

Hof van Cassatie heeft nu bevestigd dat de Nederlandstalige versie de correcte versie is en dat artikel 14 § 4 wel degelijk als enig middel tot onontvankelijkheid mag worden ingeroepen door de verweerder.

---

**GRONDWETTELIJK HOF**  
**16 SEPTEMBER 2010**

---

**VENNOOTSCHAPPEN**

**Coöperatieve vennootschap met onbeperkte aansprakelijkheid – Bestuur – Aansprakelijkheid**

*Zaak: nr. 102/2010*

Het betreft een geschil tussen twee vennoten van een coöperatieve vennootschap met onbeperkte aansprake-

lijkheid (CVOA), die elk respectievelijk 51% en 49% van de aandelen van de CVOA bezitten. Op verzoek van de bodemrechter werd de volgende prejudiciële vraag voorgelegd aan het Grondwettelijk Hof: “Vormt het feit dat de minderheidsvennoten van een CVOA niet de mogelijkheid hebben om een minderheidsvordering in te stellen, terwijl het W.Venn. wel in die mogelijkheid voorziet voor minderheidsaandeelhouders van een CVBA, BVBA of NV, een ongeoorloofde schending van het gelijkheidsbeginsel?”

Het Hof oordeelt dat het ontbreken van zulke mogelijkheid om een minderheidsvordering in te stellen binnen de CVOA inderdaad de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt.

David Haex  
Advocaat Linklaters LLP

## 4. VERVOER/TRANSPORT

### Rechtspraak/ Jurisprudence

---

**RECHTBANK VAN KOOPHANDEL**  
**ANTWERPEN 26 MEI 2010**

---

**SCHIP EN SCHEEPVAART**

**Zeevaart – Aanvaring – Aansprakelijkheid – Inbreuken op scheepvaartreglement – Onzeewaardigheid**

*Zaak: AR A/09/02594 en A/09/6322*

Uit het technisch onderzoek na de aanvaring tussen de ‘Jade River’ en de ‘Zeehond’ blijkt dat de ‘Zeehond’ problemen heeft ondervonden met haar stuurgerei, waardoor het schip niet meer naar het roer luisterde en bakboord uitdraaide in plaats van stuurboord.

Door bakboord uit te draaien in plaats van stuurboord is de ‘Zeehond’ niet aan stuurboordzijde van de vaargeul gebleven, wat een overtreding is van de vaarregels van het scheepvaartreglement. Deze overtreding en de aansprakelijkheid voor de schadelijke gevolgen ervan wordt niet uitgewist door het feit dat de overtreding veroorzaakt werd door een technisch mankement (art. 3 scheepvaartreglement). De eigenaar van het schip is aansprakelijk voor de overtreding begaan door de bemanning, zowel op basis van de artikelen 1382-1384 BW als op basis van de artikelen 46 en 251 zeewet.

De problemen met het stuurgerei maken het schip bovendien onzeewaardig, waarvoor de eigenaar van het schip eveneens instaat, zowel op basis van artikel 1384 BW als bewaarder van een gebrekkige zaak als op basis van artikel 1382 BW, aangezien het laten varen van een onzeewaardig schip een inbreuk is op artikel 3 § 1, van het politiereglement Benedenzeeschele en derhalve een onrechtmatige daad.

---

**RECHTBANK VAN KOOPHANDEL**  
**OUDENAARDE 15 JUNI 2010**

---

**VERVOER**

**Wegvervoer – Internationaal vervoer – CMR-Verdrag – Berekening schadevergoeding – Vernietigings- en expertisekosten**

*Zaak: AR 2008/00871*

Krachtens artikel 23 CMR wordt de schadevergoeding berekend op basis van de waarde van de goederen op de plaats en het tijdstip van de inontvangstneming ervan. Het gaat derhalve om de waarde van de goederen ter bestemming, en deze waarde omvat ook de winst die de afzender maakt. De verkoopfactuur tussen de afzender en de bestemming kan derhalve gebruikt worden als berekeningsbasis voor de schadevergoeding.

De rechtbank oordeelt verder dat vernietigingskosten van de beschadigde goederen en expertisekosten geen “met betrekking tot het vervoer gemaakte kosten” zijn,

en derhalve niet verhaalbaar zijn (art. 23, 4, CMR). Inzake vernietigingskosten sluit dit vonnis aan bij een vrij constante rechtspraak (zie F. PONET, *De overeenkomst van internationaal wegvervoer / CMR*, Antwerpen, Kluwer, 2003 (3<sup>de</sup> ed.), nr. 424.a, p. 389; *adde* Gent 10 april 2006, *ETL* 2006, 829). Inzake expertisecosten is de rechtspraak verdeeld. Wanneer de expertise nuttig is geweest, bijvoorbeeld omdat zij geleid heeft tot een vermindering van het schadebedrag, worden de kosten van deze expertise regelmatig wel als verhaalbaar beschouwd.

---

**RECHTBANK VAN KOOPHANDEL  
ANTWERPEN 10 NOVEMBER 2009**

---

**VERVOER**

**Vervoer over zee – Cognossement – Derde houder (niet EU) – Bevoegdheidsbeding  
Schip en scheepvaart – Cognossement – Cognossement aan order – Endossement – Vorderingrecht**

**Zaak: AR A/08/5401**

Wanneer artikel 91 zeewet dwingend van toepassing is en de EEX-Vo. niet speelt (omdat noch de zeevervoerder, noch de derde houder van het cognossement, die de vordering instelt, in de EU gevestigd zijn), kan een bevoegdheidsbeding in het cognossement enkel geldig zijn wanneer vaststaat dat de aangewezen rechter artikel 91 zeewet zal toepassen.

Een cognossement aan order, dat niet nominatim een bestemming vermeldt, moet door de afzender geëndosseerd worden. Wanneer een partij ter bestemming de goederen in ontvangst heeft genomen, waarvoor zij een origineel exemplaar van het cognossement heeft moeten aanbieden, mag aangenomen worden dat de afzender het cognossement had geëndosseerd aan deze partij. Dit geldt des te meer wanneer de zeevervoerder het exemplaar van het cognossement dat hem werd aangeboden om aflevering te bekomen niet voorlegt.

Frank Stevens  
Advocaat Roosendaal Keyzer

## 5. HANDELSPRAKTIJKEN, INTELLECTUELE EIGENDOM, RECHT EN TECHNOLOGIE/PRATIQUES DU COMMERCE, DROITS INTELLECTUELS, DROIT ET TECHNOLOGIE

### **Rechtspraak/ Jurisprudence**

---

**COUR DE JUSTICE DE L'UNION  
EUROPÉENNE 15 AVRIL 2010**

---

**PRATIQUES DU COMMERCE – MÉTHODES DE VENTE – VENTE À DISTANCE**

**Directive 97/7/CE – Protection des consommateurs – Contrats à distance – Droit de rétractation – Imputation des frais d'expédition de la marchandise au consommateur**

*Aff.: C-511/08*

La directive 97/7/CE concernant la protection des consommateurs en matière de contrats à distance prévoit un délai de rétractation d'au moins sept jours ouvrables en faveur du consommateur. Pendant ce délai, celui-ci peut exercer ce droit sans pénalités et sans indication de motif et le fournisseur doit lui rembourser les sommes versées,

sans frais. Les seuls frais qui peuvent être mis à sa charge sont les frais directs de renvoi des marchandises.

En Allemagne, la société Heinrich Heine prévoyait dans ses conditions générales que le consommateur supportait à titre de frais d'expédition, un montant forfaitaire de 4,95 EUR. Les conditions prévoyaient que ce montant était définitivement acquis à Heinrich Heine, même en cas d'exercice, par le consommateur, de son droit de rétractation. Une association allemande de protection des consommateurs contesta une telle pratique sur la base du droit allemand et introduisit une action en cessation. Selon le Bundesgerichtshof, amené à se prononcer en dernier ressort, le droit allemand ne prévoit explicitement aucun remboursement des frais d'expédition de la marchandise commandée en cas d'exercice du droit de rétractation. Ayant toutefois des doutes sur la compatibilité du droit allemand avec la directive 97/7/CE, le Bundesgerichtshof saisit la Cour de justice, à titre préjudiciel, afin que celle-ci se prononce sur l'interprétation à donner à la directive. La question posée à la Cour revenait, en substance, à déterminer si la question de l'imputation des frais d'expédition en cas de rétractation du consommateur était couverte par la directive.