

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 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

Door een fout van de stuwadoor diende de inhoud van vijf containers geneesmiddelen vernietigd te worden. De zeevervoerder betaalde een zeer substantiële schadevergoeding aan de ladingbelanghebbenden, en vorderde dit bedrag vervolgens terug van zijn stuwadoor. Deze laatste wierp op dat de zeevervoerder de US COGSA-bepanking (500 USD per container) had moeten invoeren.

De rechtbank oordeelt dat, indien de toepasselijkheid van US COGSA en de beperking van 500 USD per container opgeworpen was geweest, de kans meer dan reëel was dat deze argumentatie aanvaard zou zijn geweest. Het stuwadoorscontract voorzag verder uitdrukkelijk dat de zeevervoerder zich t.o.v. ladingbelanghebbenden op de

cognosmentsvoorwaarden diende te beroepen. De rechtbank achtte het ook relevant dat de stuwadoor niet betrokken werd in de procedure tussen de ladingbelanghebbenden en de zeevervoerder, en derhalve daar haar belangen niet had kunnen verdedigen. Zij komt dan ook tot het besluit dat de commerciële regeling tussen de ladingbelanghebbenden en de zeevervoerder de stuwadoor niet kan schaden, en de vordering van de zeevervoerder slechts ten belope van de COGSA-bepanking gegrond is.

Frank Stevens
Advocaat Roosendaal Keyzer

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

Wetgeving/Législation

PRÉSIDENTE BELGE DE L'UNION EUROPÉENNE

Brevet

Brevet communautaire

Le brevet communautaire, titre unique de protection couvrant le territoire des vingt-sept Etats membres de l'Union européenne, se fait attendre depuis plus de trente ans. Il permettrait de rendre plus simple et moins coûteuse la protection de l'innovation en Europe. Actuellement, le système de brevet européen est en effet très coûteux et complexe. Si certes, seul l'Office européen des brevets examine les demandes de brevet européen et est responsable de leur délivrance, l'inventeur doit encore en demander la validation au niveau national dans chaque pays européen dans lequel il souhaite bénéficier de la protection du brevet. Ceci engendre pour le déposant un coût élevé, d'autant que de nombreux Etats exigent que le brevet européen soit traduit dans l'une de leurs langues nationales pour qu'il produise un effet sur le territoire national. Ceci a pour conséquence que le brevet européen a un coût bien plus élevé que le brevet américain ou japonais, par exemple.

A ce jour, toutes les propositions de la Commission européenne visant à faire aboutir le brevet communautaire ont été vouées à l'échec, principalement en raison d'obstacles d'ordre linguistique. En juin 2010, la Commission

a une nouvelle fois tenté de débloquer la situation en soumettant une nouvelle proposition. Celle-ci prévoyait, afin de limiter les coûts du brevet communautaire, que le déposant ne rédige sa demande de brevet que dans l'une des trois langues de l'Office européen des brevets, à savoir le français, l'anglais et l'allemand et que l'enregistrement soit effectué dans la langue du dépôt, avec une traduction d'un résumé dans les deux autres langues.

En juillet 2010, la présidence belge de l'Union européenne s'était donné pour objectif de faire aboutir cette proposition. La tâche était ardue, dans la mesure où le Traité de Lisbonne exige en la matière une unanimité de l'ensemble des membres du Conseil. Cet objectif ne fut toutefois pas atteint. La proposition de la Commission se heurta en effet à une farouche opposition de certains pays tels que l'Italie, la Pologne et surtout l'Espagne, réfractaires à l'idée que le français, l'anglais et l'allemand soient privilégiés au détriment d'autres langues. Malgré plusieurs compromis proposés par la présidence belge, l'Espagne a maintenu son opposition à tout système reposant sur le cadre linguistique de l'Office européen des brevets.

Face à cet échec et suite à la demande de plusieurs Etats membres, la Commission a déposé en décembre 2010 une nouvelle proposition visant à autoriser la 'coopération renforcée' sur un brevet unitaire. Cette proposition, qui reprend l'essentiel de la proposition déposée en juin 2010 par la Commission, sera soumise à l'accord du Parlement européen et nécessitera ensuite une majorité qualifiée au sein du Conseil. Le mécanisme de la coopération renforcée permet à certains Etats membres d'avancer immédiatement, tout en laissant aux autres la possibilité