

De aangevochten beslissing van het hof van beroep te Brussel handelde over een vordering tot uitsluiting op basis van artikel 334 W.Venn. Een van de klassieke vragen in een procedure tot uitsluiting betreft het ogenblik waarop de prijs moet worden bepaald. Volgens het hof van beroep te Brussel dient de rechter de waarde te bepalen op het ogenblik dat hij uitspraak doet. In casu was het hof van beroep van oordeel dat de waardebepaling diende te gebeuren op basis van de meest recente jaarrekeningen of interimrekeningen op het ogenblik dat de bevoegde rechter uitspraak doet over de eigendomsoverdracht. Aangezien de voorzitter van de rechtbank van koophandel zich over de zaak had uitgesproken op 13 februari 2004, konden de rekeningen per 31 december 2003 worden gebruikt. Feiten die zich nadien hadden voorgedaan, moesten volgens het hof van beroep buiten beschouwing worden gelaten. Dit laatste werd betwist door de uitgesloten vennoot. Op 31 december 2003 was het eigen vermogen van de betrokken BVBA negatief, maar de situatie was in de eerste helft van 2004 sterk verbeterd, vooral door het toedoen van de vennoot die de aandelen had overgenomen zo bleek. Het hof van beroep oordeelde dat er voor de waardering geen rekening mag worden gehouden met deze verbeterde situatie aangezien de kiemen ervan op 31 december 2003 nog niet aanwezig waren. Bovendien slaagde de uitgesloten vennoot er volgens het hof van beroep niet in om aan te tonen dat er andere elementen aan de oorzaak lagen van de verbeterde financiële situatie dan de inspanningen van de overnemende vennoot.

Het Hof van Cassatie verbreekt het arrest van het hof van beroep. Het Hof van Cassatie stelt dat de waardebepaling moet gebeuren op het ogenblik van de aandelenoverdracht zoals opgelegd door de rechter. De waardebepaling moet gebeuren in een perspectief van continuïteit. Zonder dat er rekening mag worden gehouden met het

feit dat de handelingen van de betrokken partijen een gevolg hebben gehad op de situatie die heeft geleid tot het instellen van de vordering tot uitsluiting of op het herstel van de vennootschap nadien.

GRONDWETTELIJK HOF 16 DECEMBER 2010

BESLOTEN VENNOOTSCHAP MET BEPERKTE AANSPRAKELIJKHEID – EENPERSOONSVEN- NOOTSCHAP

Vereniging van aandelen in een hand – Gevolgen

Zaak: nr. 146/2010

Het Grondwettelijk Hof diende zich uit te spreken over de vraag of het verschil in behandeling tussen vennoten van een BVBA, naargelang het een gewone of een eenhoofdige BVBA betreft, het gelijkheidsbeginsel schendt door aan de enige vennoot als sanctie voor het niet volstorten van het (verhoogde) minimumkapitaal van 12.400 EUR op te leggen dat hij wordt geacht persoonlijk borg te staan voor alle verbintenissen van de vennootschap (art. 213 W.Venn.). Het Hof oordeelt dat dit niet het geval is. Het feit dat in geval van faillissement de zaakvoerders van een eenhoofdige BVBA slechts persoonlijk aansprakelijk kunnen worden verklaard indien de relatief hoge drempelwaarden van artikel 265, § 1, 2^{de} lid, W.Venn worden bereikt is volgens het Grondwettelijk Hof niet relevant aangezien het verschillende situaties betreft.

David Haex
Advocaat Linklaters

4. VERVOER/TRANSPORT

Rechtspraak/Jurisprudence

HOF VAN CASSATIE 7 JANUARI 2011

EXECUTIE EN BEVOEGDHEID

Rechterlijke bevoegdheid, erkenningen tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken – Bevoegdheid – Vervoer over zee – Averijvordering – Plaats van uitvoering van de verbintenissen

VERVOER OVER ZEE

Cognossement – Rechtspositie van de derde houder van het cognossement

Zaak: nr. C.09.0611.N

Een vervoerovereenkomst omvat een geheel aan diensten die niet opgesplitst kunnen worden, zoals onder meer het laden en stuwen van de goederen, hun vervoer en hun aflevering in de bestemmingshaven. Derhalve moeten zowel de plaats van inlading als de plaats van lossing van de goederen gelijkelijk beschouwd worden als de plaats van uitvoering van de verbintenissen die het

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 transposeerbaar 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 lijdt 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