

kel 3, § 1, 5°, a), veronderstelt een akkoord tussen de partijen die in onderling overleg handelen. Het hof van beroep stelt dat het bewijs van dit akkoord kan worden geleverd met alle rechtsmiddelen, inclusief door vermoedens.

Het hof van beroep is van oordeel dat EZAG de controle had over IBt en dat het akkoord met SMI diende om de controle over IBt te handhaven. Het feit dat de controle van EZAG onzeker was, doet hieraan geen afbreuk. Dit precaire karakter is immers een wezenlijk kenmerk van

feitelijke controle. Het geheel van serieuze, precieze en overeenstemmende aanwijzingen volstaat voor het hof van beroep om een akkoord vast te stellen om samen te werken om de controle over IBt te handhaven.

De drie bovenstaande rechterlijke beslissingen zullen in een latere editie verder worden becommentarieerd.

David Haex
Advocaat Linklaters LLP

4. VERVOER/TRANSPORT

Wetgeving/Législation

VERVOER

Vervoer over zee – Beperking van aansprakelijkheid – LLMC-Verdrag 1976 – Protocol 1996

Wet van 10 september 2009 houdende instemming met het protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, gedaan te Londen op 2 mei 1996, BS 28 december 2009, p. 81.873

Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, gedaan te Londen op 19 november 1976, addendum, BS 28 december 2009, p. 81.881

België heeft bij wet van 10 september 2009 het protocol van 1996 bij het LLMC-Verdrag geratificeerd. Het protocol is voor België in werking getreden op 7 januari 2010. Tezelfdertijd heeft België ook het originele LLMC-Verdrag van 1976 opgezegd. Deze opzegging heeft voor België uitwerking vanaf 1 november 2010.

Dit betekent dat in België voortaan het LLMC-Verdrag zoals gewijzigd door het protocol van 1996 toegepast zal worden. Artikel 9.1. van het protocol bepaalt inderdaad dat tussen de staten die partij zijn bij het protocol het LLMC-Verdrag 1976 en het protocol 1996 samen als één enkele akte beschouwd en geïnterpreteerd worden.

Door de opzegging van het originele LLMC-Verdrag 1976 is België niet meer gebonden door de bepalingen

van dit verdrag t.o.v. staten die enkel partij zijn bij het originele LLMC-Verdrag 1976, maar het protocol van 1996 niet geratificeerd hebben (art. 9.2. van het protocol).

Frank Stevens
Advocaat Roosendaal Keyzer

Rechtspraak/ Jurisprudence

RECHTBANK VAN KOOPHANDEL ANTWERPEN
10 DECEMBER 2009

VERVOER

Vervoer over zee – Goederenvervoer over zee – NVOCC-cognossement en kapiteinscognossement – Agent van de NVOCC in de haven van bestemming – Geen derde houder van het kapiteinscognossement

Zaak: nr. AR A/07/5714

Een Belgisch bedrijf kocht een lading batterijen van een Chinese verkoper onder FOB-voorwaarden. Voor het vervoer deed de koper een beroep op de Chinese NVOCC Baltrans, die een eigen cognossement uitgaf. Voor het eigenlijke zeevervoer deed Baltrans een beroep op Maersk, die een eigen kapiteinscognossement uitgaf, waarop Baltrans als verscheper en Baltrans' agent in Antwerpen, Pavan, als bestemming waren aangeduid. Pavan nam de goederen in Antwerpen in ontvangst, en zorgde tevens voor het verdere vervoer van Antwerpen naar de vestiging van de koper. Aangezien de goederen beschadigd bleken, werd een vordering ingesteld lastens Baltrans onder het NVOCC-cognossement, en lastens Maersk onder het kapiteinscognossement.