's. 2008/AR/1882 en 2008/AR/2117 samen;

Verklaart het hoger beroep en het incidenteel beroep ontvankelijk, het incidenteel beroep ongegrond en het hoger beroep gegrond als volgt:

Rechtdoende binnen de perken van het hoger beroep;

Bevestigt het bestreden vonnis van 4 januari 2007 met deze wijziging dat de vordering van de SA KIS en de gesubrogeerde verzekeraars ontvankelijk doch ongegrond wordt verklaard en behalve in de mate dat de aansprakelijkheid van de vennootschap naar Frans recht Expeditors International France in beginsel wordt aangehouden;

Doet het bestreden vonnis van 15 november 2007 teniet behalve in de mate dat de vorderingen van de SA KIS en de gesubrogeerde verzekeraars ontvankelijk worden verklaard tegen de vennootschap naar Frans recht Expeditors International France en wat de begroting van de kosten betreft;

Opnieuw rechtsprekend:

Verklaart de vorderingen van de SA KIS en de vennootschap naar Frans recht Le Continent SA, de vennootschap naar Frans recht Royal & Sun Alliance en de vennootschap naar Frans recht Allianz Marine & Aviation tegen de vennootschap naar Frans recht Expeditors International France verjaard;

Veroordeelt de SA KIS en de vennootschap naar Frans recht Le Continent SA, de vennootschap naar Frans recht Royal & Sun Alliance en de vennootschap naar Frans recht Allianz

Marine & Aviation tot de kosten van eerste aanleg en van het hoger beroep;

Begroot de kosten van het hoger beroep in hoofde van de vennootschap naar Frans recht Expeditors International France op 186 EUR rolrecht en 2.200 EUR rechtsplegingsvergoeding;

Begroot de kosten van het hoger beroep in hoofde van de SA E.A.T. op 2.200 EUR rechtsplegingsvergoeding;

Begroot de kosten van het hoger beroep in hoofde van de SA KIS en de vennootschap naar Frans recht Le Continent SA, de vennootschap naar Frans recht Royal & Sun Alliance en de vennootschap naar Frans recht Allianz Marine & Aviation op 186 EUR rolrecht en 2.200 EUR rechtsplegingsvergoeding

(...)

Noot

Zowel in het luchtvervoer als in het zeevervoer gebeurt het dat twee sets transportdocumenten worden uitgegeven: in het luchtvervoer geeft de werkelijke luchtvervoerder een ‘master’ AWB uit en de expediteur een ‘house’ AWB; in het zeevervoer geeft de zeevervoerder een ‘kapiteinscognossement’ uit en de expediteur een ‘NVOCC- of expediteurscognossement’. Hoewel beide situaties zeer gelijkaardig zijn, zijn de juridische gevolgen voor de expediteur verschillend.

Daar waar in het zeevervoer de uitgever van een cognossement beschouwd wordt en aansprakelijk is als een vervoerder, zelfs indien hij zelf geen enkele vervoerprestatie heeft geleverd (F. STEVENS, *Vervoer onder cognossement*, Gent, Larcier, 2001, nr. 363 p. 211), wordt in het luchtvervoer vaak geoordeeld dat de uitgever van een ‘house’ AWB geen vervoerder is maar een loutere tussenpersoon.