

Bevestigt de bestreden vonnissen en deze verder uitwerkend :

Veroordeelt in de zaak 1993/AR/3107 appellanten om te betalen aan de NV Suiker Export de som van 16.000.000 BEF en aan geïntimeerden de som van 14.988.912 BEF telkens te verhogen met de vergoedende interesten sedert 1 september 1984 en de gerechtelijke interesten met kapitalisatie vanaf 15 juni 1998;

Veroordeelt in de zaak 1993/AR/3108 appellanten om te betalen aan geïntimeerden de som van 12.406.583 BEF te verhogen met de vergoedende interesten sedert 1 september 1984 en de gerechtelijke interesten met kapitalisatie vanaf 15 juni 1998;

**TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS (12e Ch.)
RECHTBANK VAN KOOPHANDEL TE ANTWERPEN (12e K.)
COURT OF COMMERCE ANTWERP (12 Ch.)**

14 janvier 1998 – 14 januari 1998 – 14 January 1998

Président – Voorzitter – President: S. Roland

Juges Consulaires – Rechters in handelszaken – Judges:

J. Vanhentenryk, Ph. Van Gestel

Avocats – Advocaten – Advocates:

M.G. (Division: M.G. Shipping) BVBA / Inchcape Shipping Services NV:

C. Van Aerde

Alomex NV: R. Schroeyers loco H. Van Rooy

ms. "ATLANTIC BAY"

- I. MANDAT – L'ART. 1984 DU CODE CIVIL ET L'ART. 12 DE LA LOI SUR LA COMMISSION (CODE DE COMMERCE, LIVRE 1, TITRE VII) – DISTINCTION ENTRE AGIR AU NOM DU COMMETTANT (MANDAT) ET AGIR EN SON PROPRE NOM (COMMISSION).
- II. COMMISSIONNAIRE-EXPEDITEUR - VOIR I.
- III. AFFRETEMENT – DISTINCTION ENTRE LE CONTRAT D'AFFRETEMENT ET LE CONTRAT DE TRANSPORT.
- IV. TRANSPORT EN GENERAL – VOIR III.
- V. AFFRETEMENT – NOM DU NAVIRE – N'EST PAS UN ELEMENT ESSENTIEL.

VI. AFFRETEMENT – LE CONTRAT PEUT ETRE CONCLU PAR UN COMMISSIONNAIRE.

VII. AFFRETEMENT – L'ART. 120, AL. 4 DE LA LOI MARITIME (DEMI-FRET EN CAS DE RÉSILIATION DU CONTRAT) – APPLI-CATION DE CETTE DISPOSITION.

- I. Aux termes de l'article 1984 du code civil le mandat est "un acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant et en son nom". Celui qui n'agit pas expressément au nom de son commettant n'est pas un mandataire mais un commissionnaire, au sens de l'art. 12 de la loi sur la commission (Code de Commerce, livre I, titre VI).
- II. Voir I.
- III. Le contrat d'affrètement est une convention par laquelle une personne s'oblige à mettre, en vue d'opérations de navigation, un navire ou une partie d'un navire à la disposition de son cocontractant. Le contrat de transport est une convention par laquelle un personne s'engage à déplacer des personnes ou des marchandises d'un endroit à un autre. Le fait que l'affrètement au voyage et certains types d'affrètement à temps peuvent être assimilés au contrat de transport, ne fait pas obstacle à l'application à la convention d'affrètement des règles spécifiques du titre III de la loi maritime.
- IV. Voir III.
- V. Le contrat d'affrètement est une convention par laquelle une personne s'engage à mettre, en vue d'opérations de navigation, un navire ou une partie d'un navire à la disposition de son cocontractant. Le nom du navire n'est pas un élément constitutif de la convention d'affrètement, laquelle peut porter sur un navire à désigner.
- VI. La convention d'affrètement peut valablement être conclue par un commissionnaire. Celui qui, pour compte d'un commettant mais en son propre nom, met un navire à la disposition d'un tiers, a qualité de fré-teur à l'égard de ce dernier.

VII. Le fréteur qui s'est engagé à mettre un navire - en l'occurrence un navire équipé d'un mât de charge - à la disposition de l'affrèteur et à lui communiquer dans les meilleurs délais le nom du navire, peut, en cas de résiliation de la convention par ce dernier, réclamer l'indemnité prévue à l'art. 120, al. 4 de la loi maritime, à savoir la moitié du fret convenu, à condition qu'il lui ait fait connaître dans un délai raisonnable le nom du navire. Dans le cas présent, l'affrèteur a résilié l'affrètement environ 24 heures après la conclusion du contrat, au motif qu'il ne connaissait pas encore le nom du navire, et le fréteur lui a ensuite, dans un délai raisonnable à compter de la conclusion du contrat, communiqué le nom d'un navire approprié, répondant au conditions du contrat.

- I. LASTGEVING – ART. 1984 BW EN ART. 12 WET OP DE COMMIS-SIEOVEREENKOMST (W. KH., BOEK I, TITEL VII) – ONDER-SCHIED TUSSEN "HANDELEN IN NAAM VAN" (LASTGEVING) EN "HANDELEN IN EIGEN NAAM" (COMMISSIE).
- II. COMMISSIONNAIR-EXPEDITEUR – ZIE I.
- III. BEVRACHTING – ONDERSCHIED TUSSEN BEVRACHTING EN VERVOER.
- IV. VERVOER IN HET ALGEMEEN – ZIE III.
- V. BEVRACHTING – NAAM VAN HET SCHIP – GEEN ESSENTIEEL ELEMENT.
- VI. BEVRACHTING – KAN DOOR EEN COMMISSIONNAIR WORDEN GESLOTEN.
- VII. BEVRACHTING – ART. 120 LID 4 ZW (FOUTVRACHT WEGENS VERBREKING VAN DE OVEREENKOMST) – TOEPASSING.
 - I. Volgens art. 1984 B.W. is lastgeving "een handeling waarbij een per-soon aan een ander de macht geeft om iets voor de lastgever en in zijn naam te doen". Wie niet uitdrukkelijk in naam van zijn opdrachtgever optreedt, is geen lasthebber maar een commissionair.
 - II. Zie I.

III. *Bevrachting is een overeenkomst waarbij een persoon (vervrachter) zich verbindt om een schip of scheepsruimte ter beschikking van zijn wederpartij (bevrachter) te stellen. Vervoer is een overeenkomst waarbij een van de contractanten zich verbindt om goederen of personen van de ene plaats naar de andere over te brengen. De omstandigheid dat reisbevrachting en bepaalde soorten tijdbevrachting met vervoer gelijk kunnen worden gesteld, neemt niet weg dat de bevrachtingsovereenkomst door specifieke regels (titel III ZW) beheerst wordt.*

IV *Zie III.*

V. *Bevrachting is een overeenkomst waarbij een persoon (vervrachter) zich verbindt om een schip of scheepsruimte ter beschikking van zijn wederpartij (bevrachter) te stellen. De vvrachter moet dus een schip ter beschikking stellen dat aan de overeenkomst beantwoordt. Geen enkele wetsbepaling biedt een grondslag voor de stelling dat de naam van het schip een wezenlijk bestanddeel van de bevrachtingsovereenkomst is. Zelfs een overeenkomst waarbij een rederij zich verbindt om goederen met een nog aan te wijzen schip te vervoeren, moet als bevrachting worden aangemerkt.*

VI. *De stelling dat een expeditiebedrijf (bv. een NVOCC) zich t.a.v. zijn opdrachtgever niet kan beroepen op regels die de bevrachtingsovereenkomst beheersen (in casu art. 120 lid 4 ZW, foutvracht), neemt niet weg dat een bevrachtingsovereenkomst door een commissionair kan worden gesloten. Wie voor rekening van een opdrachtgever maar in eigen naam een schip ter beschikking van een derde stelt, treedt op als vvrachter en kan die derde, de bevrachter, dus tot betaling van foutvracht aanspreken.*

VII. *De vvrachter die de verbintenis heeft aangegaan een schip (in casu een schip met laadbomen) ter beschikking te stellen en de naam van het schip zo spoedig mogelijk op te geven, kan in geval van verbreking van de bevrachtingsovereenkomst aanspraak maken op de in art. 120 lid 4 ZW bepaalde foutvracht (halve vracht), als hij binnen een redelijke termijn de naam van een geschikt schip heeft meegedeeld (te dezen heeft de bevrachter de overeenkomst ongeveer 24 uur na de contractsluiting verbroken wegens het niet mededelen van de naam van een schip en heeft de vvrachter nadien, nog kort na de contractsluiting, de naam van een geschikt schip opgegeven).*

I. MANDATE – DISTINCTION BETWEEN A MANDATORY AND A FORWARDING AGENT.

II. FORWARDING AGENT – VIDE I.

III. CHARTERING – DISTINCTION BETWEEN CHARTERING AND CARRIAGE.

IV. CARRIAGE – VIDE III.

V. CHARTERING – NAME OF THE VESSEL – NOT CONSTITUTIVE.

VI. CHARTERING – CONTRACT THAT CAN BE CONCLUDED BY A FORWARDING AGENT.

VII. CHARTERING – ART. 120 PAR. 4 BELGIAN MARITIME STATUTE (CANCELLATION BY THE CHARTERER) – APPLICATION.

I. *Art. 1984 of the Belgian “Code Civil” provides that a mandatory is a person who acts on behalf and in the name of his principal. A person who does not declare expressly to act in the name of his principal, is acting in his own name, as a forwarding agent.*

II. *Vide I.*

III. *The distinctive characteristic of chartering is that a vessel or a part of it is put at the disposal of the charterer. Although a voyage charter and some kinds of time charters are also contracts of carriage, chartering is governed by specific rules, laid down in title III of the Belgian Maritime Statute.*

IV. *Vide III.*

V. *The name of the vessel is not a constitutive element of chartering.*

VI. *A person who on behalf of his principals but in his own name puts a vessel at the disposal of a third party, enters into a charter with the latter (charterer) and can therefore invoke v.à.v. this charterer the rules laid down in title III of the Belgian Maritime Statute.*

VII. Art. 120 par. 4 of the Belgian Maritime Statute provides that the charterer who cancels the voyage before the loading has to pay to the owner an indemnity equal to half the freight. The owner who has committed himself to put a vessel (in the present cas a vessel with cargo booms) at the disposal of the charterer and to let him known as soon as possible the name of the ship, can claim the said indemnity if he communicated whithin a short period after the conclusion of the contract the name of a suitable vessel.

VONNIS

Gelet op de dagvaarding d.d. 25.07.96, waarbij MG (Division: MG Shipping BVBA en Inchcape Shipping Services NV tegen Alomex NV een eis tot betaling van 43.875 DEM (plus rente) instellen,

gelet op de genomen conclusies, in het bijzonder de conclusie d.d. 20.12.96 van gedaagde, waarbij een wedereis tot betaling van 150.000 BEF ingesteld wordt,

spreekt de Rechtbank onderstaand vonnis uit.

Onderwerp van het geschil.

Op 21.05.96, om 14.25 u., heeft Alomex per fax aan Inchcape Shipping Services het volgende gemeld:

“Betreft: Casablanca.

*Bevestigen boeking van
1 Trafo 7,70 x 3,80 x 4,45m - 102,50 T + ca. 14 T/ 59 m³ onderdelen*

voor uw afvaart einde mei/begin juni aan DM 90.000 minus 2,5 % kie.

Deze boeking is slechts geldig indien U een schip met eigen laadbomen inzet.

Gelieve ons zo spoedig mogelijk de naam van het schip op te geven met ETS en ETA Casablanca”.

Op 22.05.96, om 15.11 u., heeft Alomex aan Inchcape Shipping Services onderstaande fax toegestuurd:

“Betreft: 1 Trafo 102,50 T - Casablanca.

Verwijzen naar onze boeking van 21 dezer.

Vermits U ons nog steeds niet het schip heeft bevestigd, zien wij ons genoodzaakt deze boeking te annuleren.”

Op 23.05.96 heeft Inchcape Shipping Services aan Alomex een factuur ad 43.875 BEF doen geworden. In die factuur staat:

*“Betreft: Atlantic Bay
afvaart einde mei/begin juni
uw boeking van 1 Trafo 7, 70 x 3,80 x 4,45 m - 102 T
+ ca. 14 T/59 CBM onderdelen
bestemming: Casablanca*

Bovenvermelde zending werd afgeboekt zonder reden.

Foutvracht: 50% van zeevracht (DM 90.000) minus 2,5 % FAC”

Bij dagvaarding d.d. 25.07.96 vorderen Inchcape Shipping Services en haar opdrachtgever, MG Shipping, de betaling van 43.875 DEM plus de rente vanaf 31.05.96.

Eiseressen steunen primair op art. 120, 4^{de} lid ZW. Subsidiair is de vordering gegrond op het gemene recht, m.n. de artt. 1134, 1142, 1146, 1147, 1149, 1382, 1383 en 1794 B.W.

Verweerster beschouwt de eis als tergend en roekeloos. Uit dien hoofde maakt ze, bij conclusie d.d. 20.12.96, aanspraak op een schadevergoeding van 150.000 BEF.

A. HOOFDEIS.

I. Toelaatbaarheid.

De t.a.v. MG Shipping voorgedragen exceptie van niet-toelaatbaarheid treft doel: Inchcape Shipping Services is niet in naam van MG Shipping opgetreden; ze heeft de foutvracht zelfs in eigen naam in rekening gebracht (zie i.v.m. het onderscheid tussen een commissionair en een mandataris: W. VAN GERVEN, *Beginselen van Belgisch privaatrecht, Algemeen deel, Standaard Wetenschappelijke Uitgeverij, Antwerpen/Utrecht 1973, nr. 148, p. 482, medio: "Uit het voorgaande blijkt dat de termen 'handelen in naam van' en 'handelen in eigen naam' in het rechtsverkeer een vrij formalistische, bijna sacramentele betekenis hebben gekregen"*; J. VAN RIJN en J. HEENEN, *Principes de droit commercial, IV, 2^{de} uitgave, Ets. Emile Bruylant, Brussel 1988, nr. 9, p. 11; in het licht van de rechtspraak oordelen ook die auteurs dat hij die verklaart te op te treden voor rekening van een bepaalde persoon, niet optreedt in naam van die persoon*).

II. Ten gronde.

1. Kwalificatie van de overeenkomst.

a) Naam van het schip.

Gedaagde beschouwt de naam van het schip als een constitutief bestanddeel van de bevrachtingsovereenkomst. Volgens haar is er een vervoerovereenkomst tot stand gekomen (zie haar conclusie d.d. 20.12.96, p. 6, voorlaatste alinea).

Bevrachting is een overeenkomst waarbij een persoon (vervrachter) zich verbindt om een schip of scheepsruimte tot vervoer van goederen of personen ter beschikking van zijn wederpartij (bevrachter) te stellen.

De vervrachter moet dus een schip ter beschikking stellen dat aan de overeenkomst beantwoordt.

Geen enkele wetsbepaling biedt een grondslag voor de stelling dat de naam van het schip een essentieel element van de bevrachtingsovereenkomst is; zelfs de overeenkomst waarbij een rederij zich verbindt om goederen met een nog aan te wijzen schip te vervoeren, is een bevrachtingsovereenkomst (zie C. SMEESTERS en G. WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial, 2de uitgave, boek 1, Ferdinand Larcier, Brussel 1929, nr. 272: "Il faut donc en conclure que l'indication, dans le contrat, du nom du navire n'est pas un élément essentiel du contrat d'affrètement"*). De door gedaagde geciteerde auteurs, m.n. J. Putzeys en R. De Smet, zeggen niet dat de naam van het schip in het contract moet worden genoemd. Essentieel is wel de verbintenis om een schip of scheepsruimte ter beschikking te stellen (zie C. SMEESTERS en G. WINKELMOLEN, op. cit., ibidem: *"Mais nous estimons, cependant, qu'il n'y a pas affrètement si les parties n'ont pas eu en vue un transport par navire ou bateau. Car la caractéristique essentielle de la convention d'affrètement, ce qui distingue cette convention d'un contrat pur et simple de transport, c'est précisément que le transporteur ne s'engage pas uniquement à transporter la marchandise d'un point à un autre, mais s'engage à la transporter à bord d'un navire ou d'un bateau"*).

Een vervoerovereenkomst is een contract waarbij een van de contractanten zich verbindt om goederen of personen van de ene plaats naar de andere over te brengen. Reisbevrachting en bepaalde soorten tijdbevrachting kunnen eventueel met vervoer gelijk worden gesteld. De bevrachtingsovereenkomst wordt in elk geval door specifieke regels beheerst (zie titel III van de zee-wet).

b) Hoedanigheid van Inchcape Shipping Services.

Gedaagde stelt ook dat de tussen partijen gesloten overeenkomst geen bevrachtingsovereenkomst is aangezien Inchcape Shipping Services als commissionair is opgetreden.

Met dat standpunt kan de Rechtbank zich niet verenigen. Een bevrachtingsovereenkomst kan - zoals een koopovereenkomst, een huurovereenkomst enz. - door een commissionair worden gesloten. De omstandigheid dat Inchcape Shipping Services in eigen naam maar voor rekening van MG Shipping gecontracteerd heeft, neemt m.a.w. niet weg dat die overeenkomst als bevrachting moet worden aangemerkt.

Ten onrechte verwijst verweerster naar C. SMEESTERS en G. WINKELMOLLEN, op. cit., 2de uitgave, boek II, Ferdinand Larcier, Brussel 1933, nr. 864. Die auteurs merken gewoon op, dat een expediteur (NVOCC) zich ten aanzien van zijn opdrachtgever niet op art. 120 ZW kan beroepen. Ze refereren in dat verband aan boek I, nr. 272, waarin uitgelegd wordt dat een met een expeditiebedrijf gesloten overeenkomst tot gecombineerd vervoer geen bevrachtingsovereenkomst is (*"Sans doute, il faudra considérer comme une entreprise de transport pur et simple la convention par laquelle une maison d'expédition s'engagerait à forfait à transporter une marchandise, depuis l'usine située à l'intérieur du pays jusqu'à une ville située à l'intérieur du continent américain, cette expédition comprenant à la fois des transports par fer et un voyage maritime"*); Smeesters en Winkelmolen geven dus als voorbeeld een vervoer door een NVOCC, van België naar Amerika, per spoor en over zee, tegen een forfaitaire vergoeding).

c) Door Inchcape Shipping Services aangegane verbintenissen.

Inchcape Shipping Services had de verbintenis aangegaan tegen eind mei / begin juni 1996 een schip met laadbomen ter beschikking te stellen.

Een bijkomende verbintenis was, dat de naam van het schip "zo spoedig mogelijk" zou worden opgegeven.

2. Uitvoering van de overeenkomst door Inchcape Shipping Services.

Op 22.05.96, om 15.11 u., heeft Alomex aan haar contractpartner gemeld:

Verwijzen naar onze boeking van 21 dezer.

Vermits U ons nog steeds niet het schip heeft bevestigd, zien wij ons genoodzaakt deze boeking te annuleren."

Inchcape Shipping Services beweert dat ze de naam Atlantic Bay een kwartier na de bevestiging van de contractsluiting heeft meegedeeld (zie brief Inchcape Marine Services d.d. 11.04.97).

De factuur d.d. 23.05.96 vermeldt de naam Atlantic Bay. Binnen een redelijke termijn heeft Alomex dus kennis gekregen van die naam. Volgens het faxbericht d.d. 21.05.96 moest de naam "zo spoedig mogelijk" worden meegedeeld. In die fax wordt geen korte termijn (bv. "vandaag nog", binnen 24 uur") bepaald.

Voorts blijkt uit het dossier dat het genoemde schip aan de overeenkomst beantwoordde en op 11.06.96 in Antwerpen was - wat trouwens niet betwist wordt.

Tenslotte verdient het opmerking dat gedaagde de bevrachtingsovereenkomst die ze met een andere rederij gesloten heeft, niet overlegt.

3. Verbreking van de overeenkomst door Alomex.

Aangezien Alomex de overeenkomst niet heeft uitgevoerd, heeft Inchcape Maritime Services krachtens art. 120, 4de lid ZW recht op de helft van de overeengekomen vracht.

B. WEDEREIS.

Uit het bovenstaande volgt dat de wedereis ongegrond is.

* * *

Beslissing.

De Rechtbank,

oordelend op tegenspraak, met inachtneming van de artt. 2, 34, 36, 37 en 41 van de wet d.d. 15.06.1935 op het taalgebruik in gerechtszaken:

verklaart de hoofdeis niet toelaatbaar voorzover hij door MG (Division: MG Shipping) BVBA is ingesteld,

verklaart de hoofdeis toelaatbaar en gegrond voor zover hij door Inchcape Shipping Services NV is ingesteld,

veroordeelt Alomex NV tot betaling van 43.875 DEM (drieënveertigduizend achthonderd vijfenzeventig Duitse mark), vermeerderd met de moratoire rente, van 31.05.96 tot 25.07.96, en met de gerechtelijke intrest vanaf de laatstgenoemde datum,

verklaart de wedereis toelaatbaar maar ongegrond,

veroordeelt Alomex NV in de kosten (zijdens Inchcape Shipping Services NV: 8.821 BEF, dagvaarding; 12.300 BEF, rechtsplegingsvergoeding),

verklaart dit vonnis uitvoerbaar bij voorraad.