



CONFEDERATIE DER EXPEDITEURS VAN BELGIE

VERENIGING ZONDER WINSTOOGMERK

CONFEDERATION DES EXPEDITEURS DE BELGIQUE

ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

Secretariaat / Secretariat : BROUWERSVLIET 33 – B 3, 2000 ANTWERPEN 1 – TEL (03) 233.67.86 – FAX (03) 231.82.02
e-mail : ceb@vea-ceb.be

Commissie Herziening Belgische Zeewet

Vraag 1. Vervoerscommissie.

Dient de rechtsfiguur van de vervoerscommissie te worden behouden?

Zo ja, hoe moet de samenhang tussen het zeerecht en het algemene vervoerrecht tot uiting te worden gebracht?

In de eerste plaats wensen wij op te merken dat deze vraag het kader van een zuivere zeerechtelijke regelgeving te buiten gaat. Deze vraag moet gezien worden in het kader van de algemeen vervoersrechtelijke regelgeving evenals in het kader van de Wet van 26/6/1967 m.b.t. het statuut van de tussenpersonen.

Wanneer we de vraag louter juridisch benaderen, kunnen we ons aansluiten bij de visie van de Commissie dat de rechtsfiguur van de commissie- vervoerder geen echte bestaanreden heeft. De gelijkstelling tussen de vervoerder en de commissie- vervoerder heeft immers betrekking op alle aspecten van de vervoerovereenkomst en dit zowel in zee-, weg-, als luchtvervoer. Dit betekent dat de gelijkstelling slaat op zowel het aansprakelijkheidsregime, de verjaringstermijnen, de reserves bij aflevering, de zekerheden enz.

Deze gelijkstelling is voornamelijk tot stand gekomen in het wegvervoer, waar transporteurs zich te pas en te onpas gingen beroepen op het regime van de commissie- expediteur om te kunnen terugvallen op de middelenverbintenis. Alzo is de tendens ontstaan dat, wanneer er over de rechtshoedanigheid onduidelijkheid bestaat, de tussenpersoon als commissie- vervoerder wordt beschouwd.

Deze tendens is nog enigszins begrijpelijk voor het wegvervoer, maar de zaken liggen ons inziens anders op het gebied van het zeevervoer en het luchttransport.

De hoedanigheid van de tussenpersoon is in deze transportmodi voor de betrokken partijen meestal gekend en de kwestie van de rechtshoedanigheid van de expediteur stelt zich dan ook minder scherp.

De tendens van de hierboven geschetste theorie van het gewekte vertrouwen werd niettemin overgenomen in maritieme geschillen evenals in het luchtvervoer.

Behalve voor de commissie- expediteur die zich heeft ingelaten met de uitgifte van transportdocumenten (NVOCC-cognosementen, FIATA- B/L...), gaat deze tendens de praktijk voorbij.

Ondanks de gelijkstelling tussen beide regimes op gebied van aansprakelijkheid, blijft er toch een duidelijk onderscheid in de praktijk bestaan tussen de hoedanigheid van vervoerscommissie en deze van vervoerder.

Een expediteur die in het zeevervoer optreedt als vervoerscommissie oefent nog steeds niet dezelfde activiteiten uit als deze van een feitelijk zeevervoerder.

Een vervoerscommissie, evenals de commissie- expediteur, blijft immers een belangrijke actor in het handelsverkeer en zijn hoedanigheid dient ons inziens behouden te blijven.

De vervoerscommissie, onafhankelijk van in welke transportmodus hij optreedt, vervult immers andere activiteiten dan een feitelijk vervoerder en overstijgt als logistiek dienstverlener (3PL/4PL) de loutere activiteit van het transport.

Het afschaffen van de rechtsfiguur van de vervoerscommissie zal bovendien niet bijdragen tot meer duidelijkheid inzake het juridisch statuut van de expediteur. De discussie of men optreedt als commissie- expediteur (middelenverbintenis) of als vervoerder (resultaatsverbintenis) zal in elk geval blijven bestaan!

De Wet die de toegang tot het beroep van tussenpersonen op het vlak van het goederenvervoer regelt (Wet 26 juni 1967), heeft deze begrippen op een ietwat ongelukkige manier gedefinieerd en heeft hierdoor indirect aanleiding gegeven tot een uitgebreide casuïstiek.

Een aanpassing van de definities van commissie- expediteur en vervoerscommissie aan de sterk gewijzigde marktomstandigheden zou mogelijk gedeeltelijk kunnen bijdragen tot meer duidelijkheid, al zijn we ons bewust dat er steeds een grijze zone zal blijven bestaan en dat het niet eenvoudig zal zijn om duidelijk afgeleide begripsbepalingen op te stellen.

Vraag 2. Expeditie.

Dient de rechtsfiguur van de expediteur, en diens rechten en verplichtingen ten aanzien van zijn medecontractant en van derden, nader te worden gedefinieerd?

In welke mate kan, of moet, dergelijke regelgeving dwingend zijn, onder meer met betrekking tot de contractsvrijheid ter zake van de kwalificatie als expediteur?

Ook hier willen we in de eerste plaats benadrukken dat een mogelijke wettelijke regeling van de rechten en plichten van de expediteur de Zeewet overstijgt en moet worden bekeken tegen de achtergrond van de gemeenschappelijke vervoerswetgeving en rekening houdend met de Wet van 1967 m.b.t. het statuut van de tussenpersonen.

Een eventuele regelgeving ter zake van de kwalificatie als expediteur dient in elk geval van aanvullend recht te zijn en mag geenszins dwingend worden opgelegd.

De keuze in welke juridische hoedanigheid een expediteur wenst op te treden, moet aan hem worden overgelaten en mag niet dwingend worden opgelegd. We stellen immers vast dat vele expediteurs ervoor opteren om op te treden als vervoerscommissie en een vervoerdersaansprakelijkheid op zich nemen wegens louter commerciële redenen. De contractsvrijheid dient dan ook behouden te blijven.

Expeditie die zich daarentegen beroepen op de hoedanigheid van commissie- expediteur terwijl ze in werkelijkheid vervoersactiviteiten op zich nemen of zich in die richting hebben verbonden ten opzichte van hun klant, zullen hun overeenkomst immers geherkwalificeerd zien als één van vervoerscommissie.

In de Algemene Belgische Expeditievoorwaarden 2005 wordt bovendien bepaald dat de expediteur beschouwd wordt als vervoerscommissie wanneer a) hij het transport in eigen naam met zijn eigen middelen uitvoert b) hij een transportdocument uitstelt in eigen naam c) expliciet uit de opdracht valt af te leiden dat de expediteur zich in die zin verbindt.

Buiten deze gevallen staat het de expediteur vrij te kiezen in welke hoedanigheid hij wenst op te treden.

Het wettelijke verankeren van de rechten en plichten van de expediteur zou mogelijk kunnen bijdragen tot meer rechtszekerheid zowel voor de expediteur als voor zijn opdrachtgevers en onderaannemers.

Als basis hiervoor zouden de Algemene Belgische Expeditievoorwaarden 2005 kunnen dienen, die de rechten en plichten van de expediteur vastleggen.

Op die manier vermijdt men bovendien de steeds wederkerende discussie over de al dan niet toepasselijkheid van de algemene voorwaarden.