

# De Herziening 1990 van de Incoterms

Koen VERCAUTEREN  
Licenciaat in de Rechten  
R.U. Gent

## INHOUDSOPGAVE

### Voorwoord

<b>A. Aard en Functie van de Incoterms</b> .....	17
A1. Wat zijn Incoterms? .....	17
A2. Waarom een nieuwe herziening? .....	19
A3. Wat Incoterms wel en niet regelen .....	22
A3.1 Aspecten geregeld door Incoterms .....	22
A3.2 Aspecten niet geregeld door Incoterms .....	24
A4. Incoterms, lex mercatoria en nationaal recht .....	25
<b>B. Overzicht van de Incoterms 1990</b> .....	25
B1. Exhaustief overzicht der Incoterms 1990 .....	26
B2. Aanvullende bemerkingen .....	30
<b>C. Specifieke juridische twistpunten en bijzonderheden</b> .....	31
C1. De verzekeringsproblematiek .....	32
C2. De betalingsmodaliteiten .....	34
C3. De niet-conforme levering .....	35
C4. De verpakkingsproblematiek .....	36
C5. De afwijkende (haven)gebruiken .....	37
C6. Overzicht van een aantal transportdocumenten .....	41
C7. Afdwingbaarheid van de Incoterms .....	43
<b>D. Slotbeschouwingen</b> .....	43

## VOORWOORD

Het opzet van deze paper is *in geen geval* een reproductie af te leveren van de door de Internationale Kamer van Koophandel gecodificeerde neerslag van de recentelijk voltooide herziening 1990 der Incoterms (zie I.C.C. publicatie nr. 460). Deze opdracht zou immers al te eenvoudig blijken en bovendien verstoken zijn van ook maar enige creatief-juridische inbreng.

Dit betekent evenwel niet dat hogervermelde brochure niet terzake dienend zal zijn, integendeel, zij vormt de bouwsteen voor een meer diepgaande analyse van *sommige* juridische 'randproblemen en -bemerkingen'. Het lijkt mij inderdaad onmogelijk om in het korte bestek van deze paper een volledig

overzicht te geven van alle probleemgebieden die kunnen rijzen bij de hantering van Incoterms in internationale koopcontracten.

Er zal daarom gepoogd worden hiernavolgende *structuur* in acht te nemen.

Vooreerst wordt aandacht besteed aan de *omschrijving* van Incoterms en hun *relatie* t.o.v. de 'lex mercatoria' alsook tot het nationale recht. Tevens wordt onderzocht *waarom*, na verloop van 10 jaar, zich een *nieuwe herziening* opdroeg.

Vervolgens wordt een *kort overzicht* gegeven van de 13 thans vigerende 'trade terms' en wordt een *vergelijking* doorgevoerd met de voorheen bestaande versie (Incoterms 1980, I.C.C. publicatie nr. 350).

Tenslotte komen een aantal *specifieke probleemvelden* aan de orde welke doorgaans coëxisteren met een door partijen contractueel overeengekomen toepassing van deze of gene 'trade term' in hun handelstransacties. Deze juridische discussiepunten betreffen o.m. de problematiek van de *verpakking* en de *verzekering*, de *niet-conforme levering*, de *symbiose* van Incoterms en documentaire kredieten (L/C), de *afwijkende (haven)gebruiken* in binnen- en buitenland, de waarde en het belang van bepaalde *documenten* (cognossement, consulaire factuur, handelsfactuur enz.) en de *afdwingbaarheid* van de Incoterms voor de nationale rechter alsook voor bepaalde vermaarde internationale arbitrale instanties.

## A. AARD EN FUNCTIE VAN DE INCOTERMS

### A1. Wat zijn Incoterms?

1. Het begrip 'Incoterms' vertegenwoordigt de Engelstalige verkorting van de woordgroep *International Commercial Terms*.

Het betreft een set van **facultatieve** internationale regels voor de interpretatie van de veelvuldig gehanteerde handelstermen in het internationaal commercieel verkeer, meer bepaald in de contracten aangaande **internationale handelskoop**. De voornaamste doelstelling van deze Incoterms is inderdaad de codificatie van een **eenvormige interpretatie** van deze handelstermen (trade terms) zodat bij de libellering ervan in internationale koopcontracten de 'internationale rechtszekerheid' wordt gediend.<sup>(1)</sup>

2. Deze 'trade terms' kaderen volledig in de noodzaak naar **soepelheid en snelheid** welke eigen is aan commerciële transacties zoals internationale koopcontracten. Partijen kunnen immers ellenlange onderhandelingen betreffende bepaalde contractuele modaliteiten vermijden door het stipuleren van de gewenste handelsterm (bvb. FOB of CIF). Bovendien hebben ze een **standaardiserende functie**: partijen die een getrouwe en duurzame handelsrelatie onderhouden ontwikkelen doorgaans een wederzijdse transactietechniek waarvoor dergelijke 'trade terms' een dankbaar identificatie-instrument vormen.<sup>(2)</sup>

3. Uit de dagelijkse internationale handelspraktijk zijn eertijds bepaalde **handelsgebruiken** gegroeid ('trade terms') welke, duidelijker en gedetailleerder dan de meeste nationale rechtsnormen, de wederzijdse verbintenissen van

koper en verkoper bij een internationale handelskoop vastlegden. Nochtans dreigde de doeltreffendheid van die 'trade terms' te worden uitgehold door de uiteenlopende nationale interpretatiemethoden.

De **Internationale Kamer van Koophandel** (I.C.C.) riep deze tendens een halt toe d.m.v. een eerste *codificatie* van de bestaande zes handelsgebruiken in 1936. Een tweede versie zag het daglicht in 1953 en bestond reeds uit negen 'trade terms'. Deze tweede versie werd dan in 1967 aangevuld met twee nieuwe handelstermen (DAF en DDP) en in 1976 werd het geheel vervolledigd met de term FOA (FOB Airport).<sup>(3)</sup>

Een (eerste) volledige *herziening* van de Incoterms kwam tot stand in 1980. De drijfveren daartoe waren vooral de ontwikkeling van revolutionaire transportmodi waaronder het Ro/Ro-vervoer en de containerschepen, en de daarmee gepaard gaande modernisering van transportdocumenten waaronder het zeecognossement.<sup>(4)</sup>

Zo ligt het bvb. voor de hand dat de *scheepsreling* (punt van risicotransfer bij de FOB-, CIF- en CFR-verkoop) niet langer enig nut vertoonde bij containervervoer over zee: een container wordt immers uit praktische overwegingen niet over de scheepsreling (ship's rail) gehesen door laadkranen. Derhalve is ook geen sprake meer van het klassieke cognossement, maar wordt daarentegen gebruik gemaakt van een alternatief transportdocument nl. 'de B/L – received for shipment'.<sup>(5)</sup>

Deze herziening 1980 riep daarom enkele nieuwe 'trade terms' in het leven die zouden tegemoetkomen aan de langzaam ingeburgerde moderne transportmodi: de FCA en de CIP.<sup>(6)</sup> Aldus werd het totale aantal 'trade terms' op veertien gebracht.

Tenslotte werd recentelijk een tweede *herziening* bewerkstelligd die thans (vanaf 1 juli 1990) vigeert onder de benaming Incoterms 1990. Het volstaat hier ten voorlopige titel te stellen dat een aantal termen uit de versie 1980 zijn verdwenen t.g.v. het frequent verkeerdelijk gebruik ervan nl. de FOR/FOT en de FOA (FOB Airport).<sup>(7)</sup> Daartegenover staat echter de verder gesofisticeerde uitwerking van de FCA-term ten dienste van **alle** transportmodi. Daarnaast werd tegemoetgekomen aan het stijgende succes van de geamendeerde DDP-term door de introductie van de nieuwe DDU-term.<sup>(8)</sup> Deze laatste brengt het huidige Incoterms-bestand op dertien.

4. De volgende paragraaf uit de brochure is tenslotte van uitermate groot belang: «Merchants wishing to use these rules should now specify that their contracts will be governed by 'Incoterms 1990'». <sup>(9)</sup> Uit deze paragraaf blijkt overduidelijk het **suppletief en facultatief** karakter van deze 'trade terms'. Deze universele handelstermen werden nooit opgenomen in het Belgische wetgevingsarsenaal en behoren aldus niet tot het Belgisch positief recht.<sup>(10)</sup> De *wilsautonomie der partijen* beslist er derhalve over of hun contract zal beheerst worden door de bepalingen van een of andere handelsterm, in welk geval partijen dit **expliciet** in hun contract moeten voorzien.<sup>(11)</sup> Van zodra immers door partijen in hun contract naar de Incoterms verwezen wordt, maken zij

integraal deel uit van het koopcontract en hebben zij tussen partijen **kracht van wet** (art. 1134, al. 1 B.W.).

Volstaat het dan dat partijen in hun koopcontract gewag maken van bvb. een CIF-term opdat de internationale uniforme regelen toepasselijk zijn?

Het antwoord is manifest **negatief**. Indien partijen werkelijk de Incoterms 1990 toegepast willen zien op hun overeenkomst, moeten zij in een expliciete clausule stipuleren dat hun contract beheerst wordt door de 'Incoterms 1990'. Doen zij dit niet, dan lopen zij het gevaar dat bij een potentieel rechtsgeding een nationale rechter of een internationaal arbitraal college de 'trade term' interpreteert in een van de Incoterms afwijkende zin.<sup>(12)</sup>

## **A2. Waarom een nieuwe herziening?**

5. Tien jaar na de inwerkingtreding van de Incoterms 1980 werd een tweede herziening midden 1989 aangevat. Het resultaat van deze herziening leverde een nieuwe 'codex' op: de Incoterms versie 1990.

Hoewel deze nieuwe versie in beginsel niet grondig verschilt van de voorgaande, werden door de Internationale Kamer van Koophandel een drietal drijfveren weerhouden ter verklaring van de herziening nl. de **de presentatie, de modernisatie en de automatisatie**.

6. Een eerste aanleiding tot herziening was ingegeven door de nood aan een **nieuwe en gebruiksvriendelijke presentatie**.

De werkzaamheden zoals uiteengezet in het historisch overzicht (zie randnummer 3) hadden de *logische volgorde* verstoord.

Deze logische volgorde bestond erin de Incoterms te redigeren in stijgende graad van verantwoordelijkheid (plichten en kosten) in hoofde van de verkoper, m.a.w. van minimale (E-groep) naar maximale (D-groep) verplichtingen voor de verkoper.

Via een nieuwe presentatie o.b.v. vier groepen werd die logica hersteld<sup>(13)</sup>:

- de **E-groep**: EXW
- de **F-groep**: FCA, FAS en FOB
- de **C-groep**: CFR, CIF, CPT en CIP
- de **D-groep**: DAF, DES, DEQ, DDU en DDP

Een tweede element dat eerder bijdroeg tot de gebruiksvriendelijkheid ten behoeve van de niet-juridisch geschoolde praktizijn bestaat in de redactiewijze: de verplichtingen van koper en verkoper werden onder elke Incoterm in 10 rubrieken als elkaars spiegelbeeld ondergebracht.

7. Een tweede reden tot herziening hield nauw verband met de steeds toenemende **modernisatie van de transportmodi**. Het was inderdaad ten zeerste de bekommernis van de I.C.C.'s Trade Terms Working Party (in de schoot van de I.C.C.'s Commercial Practices Commission) ervoor te zorgen dat de aanpassing van de 'trade terms' niet zou achterhinken op de realiteit van veranderende en commercieel voordeliger vervoersmodaliteiten.

Het innoverende pronkstuk heette '*unitisation*' en verdrong gedurende de eerste helft der tachtiger jaren langzaam maar zeker het '*colli-transport*' van het schavot.<sup>(14)</sup>

Om partijen de kans te geven van deze revolutionaire modi tenvolle gebruik te maken met het oog op de te sluiten vervoerovereenkomsten (die steeds gekoppeld zijn aan hun internationaal koopcontract), werden door de I.C.C. bepaalde herzieningen aan het Incoterms-bestand doorgevoerd: FOR/FOT en FOA (FOB Airport) verdwenen van het toneel en de FCA werd zodanig aangepast dat hij thans geschikt is voor **alle vervoer**.

8. Een derde en laatste aanleiding tot herziening was de wens de 'trade terms' zorgvuldig te integreren in het niet meer te stuiten **automatisatieproces**. Het toenemend gebruik in de internationale handelstransacties van '*Electronic Data Interchange*' (*E.D.I.*) was voor de I.C.C. een stimulans om de Incoterms compatibel te maken met een dergelijk elektronisch dataverkeer. Daartoe werd in de versie 1990 iedere 'trade term' voorgesteld door een Engelstalige afkorting bestaande uit drie letters.<sup>(15)</sup>

Deze aanpassing aan *E.D.I.* is niet zonder belang. Wanneer immers van de verkoper verlangd wordt dat hij een verhandelbaar document zoals het cognossement ter beschikking stelt van de koper (waardoor de koper in staat wordt gesteld om de goederen in transitu d.i. gedurende het transport te verkopen), is het voor deze laatste van fundamenteel belang er te mogen op vertrouwen dat zijn rechtspositie dezelfde is wanneer hij een *E.D.I.-bericht* ontvangt van de verkoper i.p.v. een cognossement.

9. Wellicht is het niet nutteloos even stil te staan bij de impact die het elektronisch dataverkeer kan uitoefenen op het gebruik van de Incoterms in de internationale handelstransacties. De elektronische gegevensuitwisseling (*E.D.I. – Electronic Data Interchange*) draagt bij tot de zgn. '*paperless trading*' en bestaat in het overseinen van computerterminal naar computerterminal van gestructureerde informatiebestanden (vgl. *S.W.I.F.T. – system* in de banksector).

De '*United Nations Economic Commission for Europe*' pleit reeds enige jaren voor het gebruik van één wereldnorm terzake elektronisch dataverkeer nl. de zgn. '*EDIFACT-norm*'.<sup>(16)</sup>

De **voordelen** van *E.D.I.* ter vervanging van de traditionele '*paper trading*' kunnen als volgt worden samengevat.<sup>(17)</sup> Een elektronisch systeem werkt **kostenbesparend** voor beide partijen: niet alleen zijn de directe werkingskosten lager, maar ook de indirecte kosten dalen doordat nieuwe 'business strategies' kunnen ontwikkeld worden zoals '*just-in-time manufacturing*' en '*het zero-stock principle*'. Elektronische gegevensverwerking levert een snellere respons op bestellingsorders en dus een gevoelige vermindering van de voorraden voor gevolg. Lagere stocks impliceren op hun beurt een groter beschikbaar werkkapitaal. Bovendien werkt het systeem ook **sneller en veiliger**: een snellere verwerking van handelsfacturen impliceert versnelde betaling, hetgeen op zijn beurt de *cash-flow* bevordert.

10. Niettemin zijn er een aantal bezwaren welke vanuit juridisch-practisch oogpunt moeizaam te overbruggen zijn.<sup>(18)</sup>

Vooreerst is er het probleem van de **bewijswaarde** van een '*E.D.I.-bericht*'. Een door een bevoegd persoon ondertekend document levert een waardevol

bewijsstuk op terwijl dit niet het geval is voor een elektronisch gestuurd (zelfs uitgeprint) bericht. Bij *'paperless trading'* via computerterminals kan immers niet de visu nagegaan worden of het bericht uitgaat van een bevoegd persoon.<sup>(19)</sup> Vandaar het gevaar dat *'electronic evidence'* door diverse rechtsinstanties vaak zal gekwalificeerd worden als **onrechtstreeks getuigenbewijs** (van horen zeggen) en derhalve ontoelaatbaar.<sup>(20)</sup>

Vervolgens moet afgerekend worden met het probleem van de **wetstraditie**. Bepaalde traditionele verdragsteksten laten zich immers uit hun aard niet makkelijk wijzigen in het licht van de 'computerrevolutie'. Zo vereisen de *Hague-Visby-Rules* van 1968 dat een cognossement of vergelijkbaar verhandelbaar document door de vervoerster (reder) zou worden afgeleverd aan de bevrachter (koper of verkoper al naargelang de verplichting een vervoerovereenkomst te sluiten op de ene of andere partij rust).

De vraag kan derhalve gesteld worden of deze regels nog toepassing kunnen vinden wanneer het cognossement wordt vervangen door een *'E.D.I.-bericht'*. Algemeen wordt immers aangenomen dat wetsbepalingen aangaande vervoerovereenkomsten veelal van *dwingend recht* zijn zodat ze door de partijen niet contractueel kunnen geamendeerd worden.

Tenslotte kan het elektronische dataverkeer op onrechtstreekse manier **bestaande internationale regelen ondergraven**. Zo kunnen bvb. aanzienlijke (of onoverkomelijke) problemen rijzen bij de toepassing van Incoterms in de realisatie van *documentaire kredieten*. Zo vereisen de *U.R.U. (Uniforme regelen en usances – versie 1983)* de overdracht van o.m. het cognossement door de begunstigde-verkoper (of diens 'advising of confirming bank') aan de 'issuing bank' van de koper alvorens de betaling o.b.v. de L/C geschiedt. Zal de 'issuing bank' echter bereid gevonden worden de koopsom te betalen (en derhalve een krediet toe te staan aan haar cliënt) wanneer de verkoper ter vervanging van het cognossement een *'E.D.I.-bericht'* doorstuurt? Een ander probleem betreft de L/C zelf. Kan de verzending van een L/C door de 'issuing bank' probleemloos vervangen worden door een *'E.D.I.-bericht'*, of is dit laatste slechts een verwittiging dat een L/C zal volgen?<sup>(21)</sup> Kan m.a.w. een *'paperless documentary credit'* in het huidige internationaal betaalverkeer ingang vinden?

De beschrijving van deze enkele probleemsituaties wijst op de noodzaak van een alomvattende regeling aangaande de **overdracht van eigendomstitel o.b.v. elektronisch dataverkeer**.<sup>(22)</sup> Slechts wanneer het *'E.D.I.-bericht'* een aan het cognossement gelijkwaardige rechtspositie bekleedt (zodat de koper een rechtsgeldige eigendomstitel bezit bij aankomst van de goederen, en over een onaantastbaar verweer beschikt bij schade aan de goederen of bij reisverlies) ligt de weg vlekkeloos open voor *'paperless trading'*. Zo wordt bvb. voorgesteld om de eerste begunstigde (koper) de bevoegdheid te geven aan de vervoerder de onvoorwaardelijke opdracht te geven de goederen (in transitu) te bestemmen voor een tweede begunstigde, en dit bij wege van een gecodeerd *'E.D.I.-bericht'*. Men kan zich hierbij niet van de indruk ontdoen dat een sterke gelijkenis wordt nagestreefd met het klassieke cognossementsendossement. Net zoals men thans poneert dat 'het cognossement de goederen vertegen-

woordigt', zou men per analogie kunnen aannemen dat 'het E.D.I.-bericht de goederen vertegenwoordigt'.<sup>(23)</sup>

### A3. Wat Incoterms wel en niet regelen:

11. Incoterms regelen **niet alle** aspecten betreffende de verplichtingen tussen partijen bij een internationale koopovereenkomst.<sup>(24)</sup> Zij beperken zich tot drie voorname onderdelen: **de kostenoverdracht, de risico-overdracht (levering) en de documentaire formaliteiten.**

Incoterms houden dientengevolge **geen** regeling in voor: eigendomsoverdracht, betalingsmodaliteiten (cash, L/C, borgstelling, enz.), contractuele wanprestatie en de gevolgen van een niet-conforme levering. **Evenmin** hebben zij een rechtstreeks verband met de vervoerovereenkomsten noch met de verzekeringen welke gesloten worden ter uitvoering van het koopcontract.

#### A3.1. Aspecten geregeld door de Incoterms:

12. Elke 'trade term' welke door partijen kan worden gekozen ter *sturing* van hun internationaal koopcontract legt in eerste instantie de **leveringsplicht** van de verkoper vast: de verkoper moet de goederen en de handelsfactuur (of E.D.I.-bericht) leveren *in overeenstemming met het koopcontract.*

Al naargelang de levering plaatsgrijpt voor of na het transport (voorzien in het koopcontract) spreekt men van '*vertrekcontracten*' respectievelijk '*aankomstcontracten*'.<sup>(25)</sup> Bij maritieme verkopen gewaagt men van '*inschepingscontracten*' respectievelijk '*ontschepingscontracten*'.

Men maakt ook het onderscheid tussen de *directe levering* (waarbij de goederen rechtstreeks aan de koper worden geleverd) en de *indirecte levering* (waarbij de goederen aan een tussenpersoon, doorgaans een commissionair-expediteur, worden geleverd).<sup>(26)</sup>

13. Onmiddellijk aansluitend bij de leveringsplicht dient de problematiek van de **risico-overdracht** te worden behandeld.<sup>(27)</sup>

Het komt er immers op aan te bepalen wie (de koper of de verkoper) de consequenties zal moeten dragen van reisverlies of averij. Rust deze last op de verkoper, dan zal de koper bevrijd zijn van zijn verbintenis de prijs te betalen. Is het daarentegen de koper die het nadeel draagt, dan zal deze de prijs moeten betalen, ongeacht de schade aan of het verlies van de goederen.

**Art. 1138 B.W.** voorziet nochtans een strikte symbiose tussen eigendomsoverdracht en risico-overdracht. Dit gemeenrechtelijk beginsel, dat vooral bekend staat onder het Latijnse adagium '*res perit domino*' voorziet dat met de eigendom ook het risico overgaat van verkoper op koper (m.a.w. van zodra een akkoord bestaat over prijs en zaak).<sup>(28)</sup>

Niet alle rechtsstelsels voorzien een dergelijke verknochtheid van eigendomsoverdracht en wilsovereenstemming: het Nederlandse en Duitse recht bvb. voorzien dat de eigendom pas overgaat bij de levering, d.i. de materiële overdracht van de verkochte zaak in de macht en het bezit van de koper. Aldus wordt ook het risico slechts overgedragen bij de levering.

Deze manifeste verschillen tussen diverse rechtsstelsels verklaren dan ook

waarom de Internationale Kamer van Koophandel steeds afkerig heeft gestaan tegen de regeling van de eigendomsoverdracht in de Incoterms.

Is het dan niet paradoxaal te stellen dat de Incoterms de risico-overdracht regelen, terwijl deze eigenlijk reeds zijn beslag kreeg in elke nationale wetgeving?

Het antwoord is zeer zeker **negatief**. Het is immers een algemeen aanvaarde visie dat de symbiose tussen eigendomsoverdracht en risico-overgang in de meeste rechtsstelsels **niet van openbare orde** is hetgeen de partijen toelaat deze symbiose contractueel (lees: door integratie van één of andere 'trade term' in hun overeenkomst) teniet te doen.<sup>(29)</sup>

Een risico-overdracht vereist evenwel een **individualisatie van de goederen**: ze moeten correct overeenstemmen met de contractuele kwalificatie. Alvorens de vraag naar aansprakelijkheid voor verlies of schade te stellen, moet men er zich immers eerst van vergewissen of de goederen in kwestie wel degelijk de contractueel verkochte goederen zijn.<sup>(30)</sup> Deze individualisatie grijpt plaats bij de effectieve terbeschikkingstelling van de koper in geval van een *directe levering*, en bij de effectieve terbeschikkingstelling van de vervoerder in geval van *indirecte levering*.<sup>(31)</sup>

14. Een tweede aspect van het internationaal koopcontract dat door de 'trade-terms-clause' wordt geregeld betreft de **kostenverdeling**. Een internationale koop vraagt financiële inspanningen. Alvorens de goederen ter (doorgaans ver verwijderde) bestemming arriveren, zullen heel wat kosten moeten gedragen worden.<sup>(32)</sup> Het komt er derhalve op aan contractueel overeen te komen wie welke kosten zal dragen. In functie daarvan kunnen partijen de geschikte 'trade term' in een contractueel beding opnemen.

De meeste Incoterms voorzien in het samenvallen van risico-overdracht en kostenoverdracht: de verkoper draagt alle kosten tot op het ogenblik dat hij aan zijn leveringsplicht heeft voldaan. Nochtans zijn er uitzonderingen: zo zullen goederen die het voorwerp uitmaken van een CIF-verkoop op kosten van de verkoper reizen, doch op risico van de koper.

Bovendien dient rekening te worden gehouden met afwijkende (haven)gebruiken, die sommige kosten anders alloceren dan dit o.b.v. de Incoterms gebeurt.<sup>(33)</sup>

Specifieke kosten zoals verzekeringspremies en documentaire kosten worden verder in extenso behandeld.

15. Een derde en laatste onderdeel dat door de 'trade terms' wordt geregeld bestrijkt het domein van de **documentaire formaliteiten**. Het volstaat immers niet enkel de kosten- en risico-overdracht contractueel te regelen. Internationale handelskoop gaat bovendien gepaard met een administratieve rompslomp: tal van documenten worden derhalve opgemaakt alvorens de goederen de bestemming bereiken.

De Incoterms verdelen dan ook de 'documentaire verplichting' tussen koper en verkoper: al naargelang de gekozen 'trade term' rust hetzij op de verkoper, hetzij op de koper, de verplichting te zorgen voor een invoer- of uitvoervergunning, een 'schoon' cognossement, een volgbrief, een laadbrief, een



certificaat van oorsprong, een consulaire factuur, een sanitair certificaat, een wichtlijst, een ijkcertificaat, een inspectiecertificaat en een douanefactuur. Op het belang en de waarde van deze documenten wordt later ingegaan.

Het ligt voor de hand dat in sommige gevallen een samenwerking tussen partijen vereist is t.g.v. het bestaan van nationale normatieve bepalingen: zo zal in bepaalde landen enkel de verkoper als ingezetene een exportvergunning kunnen bekomen, c.q. deze de nodige stappen zal ondernemen op risico en kosten van de koper (indien op hem de verplichting rustte deze te verkrijgen).<sup>(34)</sup>

### A3.2 Aspecten niet geregeld door de Incoterms :

16. Hoewel vrijwel alle 'trade terms' de verplichting inhouden voor de koper tot betaling van de contractueel overeengekomen prijs, wordt nergens met een woord gerept over de **betalingsmodaliteiten**. Derhalve komt het integraal aan de partijen toe elke precisering aangaande tijd, plaats en wijze van betaling contractueel te stipuleren **naast** de 'trade-term-clause'.

Voorname twee contante betalingswijzen worden frequent gehanteerd nl. de '*Cash on Delivery*' en de '*Cash against Documents*'. Daarnaast wordt frequent gebruik gemaakt van de *letter of credit (L/C)* in het kader van het documentair krediet. Op de toepassing van Incoterms in de realisatie van documentaire kredieten wordt infra nader ingegaan.

17. De Incoterms regelen enkel de rechtsverhouding koper-verkoper en dus niet de rechtsverhouding koper-vervoerder of verkoper-vervoerder. Deze laatste relaties worden juridisch vastgelegd in de **vervoerovereenkomst** waarmee de 'trade terms' derhalve **niet in rechtstreeks verband** staan.<sup>(35)</sup>

Dit betekent uiteraard niet dat er geen *onrechtstreeks verband* zou bestaan: het komt inderdaad logisch voor dat partijen hun 'trade term' kiezen in functie van de gekozen transportmodi.

18. Slechts in twee gevallen (CIF en CIP) legt de Internationale Kamer van Koophandel de verplichting op aan de verkoper de goederen te **verzekeren**. In alle andere gevallen doen partijen er evenwel goed aan de goederen op facultatieve basis te verzekeren in functie van de risico-overgang. Het kan hier voorlopig volstaan te stellen dat de Internationale Kamer van Koophandel in de versie 1990 slechts een minimale dekking oplegt om diverse redenen welke verder in extenso worden uiteengezet.

19. **Evenmin** worden door de Incoterms geregeld: de waarborgen van de verkoper (het voorrecht van de onbetaalde verkoper van roerende goederen), overmacht, strafbepalingen en rechtskeuzerecht (regeling der wetsconflicten). Partijen moeten derhalve opnieuw een facultatieve regeling voorzien op grond van hun wilsautonomie. De juridische draagwijdte van deze clausules is dientengevolge integraal gegrondvest op de normen uit het **internationaal privaatrecht**.<sup>(36)</sup>

Doorgaans hebben partijen in hun overeenkomst een rechtskeuze ingelast, zoniet zal de bevoegde rechter toepassing maken van de *lex fori*.<sup>(37)</sup> Dergelijke problemen van internationaal privaatrecht (elk rechtssysteem heeft

immers zijn eigen conflictenrecht) worden veelal uit de weg gegaan door het inlassen van een **compromissoir beding**: aldus bestaat niet de minste twijfel over de bevoegde rechtsinstantie en zal de arbiter (of desgevallend het arbitraal college) het geschil trancheren op grond van het door partijen gekozen recht. Bij ontstentenis van een dergelijke keuze, neemt de arbiter een soevereine beslissing door het naar zijn oordeel toepasselijke recht te bepalen.<sup>(38)</sup>

#### **A4. Incoterms, lex mercatoria en nationaal recht:**

**20.** De '**lex mercatoria**' wordt vaak omschreven als *het transnationale recht eigen aan internationale economische relaties*.<sup>(39)</sup> De lex mercatoria vloeit inderdaad voort uit een aantal bronnen waaronder de **internationale verdragen** en het **spontaan gegroeid recht**.<sup>(40)</sup>

Zowel gouvernementele als niet-gouvernementele internationale organisaties dragen bij tot de vorming van deze lex mercatoria. In het bestek van deze studie moeten onder de niet-gouvernementele particuliere organisaties genoemd worden: *de Internationale Kamer van Koophandel (I.C.C.)* en *het Comité Maritime International*. De door de I.C.C. uitgevaardigde regels, waaronder de **Incoterms** en de **Uniforme Regelen en Usances voor documentaire kredieten**, worden doorgaans als typevoorbeelden van de lex mercatoria geciteerd.<sup>(41)</sup> Ook de **internationale arbitrage** draagt in belangrijke mate bij tot de ontwikkeling van de lex mercatoria.<sup>(42)</sup>

**21.** Kan de lex mercatoria nu als een normatief stelsel worden beschouwd dat gekenmerkt wordt door het bestaan van gezaghebbende regels waaraan bepaalde penalisaties verbonden zijn? Vormt deze lex mercatoria een volwaardig *gewoonterecht* of beperkt ze zich tot een amalgaam van *feitelijke gebruiken*?<sup>(43)</sup>

De doctrine stelt zich verdeeld op: de enen stellen dat er wel degelijk sprake is van positieve rechtsregels<sup>(44)</sup>, anderen daarentegen weigeren bepaalde uniforme regelen zoals de Incoterms als gewoonterechtelijke normen te aanvaarden.<sup>(45)</sup>

Wanneer men deze laatste zienswijze aankleeft, hetgeen m.i. de juiste oplossing is (de '*societas mercatorum*' is inderdaad té omvangrijk om een eensluidende '*opinio necessitas*' t.a.v. een feitelijk gebruik te vormen), moet men aannemen dat de Incoterms als onderdeel van de lex mercatoria onlosmakelijk verbonden zijn met het nationale recht (welke dat ook moge zijn).<sup>(46)</sup>

Daarom lijkt het mij aanvaardbaar te concluderen dat de Incoterms als **suppletieve normen** hun **bindende kracht** putten uit de collectieve wilsautonomie der partijen (art. 1134 B.W.).

#### **B. OVERZICHT VAN DE INCOTERMS 1990**

**22.** In vergelijking tot de versie 1980 werd het Incotermsbestand in de versie 1990 gereduceerd tot 13 'trade terms'. Hoger werd reeds gesteld dat 2 termen omwille van een frequent verkeerdelijk gebruik werden geschrapt nl. enerzijds de Free on rail (FOR) en de Free on truck (FOT), welke in één adem werden genoemd, en anderzijds de Free on board airport (FOA of FOB airport).<sup>(47)</sup>

Daarnaast heeft men grondig gesleuteld aan de FCA-term teneinde de toepassing ervan mogelijk te maken voor **alle** vervoersmodaliteiten. Bovendien werd een nieuwe term geïntroduceerd nl. de DDU. Voor het overige vertonen de Incoterms 1990 geen noemenswaardige verschilpunten met de versie 1980 (behoudens hetgeen werd ontwikkeld in de randnummers 5-10).

Het spreekt voor zichzelf dat partijen contractueel deze Incoterm stipuleren welke op de meest adequate wijze is aangepast aan hun onderlinge economische situatie. Een **economische analyse** van bepaalde bilaterale particuliere handelstransacties kan ons immers heel wat leren over de **drijfveren** welke aan de keuze van deze of gene term ten grondslag liggen. Zo kan één der partijen bvb., op grond van langdurige en duurzame handelsrelaties met een bepaalde rederij, betere transportvoorwaarden verkrijgen dan de tegenpartij. Hetzelfde geldt bvb. voor de verschuldigde verzekeringspremies.<sup>(48)</sup> Het omgekeerde kan ook voorkomen: een bepaalde partij kan zich in een dermate gunstige marktpositie bevinden dat de tegenpartij slechts de keuze heeft tussen de aanvaarding (toetredingscontract) van de voorwaarden of het afzien van het contract, zonder enige mogelijkheid tot negociëren.

## **B1. Exhaustief overzicht der Incoterms 1990:**

**23.** Volgende 13 'trade terms' maken thans het Incotermsbestand 1990 uit<sup>(49)</sup>:

### 1) 'Ex works' (overeengekomen plaats) – EXW:

De verkoper voldoet aan zijn leveringsplicht wanneer hij de goederen in zijn bedrijfspand (werkplaats, fabriek, loods enz.) ter beschikking van de koper heeft gesteld.<sup>(50)</sup> Hij is niet aansprakelijk voor het laden van de goederen op het door de koper aangeboden voertuig of voor de uitklaring van de goederen, *tenzij anders werd overeengekomen*. Alle kosten en risico's gekoppeld aan het vervoer vanaf het bedrijfspand tot aan de genoemde bestemming zijn ten laste van de koper.<sup>(51)</sup> Voor de EXW-verkoper maakt dergelijke verkoop helemaal geen verschil uit met een nationale verkoop.

Wanneer om één of andere reden de koper in de onmogelijkheid verkeert de exportformaliteiten te vervullen (doordat bvb. op grond van reglementering in het land van de verkoper alleen deze laatste de uitklaringsdocumenten kan bekomen), verdient het aanbeveling een andere term nl. de FCA te hanteren.

Voor de verkoper is deze term de meest gunstige vermits hij een minimale aansprakelijkheid draagt. Dit verklaart het succes van deze 'trade term' bij de meeste K.M.O.'s.

### 2) 'Free carrier' (overeengekomen plaats) – FCA:

De verkoper komt zijn leveringsplicht na wanneer hij de *uitgeklarde* goederen aan de door de koper genoemde (voltrekkende of contracterende) vervoerder heeft overgedragen op de *plaats of het punt* zoals overeengekomen. Indien door de koper geen precies punt werd aangegeven beschikt de verkoper over een keuzerecht: hij mag de goederen aan de vervoerder overdragen op een *willekeurig punt* binnen het omschreven gebied. Het handelsgebruik kan de hulp van de verkoper vereisen bij het afsluiten van de vervoerovereenkomst,

waarbij deze zijn hulp verschaft voor rekening en risico van de koper.

Deze 'trade term' is thans geschikt voor **alle** vervoer, inclusief multimodaal- en stapelvervoer. Daarom spreekt men desgevallend ook beter van een *transportverzekering* dan van een *zeetransportverzekering*.

Wanneer de overeenkomst bepaalt dat de verkoper de goederen moet afleveren aan een *tussenpersoon* (commissionair-expediteur), wordt de verkoper geacht te hebben voldaan aan zijn leveringsplicht wanneer de goederen zich in de macht en het bezit van die persoon bevinden.

Het overeengekomen punt van aflevering is meestal een *transport terminal* (*cargo terminal*) zijnde een spoorwegeindpunt, een vrachtstation, een containerterminal of -terrein of een vrachtterminal.

### 3) 'Free alongside ship' (overeengekomen verschepingshaven):

Bij een FAS-term<sup>(52)</sup> voldoet de verkoper aan zijn leveringsplicht wanneer de goederen langs zij het schip op de kade of in lichters ('lighters')<sup>(53)</sup> werden geplaatst in de genoemde verschepingshaven. Vanaf dat ogenblik draagt de koper alle kosten en risico's van verlies van of schade aan de goederen.<sup>(54)</sup> Derhalve moet de koper op eigen kosten de goederen uitklaren, behoudens wanneer dit om één of andere reden onmogelijk is, c.q. de verkoper de nodige hulp moet verstrekken op kosten en risico van de koper. Om die problemen te vermijden wordt aangeraden in dergelijk geval de FAS-term niet te gebruiken.

Deze term kan vanuit praktisch oogpunt enkel gebruikt worden voor *maritiem transport en transport over de binnenwateren*.

Hij is bijzonder geschikt voor de verkoop van *zware goederen*.

### 4) 'Free on board' (overeengekomen verschepingshaven):

De FOB-term<sup>(55)</sup> houdt in dat de verkoper zijn leveringsplicht nakomt wanneer de goederen de *scheepsreling* (*ship's rail, 1<sup>o</sup> bastingage*)<sup>(56)</sup> hebben overschreden in de genoemde verschepingshaven. Vanaf die overschrijding draagt de koper alle kosten en risico's van verlies van of schade aan de goederen.<sup>(57)</sup> Derhalve is de verkoper gehouden alle uitklaringsformaliteiten te voltrekken.<sup>(58)</sup>

De koper moet bovendien de verkoper voldoende tijd vooraf in kennis stellen van de naam van het schip, het laadpunt en de vereiste leveringstijd. Bij verzuim dient de koper alle extrakosten die de verkoper ondergaat te vergoeden, op voorwaarde dat de goederen duidelijk werden gereserveerd als zijnde de contractuele koopwaar.<sup>(59)</sup> Deze bijkomende kosten dienen ook vergoed wanneer het schip bvb. niet op tijd de haven binnenloopt of niet in staat is de goederen aan boord te brengen.<sup>(60)</sup> Bij ernstig verzuim (dit houdt o.m. in het niet voorzien in een vervangingsschip wanneer de koper in kennis was van de onbeschikbaarheid van het aangeduide vaartuig) van de koper kan dit zelfs aanleiding geven tot ontbinding van de koop en desgevallend tot schadevergoeding.

Deze term is logischerwijze enkel bestemd voor *zeevervoer en transport over de binnenwateren*.<sup>(61)</sup>

Wanneer de scheepsreling echter om praktische redenen niet kan weerhouden worden, zoals bij containervervoer en Ro/Ro-vervoer, dient men de FCA-term te hanteren.

5) '*Cost and freight*' (overeengekomen ontschepingshaven):

De CFR-term dissocieert de kostentransfer en de risicotransfer: de verkoper moet alle kosten alsook de vracht betalen om de goederen naar de bestemmingshaven te brengen, terwijl het risico voor verlies van en schade aan de goederen op de koper rust van zodra de goederen de scheepsreling hebben overschreden.<sup>(63)</sup>

Derhalve behoort het tot de verplichtingen van de *verkoper* om de uitklaringsformaliteiten te vervullen.

Enkel voor *zeevervoer en binnenvaartverkeer* kan deze 'trade term' gehanteerd worden.

Nochtans zal men de term CPT moeten gebruiken wanneer de scheepsreling geen praktisch nut vertoont.

Met deze term (en bij uitbreiding elke C-term) moet evenwel zeer voorzichtig worden omgesprongen. Teneinde interpretatieverschillen te vermijden is het geraadzaam geen afkortingen toe te voegen.<sup>(64)</sup>

De verbintenis een zeetransportverzekering af te sluiten wordt aan de koper overgelaten.<sup>(65)</sup>

6) '*Cost, insurance and freight*' (ontschepingshaven):

De CIF-term<sup>(66)</sup> is identiek aan de vorige, behoudens de bijkomende verplichting voor de verkoper een *zeetransportverzekering* af te sluiten tegen het risico voor de koper van verlies van of schade aan de goederen gedurende het maritiem transport. Uiteraard dient de verkoper de verzekeringspolis te voldoen.

Vermits de verkoper slechts een *minimumdekking* moet garanderen, doet de koper er goed aan zelf een bijkomende verzekering (*umbrella cover*) af te sluiten.<sup>(67)</sup>

Men zal zich evenwel op de CIP-term moeten beroepen wanneer eens te meer de scheepsreling niet zal voldoen als punt van kosten-en risicotransfer.

In de CIF-verkoop is de overhandiging van de scheepsdocumenten (B/L, verzekeringspolis en handelsfactuur) essentieel vermits slechts op dat ogenblik de overeenkomst voltrokken is en normaliter betaling geschiedt.<sup>(68)</sup> De aanvaarding vindt plaats op twee tijdstippen: enerzijds bij de ontvangst der documenten, anderzijds bij de ontvangst der goederen ter bestemming.<sup>(69)</sup>

7) '*Carriage paid to*' (plaats van bestemming):

De CPT-term legt aan de verkoper de verplichting op de vracht te betalen voor het transport van de goederen naar de genoemde bestemming. Van zodra de goederen zijn overgedragen in de macht en het bezit van de *eerste* vervoerder<sup>(70)</sup>, zijn de risico's voor verlies van en schade aan de goederen ten laste van de koper. Derhalve moet de verkoper de goederen uitklaren.

Deze term is geschikt voor **alle** vervoer inclusief multimodaal- en stapelvervoer.

8) '*Carriage and insurance paid to*' (plaats van bestemming):

Deze CIP-term bevat dezelfde verplichtingen als de vorige, behoudens de verzekeringsplicht in hoofde van de verkoper voor maritiem transport. Wat betreft de dekking geldt dezelfde regeling als onder CIF-verkoop. De uitklaringsplicht rust op de verkoper.

Deze term is geschikt voor **alle** vervoer inclusief multimodaal- en stapelvervoer.

9) '*Delivered at frontier*' (overeengekomen plaats):(71)

Onder een DAF-verkoop voldoet de verkoper aan zijn leveringsplicht wanneer de **uitgeklearde** goederen in het genoemde punt aan de genoemde grens ter beschikking werden gesteld van de koper, evenwel vóór de douanegrens van het aangrenzende land.

Partijen worden wel verzocht om na de term DAF specifiek de naam van de twee landen aan te duiden op de grens waarvan de levering moet geschieden alsook de precieze grensovergang (bvb. DAF België-Nederland / Sas van Gent).

De risico-overdracht hangt integraal samen met de hierboven omschreven leveringsplicht: de grens vormt dus het punt dat determinerend is voor de overdracht.

De verkoper draagt geen verzekeringsplicht.(72)

De term wordt vnl. gehanteerd in het *spoor- en wegvervoer*, doch kan in beginsel dienen voor **alle** vervoer.

10) '*Delivered ex ship*' (overeengekomen ontschepingshaven):

Onder de DES-term, welke relatief weinig succes kent in de hedendaagse handelstransacties, voldoet de verkoper aan zijn leveringsplicht wanneer de **niet-ingeclarede** goederen ter beschikking van de koper worden gesteld aan boord van het schip in de genoemde bestemmingshaven. De verkoper draagt alle risico's en kosten gekoppeld aan het transport tot op dat ogenblik. Hij heeft geen verzekeringsplicht vermits de goederen niet reizen op risico van de koper. Hij doet er nochtans goed aan dit wel te doen.

Soms voorzien partijen dat het transport met een welbepaald (bij naam genoemd) schip moet geschieden. Zo dit beding niet wordt geëerbiedigd is dit een grond tot ontbinding van de koop.

Deze term kan enkel dienend zijn voor *maritiem transport en binnenvaartverkeer*.

11) '*Delivered ex quay*' (overeengekomen ontschepingshaven):

**DEQ (duty paid)** houdt in dat de verkoper aan zijn leveringsplicht voldoet wanneer hij de **ingeclarede** goederen ter beschikking van de koper heeft gesteld op de kade in de genoemde bestemmingshaven. Alle risico's, kosten, rechten, belastingen enz. verbonden aan de aflevering worden gedragen door de verkoper. Daarom wordt deze term niet aanbevolen wanneer de verkoper om één of andere reden de importformaliteiten niet kan vervullen, c.q. de koper de verkoper op diens kosten en risico de nodige hulp moet verschaffen.

**DEQ (duty unpaid)** legt de inkларingsplicht en fiscale lasten bij de koper.

Wensen partijen bepaalde importkosten aan de verkoper te onttrekken, dan dient dit expliciet en ondubbelzinnig te worden toegevoegd (bvb. DEQ, VAT unpaid Hamburg).

Deze term, welke slechts een beperkte rol speelt in het handelsverkeer, is enkel dienstig voor *maritiem transport en verkeer over de binnenwateren*.<sup>(73)</sup>

12) '*Delivered duty unpaid*' (plaats van bestemming):

Deze DDU-term is de nieuwkomer. De verkoper voldoet aan zijn leveringsplicht wanneer de goederen ter beschikking van de koper werden gesteld *op de genoemde plaats in het land van invoer*.

De verkoper draagt de transportkosten en -risico's daarheen, doch *niet* de rechten, belastingen en alle bij import verschuldigde heffingen en douanekosten.

Wensen de partijen dat de *verkoper* de douaneformaliteiten vervult alsook de ermee gepaard gaande kosten en risico's, dan moet daartoe een expliciete clause worden ingevoegd.

Indien de partijen daarentegen bepaalde importkosten ten laste van de verkoper willen brengen, dan moet ook daartoe een specifieke en uitdrukkelijk beding worden toegevoegd (bvb. DDU VAT paid Hamburg).

Deze 'trade term' kan voor **alle** vervoer worden aangewend inclusief multimodaal- en stapelvervoer.

13) '*Delivered duty paid*' (plaats van bestemming):

DDP houdt in dat de verkoper aan zijn leveringsplicht voldoet wanneer de *ingeklaarde* goederen ter beschikking van de koper werden gesteld *op de genoemde plaats in het importland*. De verkoper draagt *alle* kosten en risico's *inclusief* de rechten, belastingen en alle bij invoer verschuldigde heffingen en douanekosten.

Wanneer om één of andere reden de verkoper er niet zal in slagen de importformaliteiten na te komen, dient de koper de verkoper op diens kosten en risico alle nodige hulp te verschaffen. Niettemin wordt in dergelijk geval aangeraden deze handelsterm niet te gebruiken.

Wensen partijen de koper met de inkларing te belasten, dan moeten zij de DDU-term hanteren.

Indien de partijen daarentegen de verkoper van bepaalde importkosten wensen te ontslaan, moeten zij dit expliciet en ondubbelzinnig voorzien (bvb. DDP, VAT unpaid Hamburg).

Deze term is tenslotte toepasselijk voor **alle** vervoer inclusief multimodaal- en stapelvervoer.

## **B2. Aanvullende bemerkingen:**

**24.** Bij de afwikkeling der **douaneformaliteiten** kunnen zich een aantal specifieke problemen voordoen.<sup>(74)</sup>

Als **algemene regel** neemt men aan dat de exporteur de goederen uitklaart en de importeur de goederen inklaart.

Nochtans zijn er 'trade terms' die voorzien dat de koper (of diens vertegenwoordiger) instaat voor de uitklaring in het exportland (EXW, FAS), of die voorzien dat de verkoper (of diens vertegenwoordiger) instaat voor de inklaring in het importland (DEQ, DDP). Wanneer men voor dergelijke Incoterms opteert blijft men evenwel onderworpen aan een aantal **bijkomende risico's**. De 'inklarende exporteur' kan immers op een invoerverbod stuiten evenals de 'uitklarende importeur' met een uitvoerverbod kan geconfronteerd worden. Bovendien kunnen de autoriteiten van het import- of exportland dwarsliggen door de in- of uitklaring verricht door een niet-ingezetene koper of verkoper te weigeren.

Dergelijke problemen stellen zich evenwel niet binnen de EEG.

In internationale koopcontracten waarbij één partij een niet-EEG-ingezetene is kunnen deze problemen evenwel uit de weg gegaan worden via het toevoegen van bepaalde specificaties (bvb. EXW of FAS *cleared for export*, DEQ *duty unpaid*, DDU *VAT unpaid*).

**25.** Het gebeurt niet zelden dat de koper de koopwaar wenst te inspecteren **alvorens** ze aan de vervoerder worden overgedragen (**zgn. P.S.I. of Pre-Ship-ment Inspection**).<sup>(75)</sup>

Vermits deze P.S.I. in zijn uitsluitend belang wordt verricht, zal alleen de koper opdraaien voor de kosten (tenzij andersluidend contractueel beding).

Indien de P.S.I. echter in het belang van de verkoper geschiedt (omdat deze bvb. in regel moet zijn met bepaalde in het exportland geldende voorschriften betreffende uitvoer bvb. een sanitaire controle), zal hij deze inspectiekosten dragen.<sup>(76)</sup>

**26.** Wanneer een koper onder C-termen een aangekocht goederenpakket heeft betaald, dient in zijn voordeel te worden vermeden dat de (betaalde) verkoper **nieuwe instructies betreffende die goederen geeft aan de vervoerder**. Dit gevaar wordt in sommige transportmodi (andere dan zeetransport) opzij gezet d.m.v. een '*no disposal clause*' in de vrachtbrief (waybill).<sup>(77)</sup>

De sea-waybills (documenten ter vervanging van cognossementen) bevatten echter geen dergelijk beding. Derhalve moet het de koper worden afgeraden te betalen tegen overhandiging van deze sea-waybills wanneer hij een niet erg vertrouwensvolle commerciële relatie onderhoudt met de verkoper.<sup>(78)</sup>

**27.** Alle 'trade terms' werden voorzien van een *indirecte sanctieregeling*. Wanneer de koper er praktijken op nahoudt die ertoe strekken de risico- en kostentransfer **af te remmen**, worden deze gesanctioneerd a.h.v. een '*anticipatieve risico- en kostentransfer*': de risico's en de kosten worden overgedragen **voor de levering** wanneer de koper de goederen niet in ontvangst neemt zoals overeengekomen dan wel nalaat de verkoper alle nodige instructies te verschaffen die deze laatste moeten in staat stellen aan zijn leveringsplicht te voldoen.

Voorwaarde voor deze anticipatieve transfer is evenwel dat de goederen ondubbelzinnig en herkenbaar aan de koper werden toegewezen. Deze laatste voorwaarde kan voor aanzienlijke problemen zorgen wanneer de overeenkomsten de levering van '*bulkprodukten*' tot voorwerp heeft: een quasi-onmogelijke individualisatie kan de anticipatie immers fel bemoeilijken.



## C. SPECIFIEKE JURIDISCHE TWISTPUNTEN EN BIJZONDERHEDEN

28. Art. 1134, al. 1 en 3 B.W. stelt als algemeen beginsel voorop dat een overeenkomst welke door partijen wettig werd aangegaan deze laatste **tot wet strekt en te goeder trouw** moet worden uitgevoerd. Beide partijen bij een internationale koopovereenkomst kunnen derhalve in gezamenlijk overleg alle contractuele modaliteiten vastleggen, voor zover deze uiteraard niet in strijd zijn met de openbare orde en goede zeden noch met enige bepaling van dwingend recht.

Zoals besproken (zie randnummers 16-19) vallen niet alle modaliteiten binnen het toepassingsgebied van de Incoterms, in welk geval zij het voorwerp zullen uitmaken van afzonderlijke clausules in de overeenkomst. Enkele gebruikelijke clausules zullen van naderbij worden bestudeerd. Zij hebben betrekking op de **verzekeringsproblematiek** en de **betalingsmodaliteiten**. Daarnaast wordt eveneens gehandeld over de gevolgen van een **niet-conforme levering**.

Vervolgens besteden we enige aandacht aan de **verpakkingsproblematiek**, welke in elke 'trade term' uitdrukkelijk aan bod komt. Wie draagt de zorg voor verpakking? Tot waar? Welke zijn de kwaliteitsvereisten van de verpakking?

Tenslotte snijden we een reeks niet onbelangrijke rechtsproblemen aan die een rechtstreeks verband vertonen met de Incoterms. Hoe kunnen immers **afwijkende (haven)gebruiken** verzoend worden met de uniformiserende functie der Incoterms? Welke is de impact van diverse vereiste **transportdocumenten** op de keuze der partijen? Welk is tenslotte de **afdwingbaarheid** van de Incoterms voor de (scheidings)rechter?

### C1. De verzekeringsproblematiek:

29. Het is steeds de overtuiging van de Internationale Kamer van Koophandel geweest de verplichting de koopwaar te verzekeren **in de Incoterms** zo beperkt mogelijk te houden. Enkel in twee 'trade terms' (CIF en CIP) werd de verplichting opgelegd aan de verkoper een maritieme transportverzekering af te sluiten. Daarenboven opteerde men voor een **minimumdekking**: de verzekering moet *minimaal 110%* van de in het koopcontract bepaalde waarde dekken (tenzij andersluidend contractueel beding)<sup>(79)</sup> en wordt gevaloriseerd in de valuta van het koopcontract. Deze minimumdekking werd in feite door de I.C.C. onvoldoende geacht maar werd niettemin om drie redenen weerhouden:

- Incoterms bevatten slechts *minimumverplichtingen* zodat niets partijen belet zich adequater tegen de risico's in te dekken. Zo kan de koper of de verkoper, indien hij dit geraadzaam acht, een additionele verzekeringspolis afsluiten.
- Voor sommige goederen *weigeren* de verzekeringsmaatschappijen manifest een '*all risk cover*' aan te bieden gezien de te grote omvang van het risico: dit is bvb. het geval voor het zeetransport van bevroren vlees, olie, hout enz.
- In sommige landen (waaronder de meeste Afrikaanse) leggen de autoriteiten aan hun onderdanen de verplichting op enkel te **verkopen** tegen CIF-voorwaarden en te **kopen** tegen FOB- of CFR-voorwaarden.<sup>(80)</sup> Dit impliceert

dat de goederen gedekt worden door een Afrikaanse verzekeringspolis, welke slechts een geringe risicodekking (maar dus ook een minimale premie) biedt. Omwille van deze minimale dekking alsook omwille van de vrees voor insolventie van dergelijke maatschappijen (de meeste zijn staatsinstellingen) zal een behoedzame koper de nodige zorg aan de dag leggen om zich in te dekken via een tweede aanvullende polis, welke zal fungeren als *'umbrella cover'*. Men spreekt van de zgn. verzekering *'overname van polis'* of *'verschillen in voorwaarden'* of ook nog van de zgn. *'seller's contingency-insurance'*.<sup>(81)</sup> Het betreft een parallelle transportverzekering onder de vorm van een geheim contract.<sup>(82)</sup>

30. Bij een CIF- of CIP-verkoop is de verkoper dus verplicht een zee-transportverzekering aan te gaan in het belang van de koper of enig ander persoon met een verzekeraar belang in de koopwaar.<sup>(83)</sup> De verkoper fungeert derhalve als *verzekeringnemer* terwijl de koper of zijn gemachtigde optreedt als *verzekerde*. Bij eventuele schadeclaims kan de koper zich dientengevolge rechtstreeks tot de verzekeraar richten, op voorwaarde dat hij in het bezit is van de polis of enig ander bewijs van dekking (bvb. dekkingsnota), welke hem door de verkoper moet worden overgemaakt.<sup>(84)</sup>

31. De versie 1953 (en ook deze van 1980) van de Incoterms legde de CIF-verkoper de verplichting op de goederen te verzekeren volgens de zgn. *'F.P.A. (Free from Particular Average)-conditions'* welke een onderdeel vormden van de *'Cargo Clauses'* van het *'Institute of London Underwriters'*.

In 1982 werden deze *'Cargo Clauses'* echter herschikt en vervangen door een nieuwe versie nl. de *'Institute Cargo Clauses'* welke werden onderverdeeld in 3 clausules (A, B en C).<sup>(85)</sup> De *'F.P.A.-condition'* werd alsdusdanig vervangen door *'Institute Cargo Clause C'*, welke echter een minder interessante dekking bood dan de voorgaande.<sup>(86)</sup> Deze wijziging gaf (bij gebrek aan wijziging van de CIF- en CIP-term door de I.C.C.) geregeld aanleiding tot misverstanden: de verkoper voldeed aan de minimumdekking door een verzekering af te sluiten volgens de *'Institute Cargo Clause C'* terwijl de koper zich aan een *'F.P.A.-cover'* verwachtte (bij een schadeclaim kwam de koper dus voor onaangename verrassingen te staan: de omvang van de vergoeding was immers kleiner dan verwacht). Daarom werd door de I.C.C. aan de deelnemers aan het maritieme handelsverkeer aangeraden **zelf** te zorgen voor een uitdrukkelijke contractuele stipulering van de voorwaarden en draagwijdte van de overeengekomen verzekeringsdekking.<sup>(87)</sup>

Met de herziening 1990 heeft de I.C.C. uiteraard de gelegenheid te baat genomen om de CIF- en CIP-termen integraal te hernieuwen, en werd een nieuwe verzekeringsclausule ingevoerd. Thans wordt de *'Institute Cargo Clause C - condition'* als norm gehanteerd. Indien de verkoper echter geen verzekering afsluit via *'underwriters'*, dan dient een clausule van soortgelijke strekking te worden gestipuleerd. **Nieuw** is ook dat de verkoper, op vraag en kosten van de koper, een verzekering moet afsluiten tegen risico's als **staking, oorlog, oproer en onlusten**.<sup>(88)</sup>

32. Aangezien de CIF- of CIP-verkoper slechts moet zorgen voor een minimumdekking (110% van de waarde van de koopwaar), is het voor de koper wenselijk dat, evenwel op eigen kosten, de dekking contractueel wordt uitgebreid. Zo zal meestal de koper de verkoper verzoeken een bijkomende dekking te nemen voor *particuliere averij*.<sup>(89)</sup> Dit moet evenwel **uitdrukkelijk** toegevoegd worden aan de Incoterm-clausule, bvb. CIF London plus '*Institute Cargo Clause B*' (of een andere gelijksoortige clausule wanneer de verkoper geen verzekering afsluit via '*underwriters*').

33. In de maritieme sector zijn in de praktijk **typepolissen** ontstaan welke ontwikkeld werden in sommige wereldhavens. De meest gesolliciteerde polis blijft evenwel de Britse '*Lloyd's Marine Policy*'.<sup>(90)</sup> Daarnaast kan ook de '*Antwerpse Polis*' vermeld worden.<sup>(91)</sup>

34. Tenslotte weze nog opgemerkt dat het aanbevolen wordt dat partijen, die geen CIF- noch CIP-verkoop hebben gesloten (en waarbij dus ingevolge de 'trade term' geen verzekeringsplicht op de verkoper rust) contractueel een voorziening treffen m.b.t. de verzekering van het goederentransport. Hier speelt opnieuw de wilsautonomie. Doorgaans zal deze last gedragen worden door de koper vermits de koopwaar in zijn belang wordt getransporteerd. Indien de verkoper de verzekering afsluit, handelt hij meestal als mandataris van de koper.<sup>(92)</sup>

Indien partijen daaromtrent contractueel geen regeling treffen, blijft het voor de verkoper geraadzaam zelf een transportverzekering (*seller's contingency insurance*) af te sluiten wanneer hij niet vertrouwd is met de solvabiliteitstoestand van zijn medecontractant, zoniet loopt hij het reële gevaar zelf voor de schade aan of het verlies van de goederen te moeten opdraaien (zelfs wanneer de goederen aan de koper werden geleverd en het risico is overgedragen, zodat de facto ook de verzekeringskosten werden overgedragen).<sup>(93)</sup> In deze laatste hypothese maakt de verzekeringspremie uiteraard geen deel uit van de kostprijs.

## C2. De betalingsmodaliteiten :

35. Hoger (zie randnummer 16) werd reeds gesteld dat de betalingsmodaliteiten niet onder het toepassingsgebied van de Incoterms vallen. Wij zullen ons hier beperken tot de impact van één enkele betalingsmodaliteit (**het documentair krediet**) op de werking van een Incoterm in een internationale koopovereenkomst.

36. Bij de realisatie van documentaire kredieten kunnen de Incoterms niet integraal toegepast worden. Problemen doen zich vnl. voor m.b.t. de kosten ter verkrijging van bepaalde documenten.<sup>(94)</sup>

Een **voorbeeld** kan dit verduidelijken. Wanneer twee partijen een internationale koopovereenkomst tegen FOB- of CIF-voorwaarden (valutaverhouding) hebben gesloten, worden de kosten ter verkrijging van bepaalde documenten (clean B/L, certificaat van oorsprong, uitklaringsdocumenten enz.) gedragen door de verkoper en verrekend in de FOB- of CIF-prijs. De koper, die een documentair krediet heeft verkregen van zijn bank (kredietovereenkomst),

wordt door zijn bankier ingelicht dat in de algemene voorwaarden van het krediet *alle kosten van de verkoper* begrepen zijn (tenzij andersluidend beding in de kredietovereenkomst). Aldus is het duidelijk dat de koper onrechtstreeks de leveringskosten, welke volgens Incoterms versie 1990 aan de verkoper werden opgelegd, draagt. Derhalve zal de verkoper deze kosten niet meer mogen aanrekenen op de FOB- of CIF-prijs. Dit zal hij echter **wel** mogen doen in geval de kredietovereenkomst de Incoterm incorporeert, hetgeen uitdrukkelijk moet gestipuleerd worden.

Evenmin lijkt het logisch dat bvb. de DEQ-verkoper de transportrisico's blijft dragen terwijl de koopsom reeds werd betaald door de kredietverstrekkende bank. Ook dit wijst op een fragmentarische incompatibiliteit tussen het documentair krediet en de Incoterms.

**37.** Andersom zouden ook de regelen van het documentair krediet in de war kunnen gestuurd worden door de toepassing van een Incoterm. Zo moet onder FOB-voorwaarden de verkoper niet instaan voor het afsluiten van de transportovereenkomst. Aldus zou strikt gezien het documentair krediet niet de overhandiging van de B/L kunnen eisen, tenzij de verkoper terzake optreedt als mandataris van de koper.<sup>(95)</sup> Zo er geen sprake is van een mandaat, is *stricto iure* de verkoper enkel gehouden tot voorlegging van het *'mate's receipt'* (*stuurmansreçu*).

**38.** Ook de 'containerrevolutie' heeft een impact op het documentair krediet. De FCA-term legt de verkoper de verplichting op te zorgen voor *het gebruikelijk document waaruit de levering blijkt*. Maar wat is een gebruikelijk document in het kader van multimodaal vervoer? Hebben de banken, binnen het kader van het toegestane documentair krediet, de soevereine bevoegdheid om willekeurig bepaalde documenten als gebruikelijk te beschouwen en andere niet? Bij ontstentenis van een **uniform** document voor multimodaal vervoer<sup>(96)</sup> wordt voorlopig nog een oplossing gezocht in art. 25 van de *U.R.U.*, waarin wordt bepaald welke vervoersdocumenten voor multimodaal transport al dan niet door de 'issuing of advising bank' mogen worden aanvaard alvorens (voor zover alle andere documenten 'clean' zijn) de koopsom te betalen.<sup>(97)</sup>

### **C3. De niet-conforme levering:**

**39.** Art. 1614 B.W. bepaalt dat de zaak moet geleverd worden in de staat waarin zij zich op het ogenblik van de koop bevindt. De verkoper vervult derhalve zijn leveringsplicht slechts wanneer de door hem geleverde zaak (en toebehoren) overeenstemt met die welke het contract beschrijft.<sup>(98)</sup> Hij mag de verkochte zaak dus niet wijzigen tussen de verkoop en de levering (een wijziging van de zaak uit haar aard tast de conformiteit **niet** aan). Bovendien moet de verkoper de normale behoudskosten dragen welke zich voor de levering opdringen. Als de verkoper aan zijn leveringsplicht tekortschiet (niet-conforme levering) kan de koper de dwanguitvoering (behoudens wanneer de leveringstermijn is verlopen) of de gerechtelijke ontbinding vorderen, evt. met bijkomende schadevergoeding.<sup>(99)</sup>

Het spreekt voor zichzelf dat bij een internationale koopovereenkomst de

beoordeling van de niet-conformiteit en de eraan gekoppelde sancties (en ook de bewijslast) worden beheerst door het toepasselijk recht.<sup>(100)</sup> Dit is uiteraard een vraagstuk van I.P.R. waar wij niet nader op ingaan. Derhalve is het duidelijk dat de materie **evenmin** wordt geregeld op grond van de Incoterms, die enkel de materiële leveringsplicht alsdusdanig omschrijven.<sup>(101)</sup> **Een niet-conforme levering houdt derhalve geen schending in van een Incoterms-verplichting (de verkoper heeft geleverd zij het niet-conform), doch enkel van een contractuele verplichting op grond van de koopovereenkomst.** Het is dan ook in dit laatste perspectief dat het geschil moet worden betwist.

**40.** Om een eventuele niet-conforme levering te anticiperen, kan de koper op eigen kosten een **P.S.I. (Pre-Shipment Inspection)** (laten) uitvoeren (zie randnummer 25). Meestal gebeurt dit door de commissionair-expediteur van de koper in de inschepingshaven (bvb. bij een FOB-verkoop).<sup>(102)</sup> De **aanvaarding van de koopwaar** wordt dan ook geacht te zijn gebeurd in de inschepingshaven. Dit principe lijdt een uitzondering. Indien de FOB-koper in de onmogelijkheid verkeerde deze controle te verrichten (omdat bvb. de verpakking dit verhinderde), kan hij van dit recht nog steeds gebruik maken in de ontschepingshaven. De FOB-koper is derhalve niet verplicht de verpakking in de inschepingshaven te openen.<sup>(103)</sup> In dit laatste geval vindt de aanvaarding plaats in de ontschepingshaven.<sup>(104)</sup>

**41.** Uiteraard blijft de verkoper (welke ook de overeengekomen 'trade term' zij) gehouden de koper te vrijwaren voor **verborgen** gebreken.<sup>(105)</sup> Incoterms doen immers geen afbreuk aan deze gemeenrechtelijke regel.

**42.** Wat betreft de **plaats van levering** geldt art. 1609 B.W.: De levering moet geschieden op de plaats waar het verkochte goed zich ten tijde van de koop bevond, **tenzij** partijen anders zijn overeengekomen. Het is duidelijk dat, zelfs indien het Belgisch recht als *lex contractus* zou gelden bij een internationale koopovereenkomst, deze bepaling op suppletieve basis wordt opzijgeschoven door de bepaling van een Incoterm in het contract. Zelfs wanneer partijen een koopovereenkomst met verwijzing naar deze of gene 'trade term' sluiten, kunnen nog problemen rijzen bij onzorgvuldige redactie van of minimale wijziging van een Incoterm. Het komt aan de bevoegde (scheidings)rechter toe de clausule te kwalificeren.<sup>(106)</sup>

#### **C4. De verpakkingsproblematiek:**

**43.** De **algemene regel** stelt voorop dat de verpakkingsverplichting op de *verkoper* rust.<sup>(107)</sup> Deze is immers, in zijn hoedanigheid van producent van de goederen, als geen ander op de hoogte van de kwaliteitsvereisten waaraan de verpakking moet voldoen om de goederen in optimale omstandigheden te vervoeren.

Deze plicht varieert echter in functie van de gebruikte transportmodi en de duur van het transport. Daarom bepalen de Incoterms versie 1990 *in algemene bewoordingen* dat de verkoper verplicht is de goederen 'op de door het vervoer vereiste wijze' te verpakken, **op voorwaarde dat de gebruikte transportmodi**

hem vooraf (d.i. voor de sluiting van het koopcontract) door de koper worden bekendgemaakt.<sup>(108)</sup> De verkoper is niet onderworpen aan deze verpakingsplicht wanneer in de desbetreffende sector een handelsgebruik bestaat volgens hetwelk de goederen *in bulk* (d.i. *onverpakt*) worden verzonden (bvb. suiker, chemische producten,...).

44. Wat is derhalve de 'door het vervoer vereiste wijze van verpakking'? Dit wordt bepaald door de *gebruiken van een particuliere handel* (een door de jaren heen opgebouwd verpakingsstramien tussen duurzame handelspartners) of van een bepaalde haven.<sup>(109)</sup>

Een Belgisch **Cassatie-arrest**<sup>(110)</sup>, het zgn. **Dolomietarrest**, heeft daaromtrent een belangrijke beslissing geveld n.a.v. een internationale koopovereenkomst tussen een Belgische en een Columbiaanse onderneming.<sup>(111)</sup> Het betrof een '*unreal FOB contract Antwerpen*'<sup>(112)</sup> met als bestemmingshaven Santa Marta (Columbia).

Het **Hof van Cassatie** besliste dat 'het (*zelfs gewijzigde: mijn toevoeging*) FOB-beding aan de verkoper **niet** de verbintenis oplegt te zorgen voor een verpakking die weerstand biedt aan het vervoer **tot aan de uiteindelijke plaats van bestemming van de koopwaar** (in casu de vestigingsplaats van de fabriek van de koper nl. Belencito).<sup>(113)</sup> De verkoper diende enkel te zorgen voor de '*gebruikelijke verpakking*'. Wat daar nu concreet moet onder verstaan worden wordt door het Hof niet gespecificeerd.<sup>(114)</sup>

De beslissing van het Hof van Cassatie beantwoordt niet aan het rechtsgevoel. Wanneer de verkoper kennis had van het feit dat het einddoel van het dolomiettransport verder gelegen was dan de bestemmingshaven, had hij minstens de koper moeten inlichten omtrent de noodzaak van een aangepaste (en wellicht ook duurdere) verpakking. Men stelt immers dat uit het dolomietarrest niet mag worden afgeleid dat de rechtsverhouding tussen koper en verkoper een einde neemt bij de risico-overdracht.<sup>(115)</sup>

45. Een '*gebruikelijke verpakking*' moet alleszins niet van aard zijn te kunnen weerstaan aan abnormale behandelingen. Mocht dit wel vereist zijn, dan kan dit niet rechtsgeldig worden afgeleid uit een Incoterm-clausule, doch moet dit uitdrukkelijk volgen uit de koopovereenkomst (in een afzonderlijk, aan de verpakingsplicht gewijde clausule) of uit de *lex contractus*.<sup>(116)</sup>

In elk geval is de **verkoper contractueel aansprakelijk** voor de schade aan of verlies van de koopwaar welke te wijten is aan een onvoldoende, onvolledige of gebrekkige verpakking. De bewijslast rust evenwel op de koper.<sup>(117)</sup>

46. De impact van de verpakking op de werking van de zeetransportverzekering is niet zonder belang. Zo wordt in de meeste polissen een onvoldoende verpakking beschouwd als *eigen gebrek* van de goederen. Vermits het eigen gebrek van de verkochte zaak een *uitgesloten risico* is, kan de verzekerde voor onaangename verrassingen komen te staan. De schade aan of het verlies van de goederen zal niet worden gedekt. Nochtans kan men het eigen gebrek laten verzekeren, maar de verzekeraars zijn daar niet erg happig voor.<sup>(118)</sup>

Tenslotte weze het nog opgemerkt dat de verpakking conform moet zijn

met de reglementering terzake in het bestemmingsland. Sommige landen (waaronder Nieuw-Zeeland en Australië) verbieden of beperken immers gevoelig het gebruik van bepaalde verpakkingsstoffen. Soms wordt ook een invoerrecht geheven op bepaalde soorten verpakkingsmateriaal (zoals glascontainers). Voor bepaalde gevaarlijke stoffen geldt een strikte reglementering. <sup>(119)</sup>

#### **C5. De afwijkende (haven)gebruiken:**

**47.** Hoger (zie randnummer 29) werd reeds gesteld dat Incoterms *minimumverplichtingen* voorzien welke niet geacht worden de wederzijdse verbintenissen van de contracterende partijen gedetailleerd en nauwkeurig vast te leggen. Incoterms beogen toepasselijk te zijn in diverse *trades en regio's*. Daarom worden de Incoterms tot op zekere hoogte **aangevuld** met bepaalde specifieke haven- en commercieel-sectoriële gebruiken, of worden bepaalde traditionele en duurzame afspraken (welke gesteund zijn op een trouwe en bestendige handelsrelatie) tussen partijen gevolgd.

Wanneer dergelijke specifieke en afwijkende clausules **uitdrukkelijk** in hun contract werden gestipuleerd, genieten zij (als variant op de Incoterms) voorrang op de uniforme interpretatieregels. <sup>(120)</sup> De vraag kan hier reeds opgeworpen worden of we in dergelijk geval *stricto iure* nog mogen spreken van Incoterms (zie infra).

**48.** Een eerste reeks van afwijkende bepalingen betreft een aantal varianten op de klassieke FOB-verkoop. Ze houden geen verband met de hierna te bespreken afwijkende havengebruiken. Men spreekt van de zgn. **fictieve FOB ('unreal FOB')** en **verlengde FOB ('extended FOB')**. <sup>(121)</sup>

De fictieve FOB draagt volgende kenmerken: de FOB-verkoper moet de goederen aan boord van het zeeschip leveren, de vervoerovereenkomst afsluiten met de rederij (en de zeetransportverzekering met de verzekeringsmaatschappij) in naam en voor rekening (mandaat) van de FOB-koper of in eigen naam doch voor rekening (commissionair) van de FOB-koper. In feite wordt enkel het FOB-verkoopcontract door de Incoterms beheerst (en **niet de bijkomende lastgeving**). Daarom worden twee documenten opgesteld voor de facturering nl. een handelsfactuur (m.b.t. de FOB-prijs) en een debetnota (m.b.t. de vracht en de verzekeringspremie).

De *verlengde FOB* ziet er quasi-identiek uit doch verschilt van de voorgaande doordat er geen sprake is van uitdrukkelijke of stilzwijgende lastgeving. De FOB-verkoper sluit de vervoerovereenkomst en de verzekering **op eigen initiatief** (doch wel voor rekening van de FOB-koper) binnen het kader van het **enige** verkoopcontract (en dus **niet** o.b.v. een bijkomende lastgeving). Evenwel wordt ook hier enkel de FOB-verkoop door de Incoterms beheerst (en niet de overige elementen van het verkoopcontract zoals de verzekering en de vracht). Ook hier worden twee afzonderlijke documenten opgemaakt.

Is deze verlengde FOB dan geen vermomde CIF-verkoop? Het enige verschil is immers gelegen in de facturatie: waar bij een CIF-verkoop slechts één factuur wordt opgemaakt, zijn het er bij de verlengde FOB twee

(handelsfactuur en debetnota). Aldus blijft de mogelijkheid voorhanden om de bepalingen van de FOB-term toe te passen op het verkoopcontract (er werd immers FOB-geleverd). Vergeleken met de CIF-term biedt de verlengde FOB een aantal **voordelen voor de verkoper**: hij kan een gunstige fluctuatie van de vrachtprijzen doorrekenen in de debetnota<sup>(122)</sup>, en vermits hij handelt voor rekening van de koper<sup>(123)</sup> en derhalve niet zelf contractspartij is van de reder kan hij niet verplicht worden op te draaien voor extra-onkosten (zoals *demurrage of overliggeld*).

Een andere afwijkende FOB-term is de '*FOB-stowed*' term: aldus verbindt de verkoper zich ertoe te zorgen voor de **inlading en de stuwing** zodat risicotransfer slechts plaatsgrijpt na de stuwing.<sup>(124)</sup>

De term '*FOB trimmed in ship*' duidt op de verplichting van de FOB-verkoper de trimkosten (kosten welke verband houden met de balancerings- en nivellering van de lading in het ruim van het schip) te dragen, alsook de risico's onmiddellijk volgend op het trimmen.<sup>(125)</sup>

Een term in de zin van '*FOB European Continental Port*' betekent dat de partij die de vervoerovereenkomst moet afsluiten (en dus de haven van inscheping moet bekendmaken aan de rederij) de keuze heeft uit diverse inschepingshavens (uiteraard binnen het geografisch omschreven gebied zoals blijkt uit de FOB-clausule). Daarom noemt men dergelijke FOB-clausules *Multi-Port FOB-terms*.<sup>(126)</sup>

'*FOB payment against documents*' impliceert dat het cognossement (dat normaliter onder FOB-voorwaarden aan de koper of diens commissionair-expediteur wordt overhandigd) door de rederij aan de **verkoper** wordt overgelaten (terwijl de goederen uiteraard door deze worden verzonden). Een dergelijke clausule zal worden gehanteerd wanneer de verkoper een geldige reden heeft om argwanend te staan t.o.v. de effectieve betaling door de koper. Wanneer deze laatste effectief betaalt, wordt het stel cognossementen aan de koper toegezonden.<sup>(127)</sup>

**49.** Een tweede reeks afwijkingen houdt verband met diverse **havengebruiken**. Het dient echter benadrukt dat dergelijke (voornamelijk **FOB**) verkopen worden afgesloten **zonder verwijzing naar de Incoterms**. Derhalve zijn deze contracten **niet onderworpen aan de FOB-bepalingen zoals vastgesteld door de I.C.C.**<sup>(128)</sup>

Het **betrekkelijk** karakter van deze havenusantiën werd door het **Hof van Cassatie** vooropgesteld: zij verbinden de contractpartijen slechts indien ze ernaar verwezen hebben of geacht kunnen of moeten worden ernaar verwezen te hebben. Bij stilzwijgen van de partijen kan het gebruik in de rechtshandelingen van de partijen onderverstaan worden om hun wil te interpreteren of aan te vullen.<sup>(129)</sup>

Het in België klassieke voorbeeld van dergelijke afwijkende havengebruiken betreft de verkoop '**FOB-Antwerpen**'.<sup>(130)</sup>

Dit afwijkend gebruik verlegt de risico- en kostentransfer naar een tijdstip **voor** de overschrijding van de scheepsreling. O.b.v. de term '**FOB-Antwerpen**' heeft de levering plaats volgens de '**Antwerp Liner Terms**'<sup>(131)</sup>: behalve voor bepaalde goederen, mag de koopwaar worden afgeleverd *binnen de perimeter*



van het schip<sup>(132)</sup>. De *preshipment charges of cargo handling charges* zijnde de kosten voor het brengen van de goederen vanaf de plaats waar ze door de FOB-verkoper werden aangeleverd (perimeter) tot onder de takel van de hijskraan, worden gedragen door de rederij, tenzij andersluidende overeenkomst.<sup>(133)</sup> Van zodra de koopwaar werd afgeleverd, staat deze onder het toezicht en risico van de commissionair-expediteur van de FOB-koper. De wegvervoerder ontvangt geen ontvangstbewijs.<sup>(134)</sup>

De risico's en kosten bij een verkoop 'FOB-Antwerpen' gaan dus over van zodra de koopwaar in de perimeter ter beschikking werd gesteld van de maritieme vervoerder waarmee de koper heeft gecontracteerd.<sup>(135)</sup> De scheepsreling speelt hier dus geen enkele rol.

Naast de term 'FOB-Antwerpen' is er ook nog de term '**FOB-Gent**'. Het betreft een FOB-term voor staalproducten (*FOB Ghent Deliveries of Steel Products*) die sinds 1923 wordt gehanteerd. We gaan hier niet verder op in.<sup>(136)</sup>

**50.** Ook in de handelstransacties met de **Verenigde Staten** rijzen er interpretatieproblemen. Wanneer men derhalve contracteert met een Amerikaanse verkoper, doet men er goed aan zich te vergewissen van de juiste draagwijdte van de gehanteerde FOB-term. Want in de Verenigde Staten betekent de FOB-term (haven van ontschepping) dat de verkoper de goederen mag leveren *in om het even welke terminus van de stad (bvb. vliegveld of spoorwegstation)*. Vanaf die terminus zijn de transportkosten tot aan de haven van inschepping ten laste van de koper.<sup>(137)</sup>

Wenst men derhalve als Belgische koper dat de Incoterms FOB op het 'Amerikaans contract' wordt toegepast, dan moet men dit opnieuw **uitdrukkelijk** stipuleren. De term FOB in de Verenigde Staten kan immers op 6 verschillende wijzen begrepen worden.<sup>(138)</sup> De Amerikaanse term FOB New York omvat volgende interpretaties: (1) FOB van een truck, treinstel, vliegtuig in New York, (2) CPT New York, (3) FAS New York, (4) DES bestemmingshaven, (5) «free in port» New York (franco haven New York) of (6) EXQ New York.

Indien men er niet in slaagt de Amerikaanse verkoper onder Incoterms-voorwaarden te doen verkopen, maar men wenst toch een contract te sluiten dat aan dezelfde modaliteiten zal voldoen als de klassieke FOB-verkoop (Incoterms 1990), dan moet gecontracteerd worden tegen de voorwaarde '**FOB Vessel (haven van ontschepping)**'.<sup>(139)</sup>

**51.** Tenslotte rest nog een derde reeks van afwijkingen onder de vorm van 'CIF-varianten'.<sup>(140)</sup> Het betreft de '*CIF and C (Cost, Insurance, Freight and Commission)*', '*CIF and E (Cost, Insurance, Freight and Exchange)*', '*CIF and C & I (Cost, Insurance, Freight and Commission and Interest)*'.

De '**commission**' in de '*CIF and C*' term verwijst naar de commissie welke de exporteur aanrekent wanneer hij optreedt als tussenpersoon (agent) voor de koper.

De betekenis van het begrip '**exchange**' in de '*CIF and E*' term is vatbaar voor discussie, maar men neemt aan dat hij wijst op de bancaire commissies en incassokosten.<sup>(141)</sup>

Onder de '**commission and interest**' moeten de commissies en intresten verstaan worden welke de bank aanrekenet aan haar cliënt-verkoper (die een wisselbrief heeft getrokken op de koper) tot wanneer betaling werd ontvangen.

Deze 3 modaliteiten worden bovenop de CIF-prijs aangerekend.

52. Na dit overzicht van tal van afwijkende clauses moet men kritisch blijven en zich de vraag stellen in welke mate deze termen nog enig uitstaans hebben met de Incoterms 1990. In acht genomen de noodzaak van bepaalde soepeler, op een specifieke handelssector of regio inspelende, handelstermen, blijft het een open vraag of dergelijke praktijken niet fundamenteel indruisen tegen de 'éénmakingsfunctie' der Incoterms. Gaat men op die manier de internationale handel (en dus de deelnemende actoren nl. de diverse ondernemingen) niet eerder schaden dan baat toebrengen? Door de blijvende ontwikkeling en renovatie van verscheidene havengebruiken blijft men zeker ver verwijderd van een 'internationale rechtszekerheid'. Een uniforme interpretatie is ver zoek. Moge dit een waarschuwing zijn voor de internationaal opererende commerciant: een grondige kennis van de handelstermen in het algemeen (zowel Incoterms als afwijkende 'trade terms') is thans aangewezen, zoniet komt men voor onaangename, tijdrovende en dure verrassingen te staan.

#### C6. Overzicht van een aantal transportdocumenten:

53. Het **cognossement** (*on board B/L*) is sinds lange tijd het enig aanvaardbare document geweest in de internationale maritieme koopovereenkomsten. Het is een document dat **tegelijktijd** drie functies vervult: bewijs van een vervoerovereenkomst, leveringsbewijs van de goederen aan boord en verhandelbare eigendomstitel ('het cognossement is de koopwaar' zodat door overdracht van de B/L in transitu ook de koopwaar in transitu wordt overgedragen). Doorgaans wordt het cognossement in meerdere exemplaren uitgegeven, waarbij de koper er zich moet van vergewissen dat het '*full set*' wordt overgelegd door de verkoper. Zoniet kunnen problemen ontstaan aangaande de eigendom over de goederen.

Al naargelang de goederen al dan niet in goede orde en staat werden ontvangen door de vervoerder (rederij), spreekt men van een '*clean B/L (schoon cognossement)*' of een '*foul B/L (vuil cognossement)*'. Een 'schoon cognossement' bevat geen enkel bezwaar m.b.t. de goederen of verpakking, terwijl dit wel het geval is bij een 'vuil cognossement'.<sup>(142)</sup>

Over de impact van elektronische gegevensuitwisseling op het cognossement en de bankpraktijk inzake documentair krediet werd reeds hoger (zie randnummer 10) gesproken.

**Andere vervoersdocumenten** vervullen slechts twee van die functies (leveringsbewijs en bewijs van de vervoerovereenkomst).

Zij zijn derhalve niet verhandelbaar en kunnen gebruikt worden wanneer de koper de goederen niet in transitu wenst te verkopen (men spreekt van de zgn. '*short traffic*').

Onder deze documenten worden gerekend: de *seaway bill* ((*zeevrachtbrief*), *linerway bill*, (*lijnvrachtbrief*), *freight receipt* (*vrachtreçu*).

54. Volgende documenten worden dagelijks opgemaakt in het kader van **zeetransport**<sup>(143)</sup>: de *shipping permit* (laadbrieff), het *Mate's Receipt* (M/R of *stuurmansreçu*), het *Delivery Order* (D/O of volgbrief), de *Letter of Indemnity* (borgbrief), de *B/L for Combined Transport*, de *Negotiable FIATA Combined Transport B/L* (FBL), het *FIATA Forwarders Certificate of Receipt* (FCR) en het *FIATA Forwarders Certificate of Transport* (FCT).

In het kader van het **internationale koopcontract** worden de volgende documenten ingeschakeld<sup>(144)</sup>: de *commercial invoice* (handelsfactuur), de *consular invoice* (consulaire factuur), de *custom's invoice* (douanefactuur), het *certificate of origin* (certificaat van oorsprong), de *weightlist* (wichtlijst), de *packing list* (verpakkingslijst), het *ijkcertificaat* (enkel in de binnenscheepvaart), het *inspectiecertificaat* en het *certificate of soundness* (gezondheids-certificaat).

55. We gaan thans iets nader in op de waarde en functie van het **cognossement**.<sup>(145)</sup>

Alvorens de rederij het cognossement uitgeeft, dient de commissionair-expediteur van de verkoper het *Mate's Receipt* (M/R), waardoor wordt bevestigd dat de goederen aan boord werden genomen, over te leggen. Eens het cognossement uitgegeven, zal hij het 'full set' aan de koper doen worden.<sup>(146)</sup> Volgens de Belgische Zeewet (art. 86 Boek II, Titel II, hoofdstuk II, afdeling I, § 2 W.Kh.) bestaat het cognossement in vier exemplaren: één voor de kapitein, één voor de inlader, één voor de geadresseerde en één voor de reder. In de praktijk echter worden door de reder een 'full set of B/L' (meestal twee of drie originelen) aan de inlader (verscheper) afgegeven.<sup>(147)</sup> Al naargelang de vracht in de vertrek- of ontschepingshaven wordt betaald, vermeldt de B/L de toevoeging 'freight prepaid' respectievelijk 'freight payable at destination'. Het cognossement kan opgesteld worden *aan order*, *aan toonder of op naam*.

Naast de klassieke 'clean or foul on board B/L' ontwikkelde zich parallel met de opkómst van de 'containerrevolutie' een aangepast document nl. de 'B/L for Combined Transport'. Het is een cognossement afgeleverd voor multimodaal vervoer d.w.z. voor een vervoer via diverse transportmodi waarvan **minstens één zeevervoer is**. Typisch is dat de reder als principaal (en in de hoedanigheid van *Combined Transport Operator* – C.T.O.) **alle aansprakelijkheid opneemt, zelfs** voor de andere modi in de transportketen.<sup>(148)</sup> Dit is de regeling zoals ze werd uitgewerkt in het Ontwerpverdrag van de UNO betreffende Internationaal Multimodaal Goederenvervoer.<sup>(149)</sup> Er weze nochtans **met klem op gewezen** dat het tot op heden de constante rechtpraak van de Belgische rechtsinstanties blijft dat op ieder deel van het multimodaal transport het wettelijk statuut dient toegepast te worden dat daarvoor werd uitgevaardigd (door een internationaal verdrag of een interne wet).<sup>(150)</sup>

56. Het afleveren van documenten gaat uiteraard gepaard met kosten. Het lijkt dan ook logisch dat partijen bij de keuze van de op hun koopovereenkomst toepasselijke Incoterm (welke de facto een kostenverdeling aanhoudt) rekening houden met deze kostenlast.<sup>(151)</sup> Niettemin kunnen partijen afwijkende

clausules m.b.t. de kostenverdeling inlassen (bvb. DDP, VAT unpaid Kortrijk).

Niet enkel het kostenaspect verbonden aan het documentair verkeer oefent een invloed uit op de 'trade term' keuze. Zo werd reeds gesteld dat nationale reglementeringen de aanvraag van bepaalde documenten (in het import- of exportland) kunnen bemoeilijken (zie randnummer 23). Aldus zullen partijen terdege rekening moeten houden met dergelijke potentiële problemen alvorens zij een Incoterm van toepassing verklaren op hun overeenkomst.

#### **C7. Afdwingbaarheid van de Incoterms:**

**57.** Zoals hoger reeds werd aangetoond (zie randnummers 4 en 21) wordt de bindende kracht van de Incoterms gegrondvest op de **wilsautonomie der contractanten** (art. 1134 B.W.). Het betreft inderdaad regelen van **aanvullend recht** welke door partijen in hun overeenkomst worden opgenomen. Zij ontlenen hun bindende kracht enkel daaraan en berusten derhalve niet op enige positieve Belgische Wetsbepaling (d.i. trouwens in de meeste landen het geval, met uitzondering evenwel van Spanje en Irak).

Om problemen te vermijden zullen partijen evenwel de nodige zorg moeten besteden aan een accurate redactie van de Incoterms-clausule. Zo moeten zij **uitdrukkelijk en ondubbelzinnig** poneren dat zij een verkoopcontract sluiten volgens de modaliteiten van de 'Incoterms 1990'. Een clausule in de zin van '*verkoop FOB Genua Incoterms 1990*' zou interpretatiegeschillen de kop indrukken. Men raadt zelfs aan de clausule aan te vullen met de identificatiegegevens van de I.C.C.: hogergenoemde clausule wordt dan '*verkoop FOB Genua Incoterms 1990, I.C.C. publicatie nr. 460 (38 Cours Albert I, 75008 Paris)*'. Enkel via een dergelijke redactie zal men zich verzekeren van een uniforme interpretatie door om het even welke bevoegde rechtsinstantie (staatsrechter, arbiter of arbitraal college).<sup>(152)</sup> Getuige daarvan de overvloedige rechtspraak welke wordt ontwikkeld door het '*I.C.C. Court of Arbitration*'.<sup>(153)</sup>

Bovendien is het geraadzaam dat partijen de omschrijving der handelstermen zoals vastgelegd in I.C.C. publicatie nr. 460 **zo weinig mogelijk wijzigen of aanvullen** (in functie van bepaalde commerciële doelstellingen).<sup>(154)</sup> Zoniet riskeren ze dat de beslechtende rechtsinstantie de gestipuleerde term anders gaat kwalificeren. Het komt haar immers toe te peilen naar de **werkelijke bedoeling** (*werkelijke wil*) der partijen, en desgevallend de gestipuleerde term (*verklaarde wil*) niet te weerhouden.<sup>(155)</sup> Aldus wordt de juridische aard van de koopovereenkomst onderzocht ondanks de door partijen gegeven kwalificatie.<sup>(156)</sup>

**58.** Wanneer, zoals gezegd, een expliciete referentie naar de Incoterms 1990 deel uitmaakt van het contract, dan heeft dit voor gevolg dat alle andere regels zoals het Weens Koopverdrag (dat ook een regeling poneert betreffende risico- en kostentransfer) vermoed worden te zijn gederogerd.<sup>(157)</sup>

#### **D. SLOTBESCHOUWINGEN**

**59.** Men kan zich niet van de indruk ontdoen dat de Incoterms niet zomaar een

randfenomeen zijn behorend tot het 'juridisch labyrint' dat 'lex mercatoria' heet. Integendeel, deze 'trade terms' vormen dagelijks een nuttig instrument voor juridische raadgevers en traffic managers. Zij dienen dus niet enkel de jurist, maar ook de economist. Nochtans is het een noodzaak deze Incoterms grondig te 'kennen' teneinde ze optimaal te laten renderen.

**60.** Daarom volgende concluderende beschouwingen:

- wenst men de toepassing van de Incoterms 1990 op zijn verkoopovereenkomst te garanderen, dan is het een preliminaire vereiste daar in het contract **uitdrukkelijk melding van te maken**. Zo vermijdt men onverwachte en dure extra-kosten, die de verwachte economische en financiële voordelen van een transactie fors kunnen neutraliseren.
- onderwerpt men zijn contract aan Incoterms 1990, dan moet men zich er terdege van bewust blijven dat deze niet alle modaliteiten regelen. Men ontsnapt dus niet helemaal aan de toepassing van de 'lex contractus'.
- sluit men een verkoop m.b.t. goederen die over zee worden getransporteerd, dan moet men zich ervan vergewissen of niet een afwijkend haven- of tradegebruik vigeert in de inschepingshaven. Zo vermijdt men eens te meer mogelijke bijkomende kosten, of vermijdt men overbodige kosten.

#### VOETNOTEN

(1) X., *Incoterms 1990*, Parijs, I.C.C. publicatie nr. 460, 1990, 102

Het begrip 'trade term' is stricto iure niet gelijk aan het begrip 'Incoterm'. Wanneer wij echter infra deze eerste term gebruiken worden de Incoterms bedoeld. Over het verschil: Raadpleeg VAN DELDEN, R., *Overzicht van de handelskoop*, Deventer, Kluwer, 1983, 19-20

(2) DERAINS, Y., *La pratique des incoterms – Usages de la vente internationale*, reeks Jupiter Exporter, Parijs, I.C.C. publicatie nr. 453, 1988, 3-4

(3) DAF: Delivered at frontier

DDP: Delivered duty paid

FOA: Free on Board airport

(4) Het past hier reeds een onderscheid te maken tussen 2 vervoersmodi welke als revolutionair kunnen beschouwd worden nl. het **gecombineerd of multimodaal vervoer** tegenover het **stapelvervoer of kangoeroetransport**. Bij **multimodaal vervoer** worden diverse vervoersmodi gebruikt waarbij de goederen bij elke wijziging van het vervoersmedium worden overgeladen. Bij **stapelvervoer** worden eveneens verschillende vervoersmodi gebruikt, evenwel zonder overlading van de goederen. Zo worden bvb. goederen in een truck geladen die, na het wegvervoer, zelf, zonder overlading van de goederen, in het ruim van het schip wordt getransporteerd: vandaar de benaming **Roll on / Roll off of kangoeroetransport**. Raadpleeg: DELWAIDE, L. en BLOCKX, J., «Kroniek van Zeerecht – Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989», *T.B.H.*, 1991, 159-163

(5) B/L staande voor Bill of Lading, corresponderend met de door ons gehanteerde term 'cognossement'.

(6) FCA: Free carrier; CIP: Carriage and insurance paid to

Men heeft met het idee gespeeld om (i.p.v. twee nieuwe termen in te voeren) de klassieke FOB-, CFR- en CIF-termen integraal te wijzigen via een afschaffing van de scheepsreling als referentiepunt. De scheepsreling zou dan nog wel door partijen kunnen aanvaard worden in hun contract. Om echter verwarring te vermijden en geen afbreuk te doen aan de internationale 'standing' van de Incoterms, heeft men de klassieke regeling behouden. Zie RAMBERG, J., «Incoterms 1980», in *The Transnational Law of International Commercial Transactions – Studies in Transnational Economic Law* (HORN, N. en SCHMITTHOFF, C.M. Ed.), II, Deventer, Kluwer, 1982, 148

(7) FOR/FOT: Free on rail / Free on truck

(8) DDU: Delivered duty unpaid

(9) X., *Incoterms 1990*, Parijs, I.C.C. publicatie nr. 460, 1990, 17

(10) De Incoterms maken daarentegen wel deel uit van het Spaanse positieve recht (voor wat betreft alle importtransacties) alsook van het Irakese (voor wat betreft alle overeenkomsten die betrekking hebben op de buitenlandse handel). Raadpleeg: **SCHMITTHOFF, C.M.**, *The Export Trade – The Law and Practice of International Trade*, London, Stevens & Sons Limited, 1990, 66; **WIJFFELS, R.**, «Incoterms», *Eur. Vervoer.*, 1987, 6

(11) Om die reden wenste men de redactie van de Incoterms ook aan te passen aan de noden van de (rechts)praktizijn: men redigeerde de Incoterms daartoe op een wijze die op zichzelf reeds sterk doet denken aan diverse contractuele clausules.

Raadpleeg: **DERAINS, Y.**, *o.c.*, 31

(12) Er vigeren immers heel wat aanverwante (en dikwijls sterk aan Incoterms gelijkende) handelstermen welke **niet als Incoterm** betiteld worden: zo zijn er bvb. de *Revised American Foreign Trade Definitions* van 1941, voorzien in de Amerikaanse **Uniform Commercial Code** waar de FOB-term helemaal niet overeenstemt met de FOB-Incoterm 1990.

Wanneer een Amerikaan zijn prijs offerte tegen 'FOB-conditions' overmaakt, bedoelt hij daarmee dat in feite zijn aangeboden prijs, volgens Incoterms-terminologie, EXW (Ex Works) wordt aangerekend. In dergelijk geval zou de onwetende koper derhalve voor de onaangename verrassing staan de transportkosten te moeten dragen vanaf de fabriek van de verkoper.

Wanneer men daarentegen met een Amerikaanse handelspartner een koopcontract wenst af te sluiten dat overeenstemt met de FOB-Incoterm, dan dient men contractueel de term '*FOB Vessel*' te stipuleren.

Op deze problematiek wordt verder in detail ingegaan.

(13) Voor een kort overzicht van de nieuwe Incoterms: zie p. 25 e.v.

(14) Onder '**colli-transport**' wordt begrepen het laden en lossen van ieder individueel stukgoed in het ruim van een truck, spoorwegwagon, schip of vliegtuig.

'**Unitisation**' daarentegen dient te worden verstaan als het tot een éénheid samenbrengen van lading in containers, die dan op hun beurt worden overgeladen en vastgemaakt op het containerschip. Men spreekt dan van *ULD's (Unit Loads)*. Het hogergenoemde (zie voetnoot nr. 4) Ro/Ro-vervoer kadert eveneens in dit 'unitisation-process'.

(15) Dit was niet het geval in de versie 1980: de 'trade term' *costs and freight* werd toen nog voorgesteld als C & F, terwijl men nu de term CFR hanteert.

(16) '**EDIFACT**' staat voor *Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport*.

De 'computerrevolutie' in het internationaal handelsverkeer was de aanleiding voor de I.C.C., in samenwerking met UNCITRAL, UN/ECE en de Customs Cooperation Council (CCC), tot uitvaardiging van de *Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission (UNCID)*: deze regels vormen de basis waarop partijen kunnen steunen bij de uitbouw van een communicatiecontract dat wettelijk bindende kracht geniet (I.C.C. publicatie nr. 452). Raadpleeg ook: **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 78-79

(17) Onder '*paper trading*' wordt ook het gebruik van telex en telefax begrepen.

Raadpleeg: **ADRIAENSSENS, E.** en **SERRURE, D.**, *Actuele technieken in binnen- en buitenlandse handel*, Leuven, Acco, 1989, 246-247

(18) Raadpleeg: **RAMBERG, J.**, «Incoterms in the Era of Electronic Data Interchange», in *Forum Internationale*, nr. 13, Deventer, Kluwer, Law and Taxation Publishers, 1990, 11-13; **THOMSON, H.B.** en **WHEBLE, W.S.**, *Trading with EDI – The legal issues*, London, Stevens & Sons Limited, 1989, 127; **WALDEN, I.** en **SAVAGE, N.**, «The legal problems of paperless trading», *Journal of Business Law*, 1989, 102

(19) Een vermoeden dat deze hinderpaal kan omzeilen bestaat in de zgn. '*P.I.N.-practice – Personal Identification Number*'. Door een adequate beveiliging van het elektronisch netwerk via codenummers kan eventueel het vermoeden van onbevoegdheid worden omgekeerd. Dit blijft uiteraard een feitenkwestie die onderworpen blijft aan de soevereine appreciatiebevoegdheid van de rechter of arbiter.

(20) Naar Belgisch recht kan het getuigenbewijs in *koophandelszaken* echter naar goeddunken worden toegelaten. Deze regel vormt een uitzondering op art. 1341 B.W.

(21) Een antwoord kan gevonden worden in art. 12 van de *U.R.U.*: wanneer de 'issuing bank' de 'advising bank' elektronische betaalopdracht geeft, doch wenst dat enkel de confirmerende L/C het effectieve kredietinstrument is, moet zij dit uitdrukkelijk vermelden in het '*E.D.I.-bericht*', zoniet zal dit laatste als kredietinstrument beschouwd worden. Raadpleeg: **SCHMITTHOFF, C.M.**, o.c., 79-80

(22) Daartoe werd door het '*Comité Maritime International (C.M.I.)*' een *International Subcommittee* opgezet dat zich grondig zal verdiepen in het probleem van de '*Electronic Transfer of Rights to Goods in Transit*'.

(23) Raadpleeg: **RAMBERG, J.**, «Incoterms in the Era of Electronic Data Interchange», in *Forum internationale*, nr. 13, Deventer, Kluwer, Law and Taxation Publishers, 1990, 12-13

(24) Een koopcontract (eigendomsoverdracht) ligt voor van zodra een wilsovereenstemming (consensueel contract) bestaat over zaak en prijs (art. 1583 B.W.). De verdere modaliteiten van de koop kunnen door partijen contractueel geregeld worden: zo bvb. de betalingswijze, de kostenverdeling, de levering enz.

(25) Als *vertrekcontracten* worden beschouwd: EXW, FCA, FOB, FAS, CFR, CIF, CPT en CIP.

Als *aankomstcontracten* worden aangezien: DAF, DES, DEQ, DDU en DDP.

(26) Vallen onder de *directe levering*: EXW, DES, DEQ, DAF, DDU en DDP.

Vallen onder de *indirecte levering*: FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP.

(27) Men onderscheidt doorgaans drie soorten risico's: het **totale verlies** van de goederen, de **averij of gebreken** aan de goederen en de **laattijdige oplevering** der goederen.

De laattijdige oplevering kan eventueel het gevolg zijn van *politieke omstandigheden* zoals opeising en handelsembargo.

Raadpleeg: **DERAINS, Y.**, o.c., 12

(28) Merk wel op dat de **aanmaning** het risico verplaatst: wanneer de zaak tenietgaat nadat de koper de verkoper had aangemaand tot levering, is het verlies voor de verkoper.

Raadpleeg: **MERCHIEERS, Y.**, *Bijzondere Overeenkomsten*, Gent, Story-Scientia, 1984, 9

(29) Raadpleeg: **DERAINS, Y.**, o.c., 13

(30) Deze zienswijze vloeit voort uit het Latijnse adagium '*genera non pereunt*'.

(31) Voor een betere omschrijving van individualisatie: zie art. 67 van het Weens Koopverdrag van 1980: individualisatie kan geschieden door het aanbrengen van een identificatieteken op de goederen, door identificatie van de goederen in de vervoerdocumenten, door een bekendmaking aan de koper of door enig ander middel.

(32) Als **kosten** bij een internationale koop komen o.m. in aanmerking: transportkosten, inklarings- en uitklaringskosten, stuwingskosten (wanneer deze niet in de vracht zijn inbegrepen), verpakkingskosten, verzekeringpremies, verificatiekosten, taxen en zegelrechten, documentaire kosten (waaronder deze ter verkrijging van het cognossement, de invoervergunning, het certificaat van oorsprong, de consulaire factuur, transitopapieren enz.)

(33) Het typevoorbeeld voor België zijn de gebruiken in de Haven van Antwerpen. We komen hier later op terug.

In Zweden werd een specifiek (met Incoterms compatibel) kostenallocatiestelsel voor cargovervoer uitgewerkt dat de benaming '**Combiterms**' meekreeg: raadpleeg hierover **EISEMANN, F.**, *Usages de la vente internationale – Les Incoterms aujourd'hui et demain*, Parijs, Editions Jupiter, 1980, 258; **RAMBERG, J.**, «Incoterms 1980», in *The Transnational Law of International Commercial Transactions – Studies in Transnational Economic Law* (HORN, N. en SCHMITTHOFF, C.M. Ed.), II, Deventer, Kluwer, 1982, 149-150)

(34) Deze problematiek doet zich voor bij de 'trade terms' EXW, FCA en FAS.

(35) Charterparty-voorwaarden (m.b.t. laad- en loskosten en overligbepalingen) worden dus **niet** geregeld in de Incoterms. Voorwaarden zoals **FIO** (Free in and out: laadkosten ten laste van de inlader-verkoper, loskosten ten laste van de ontvanger-koper) worden niettemin soms verkeerdelijk gekwalificeerd als Incoterm. Over deze laad- en loskosten ('*Gross Terms*', '*Free In and Out*' en '*Free In and Out, Stowed and Trimmed*'): Raadpleeg **DE VOS, J.**, *Europees Goederenverkeer over land en zee in 1992*, Gent, Euro Trans Lloyd Agency, 1990, 355-357; **DU PONTAVICE, E.**, «Les obligations des parties dans la vente CAF», *Eur. Vervoer.*, 1982, 370-371

(36) Over de normen van I.P.R. als '**fall-back rules**' t.o.v. de Incoterms: raadpleeg **BIANCA, C.M. en BONELL, M.J.**, *Commentary on the International Sales Law: The 1980 Vienna Sales*

Convention, Milaan, Giuffrè, 1987, 258-259; **DE VRIES, H.**, «The passing of risk in international sales under the Vienna Sales Convention 1980 as compared with traditional Trade Terms», *Eur. Vervoerr.*, 1982, 495 e.v.; **HONNOLD, J.**, «Uniform Law and Uniform Trade Terms – Two approaches to a common goal», in *The Transnational Law of International Commercial Transactions – Studies in Transnational Economic Law* (HORN, N. en SCHMITTHOFF, C.M. Ed.), II, Deventer, Kluwer, 1982, 170-171; **SCHMITTHOFF, C.M.**, «Nature and Evolution of the Transnational Law of Commercial Transactions», in *The Transnational Law of International Commercial Transactions – Studies in Transnational Economic Law* (HORN, N. en SCHMITTHOFF, C.M. Ed.), II, Deventer, Kluwer, 1982, 22

(<sup>37</sup>) Wat betreft de *toepasselijke wet* beroepen sommige landen (België, Finland, Denemarken, Italië, Frankrijk, Noorwegen, Zweden, Zwitserland en Nigeria ratificeerden het Verdrag) zich ter bepaling van de *lex contractus* op de **Haagse Conventie betreffende de internationale koop van lichamelijke roerende zaken van 1955** (gereviseerd in 1985): de wilsautonomie blijft de regel (art. 2), zoniet wordt het geschil objectief aangeknoopt bij de wet van het land waar de *verkoper* zijn gewone verblijfplaats heeft op het ogenblik dat hij het aankooporder ontvangt, tenzij de verkoper het order ontvangt in het land van de koper of het contract in het land van de koper moet uitgevoerd worden, c.q. het recht van het land van de *koper* zal weerhouden worden als *lex contractus* (art. 3). Deze Haagse Conventie primeert boven het Verdrag betreffende het *toepasselijk recht op verbintenissen uit overeenkomst van 19 juni 1980, en dit o.b.v. art. 21 van laatstgenoemde Conventie*. Daarnaast is er ook het **Weens Koopverdrag van 1980** (ter vervanging van de eenvormige Haagse koopwetten van 1964), dat reeds in 11 landen van kracht is, maar nog niet door België werd geratificeerd, zodat de Belgische rechter voorlopig aangewezen blijft op de **eenvormige Haagse Koopwetten**. Het dient bovendien benadrukt dat men steeds rekening moet houden met de zgn. '*règles d'application immédiate*' en de '*exceptie van internationale openbare orde*'.

Raadpleeg: **ERAUW, J.**, *Beginselen van Internationaal Privaatrecht*, Gent, Story-Scientia, 1985, 116-128 en 236-237

(<sup>38</sup>) Veelal berust een '*arbitral award*' niet op één of ander staatsrecht, doch veeleer op internationale handelsgebruiken (*lex mercatoria*) zoals het beginsel van de goede trouw bij de uitvoering van de overeenkomst of het beginsel dat aan de schuldeiser de verplichting oplegt zijn nadeel te beperken.

Raadpleeg: **DERAINS, Y.**, *o.c.*, 28

(<sup>39</sup>) Raadpleeg o.m.: **BRAECKMANS, H.**, «De *lex mercatoria* – zijn verhouding tot het nationaal recht en meer specifiek tot het internationaal privaatrecht», *R.W.*, 1983-84, kol. 2655; **GOLDMAN, B.**, «*Lex mercatoria*», in *Forum Internationale*, nr. 3, Deventer, Kluwer, Law and Taxation Publishers, 1990, 5; **GOLDMAN, B.**, «*La lex mercatoria dans les contrats et l'arbitrage internationaux*», *Journ. Dr. Internat. (Clunet)*, 1979, 487 **LOQUIN, E.**, «*La réalité des usages du commerce international*», *R.I.D.E.*, 1989, 163

(<sup>40</sup>) **BRAECKMANS, H.**, *o.c.*, kol. 2655-2665; **SCHMITTHOFF, C.M.**, «Nature and Evolution of the Transnational Law of Commercial Transactions», in *The Transnational Law of International Commercial Transactions – Studies in Transnational Economic Law* (HORN, N. en SCHMITTHOFF, C.M. Ed.), II, Deventer, Kluwer, 1982, 23-27

(<sup>41</sup>) Een eerste spoor van de *lex mercatoria* in onze Belgische rechtspraak vinden we terug in een vonnis van de Rechtbank van Koophandel te Brussel, 16 november 1978, *Rev. Banque*, 1980, 249

Voor een bespreking: raadpleeg **GLANSDORFF, B. en DIEUX, X.**, «*Droit commercial général. Examen de jurisprudence (1980-1987)*», *T.B.H.*, 199-200

(<sup>42</sup>) O.m. kan hier '**The I.C.C. Court of Arbitration**' worden vernoemd, dat een eigen set van arbitrageregelen heeft ontwikkeld: '**The I.C.C. Rules of Conciliation and Arbitration**' (sinds 1 januari 1988 is het gewijzigde reglement in werking getreden: zie I.C.C. publicatie nr. 447).

(<sup>43</sup>) Een gewoonterecht staat een trapje hoger op de juridische waardenschaal dan het feitelijk gebruik: men kan inderdaad slechts spreken van een geconcipeerd **gewoonterecht** wanneer er bij een rechtssubject het bewustzijn (*de 'opinio necessitas'*) aanwezig is dat het feitelijk gebruik van een *objectieve en sanctioneerbare regel* is.

Raadpleeg: **BRAECKMANS, H.**, *o.c.*, kol. 2668-2669

(<sup>44</sup>) **GOLDMAN, B.**, *o.c.*, 8, 10-11, 21-22 en de talrijke '*arbitral awards*' waarnaar deze auteur



verwijst (pp. 15-17): de *lex mercatoria* bestaat autonoom doch niet onafhankelijk.  
Raadpleeg ook: **LOQUIN, E.**, *o.c.*, 183

(45) **BRAECKMANS, H.**, *o.c.*, kol. 2669-2670: zij zouden ten hoogste kunnen beschouwd worden als **feitelijke gebruiken** zijnde clausules welke partijen doorgaans in hun overeenkomst opnemen. Hun bindende kracht is dan ook alleen gebaseerd op de wilsautonomie van de partijen (art. 1134 B.W.). Ook HORN blijft kritisch: **HORN, N.**, «Uniformity and diversity in the law of international commercial contracts», in *The Transnational Law of International Commercial Transactions – Studies in Transnational Economic Law* (HORN, N. en SCHMITTHOFF, C.M. Ed.), II, Deventer, Kluwer, 1982, 16

(46) Alleen nationale rechtsstelsels kunnen immers rechtsgevolgen verbinden aan feitelijke gebruiken waaronder de Incoterms. Aldus is de ontwikkeling van de *lex mercatoria* integraal afhankelijk van het nationaal recht: slechts wanneer het nationale recht zich er niet tegen verzet, kan de *lex mercatoria* in de overeenkomst worden opgenomen. Aldus gewaagt men van de **relativiteit van de *lex mercatoria***.

Raadpleeg: **BRAECKMANS, H.**, *o.c.*, kol. 2674-2675; **BREDIN, J.D.**, «La loi du juge», in *Le Droit des relations économiques internationales*, *Etudes offertes à Berthold Goldman*, Parijs, LITEC, 1983, 15; **LAGARDE, P.**, «Approche critique de la *lex mercatoria*», in *Le Droit des relations économiques internationales*, *Etudes offertes à Berthold Goldman*, Parijs, LITEC, 1983, 125.

(47) Ondanks hun verdwijning kunnen deze 'trade terms' niettemin **nog steeds** het voorwerp uitmaken van een contractuele clausule. Niets belet immers partijen om, gebruik makend van hun contractuele vrijheid, de risico- en kostentransfer in een contractueel beding te omschrijven op een wijze die volkomen overeenstemt met de regeling van deze voormalige Incoterms FOR/FOT of FOA. Uiteraard zullen zij in een hangend geschil niet meer als éénduidige Incoterm door de (scheidings)rechter(s) kunnen gekwalificeerd worden.

Voor de uitwerking van dit contractueel beding kunnen partijen zich uiteraard laten leiden door de desbetreffende Incoterm-regeling zoals zij was geconcipeerd in de versie 1980: voor een uitstekende leidraad daartoe: raadpleeg **DERAINS, Y.**, *o.c.*, 49-61 en 97-114

(48) Vandaar de vaak gehoorde slogan '*Verkoop-CIF en koop-FOB*': de CIF-verkoop biedt voor de verkoper niet alleen financiële voordelen (bvb. gunstige getrouwheidspremies bij verzekeringsmaatschappijen, voordeliger transport- en vrachtvoorwaarden bij rederijen) doch ook commerciële voordelen doordat een supplementaire service aan de koper kan worden verschaft (de koper hoeft zich niet te bekommeren over het transport en de verzekering), hetgeen bijdraagt tot de competitiviteit van het produkt. Raadpleeg: **X.**, «Maîtriser le transport et l'assurance», *L'assurance française*, 1978, 24-27; **X.**, «De Incoterms: de toepassing ervan in de realisatie van documentaire kredieten», *Bulletin van de Generale Bank*, 21 september 1990, 3 en 5

(49) Voor een volledige neerslag van de verplichtingen van koper en verkoper: raadpleeg **X.**, *Incoterms 1990*, Parijs, I.C.C. publicatie nr. 460, 1990

(50) Men spreekt soms ook van *Ex Factory*, *Ex Warehouse of Ex Store*. Soms wordt de term *Ex Store* aangewend voor een specifieke verkoop nl. deze van diepgevroren vlees: hij wordt dan meestal geconcipeerd als *Ex Refrigerating Store*. Raadpleeg: **SCHMITTHOFF, C.M.**, *The Export Trade (The Law and Practice of International Trade)*, London, Stevens & Sons Limited, 1990, 13. Andere varianten (die nochtans de grond van de Incoterm niet wijzigen) zijn: *Ex Mill en Ex Plantation*. Ze hebben betrekking op de verkoop van plantageprodukten zoals koffie en thee. Daarnaast is er nog *Ex Tank* m.b.t. verkoop van plantaardige en dierlijke oliën en vetten. Raadpleeg: **VAN DELDEN, R.**, *o.c.*, 142 e.v.

(51) De zuivere EXW-prijs omvat derhalve enkel de kostprijs der goederen eventueel verhoogd met de prijs van een speciale door de koper gewenste aangepaste verpakking.

(52) Vroeger werd ook de term '*franco bord*' gehanteerd doch deze werd verlaten wegens een constante verwarrring met de term '*franco à bord (free on board)*'. Getuige hiervan een arrest van het **Frans Hof van Cassatie**: Cass.fr., 27 november 1947, *D.M.F. (Droit Maritime Français)*, 1948, 44

(53) Een '*lichter*' is een vaartuig van geringe diepgang dat bestemd is tot het vervoer van lading van en naar de wal. Men gebruikt het hoofdzakelijk voor het laden en lossen van zeeschepen welke t.g.v. de te hoge tonnemaat de haven niet kunnen binnenvaren en derhalve buiten de haven geankerd liggen.

(54) Het behoort tot de verplichtingen van de verkoper op eigen kosten een lichter ter beschikking te houden.

**Anders:** SCHMITTHOFF stelt dat de risico's slechts overgaan wanneer de goederen, welke via lichter tot nabij het geankerde schip werden gebracht, de scheepsreling van het schip hebben overschreden. Wensen partijen de aansprakelijkheid van de verkoper op lichter te verlichten, dan moeten zij een specifieke clausule 'free on lighter' stipuleren, in welk geval de risicotransfer plaatsgrijpt bij de overschrijding van de scheepsreling van de lichter. Raadpleeg: SCHMITTHOFF, C.M., *The Export Trade (The Law and Practice of International Trade)*, London, Stevens & Sons Limited, 1990, 13. M.i. is dit stricto sensu geen FAS-verkoop (Incoterms 1990) meer maar een verbasterde FOB-verkoop.

(<sup>55</sup>) Deze handelsterm is door de jaren heen steeds de meest gestipuleerde Incoterm geweest: getuige daarvan de talrijke jurisprudentiële en arbitrale beslissingen welke over zowat de hele wereld werden gewezen: Raadpleeg SASSOON, D., *CIF and FOB contracts, British Shipping Laws*, V, London, 1975.

Zie ook: LEW, J.D.M., *Applicable Law in International Commercial Arbitration*, New-York, Oceana Publications Inc., 1978, 458-462

(<sup>56</sup>) De scheepsreling werd beschouwd als de wettelijke grenslijn (*Custom's border*) tussen het land van de koper en dat van de verkoper. Zie RAMBERG, J., «Incoterms 1980», in *The Transnational Law of International Commercial Transactions - Studies in Transnational Economic Law* (HORN, N. en SCHMITTHOFF, C.M. Ed.), II, Deventer, Kluwer, 1982, 142

(<sup>57</sup>) De kosten tot het verkrijgen van het cognossement worden dus gedragen door de FOB-koper.

(<sup>58</sup>) In de FOB-prijs zijn begrepen: de kostprijs van de koopwaar, de transportkosten van de fabriek naar de inschepingshaven en de kosten van levering aan boord van het schip.

(<sup>59</sup>) Raadpleeg HEENEN, J., *Vente et Commerce Maritime*, Brussel, Bruylant, 1952, 300

(<sup>60</sup>) De koper is inderdaad verplicht te zorgen voor een 'suitable ship (geschikt vaartuig)'. Daarvoor dient het schip geschikt, klaar en bereid te zijn om de goederen veilig en zonder averij te vervoeren. Zo is bvb. voor het vervoer van verse groenten of vlees een *koelschip* noodzakelijk. Raadpleeg: SCHMITTHOFF, C.M., o.c., 28

(<sup>61</sup>) De FOR/FOT en FOA termen werden immers geschrapt.

(<sup>62</sup>) Alle hiernavolgende termen uit de C-groep worden gecatalogeerd als 'aflaadcontracten'. Het weze hier opgemerkt dat de ontschepingshaven (= bestemmingshaven) de haven is in het land van de koper of in het land onmiddellijk grenzend aan dat van de koper (in casu voor Zwitserland, Oostenrijk en Hongarije).

Dit geldt eveneens voor de termen CIF, DES en DEQ.

Raadpleeg: VON HOFFMANN, B., «Passing of risk in International sales of goods», in *International Sale of Goods (Dubrovnik Lectures)* (VOLKER, P. en SARCEVIC Ed.), New-York, Oceana Publications Inc., 1986, 281

(<sup>63</sup>) De vracht of scheepshuur is de huurprijs van een schip of ander zeevaartuig, die geregeld wordt door de overeenkomst van partijen. Deze wordt steeds vermeld op de *charterparty (C/P)* of bevrachtingsovereenkomst zijnde het geschreven bewijsstuk van het contract van scheepshuur. Raadpleeg: ENGELS, C., *Maritieme voorrechten en hypothecken*, Gent, Story-Scientia, 1985, 25. Meestal bevat de vrachtprijs eveneens de lossingskosten. Dit is het geval in het zgn. 'liner terms transport'. Wanneer de goederen evenwel niet via 'constante lijnen' worden vervoerd, wordt aan de CFR (of CIF) term het begrip 'landed (gelost)' toegevoegd.

(<sup>64</sup>) Wenst men bvb. een tijdsclausule in te voegen in de zin van 'dispatch not later than ... (verzending uiterlijk voor ...)' dan doet men er goed aan dit in een afzonderlijke clausule onder te brengen bij de verzendingsmodaliteiten. Teneinde de draagwijdte van de Incoterms geen geweld aan te doen, dient men constructies als bvb. 'CFR Rotterdam not later than ...' ten zeerste te vermijden. Een toevoeging in de zin van 'CFR Rotterdam afloat' wijst op een 'in transitu-aankoop' waarbij de koper (die nog geen eigenaar is) mogelijks risico's moet aanvaarden die zich reeds hebben voorgedaan (nl. in de tijdsspanne tussen de overschrijding van de scheepsreling als aanvangspunt van de opname van het risico ten zijnen laste en het sluiten van de in transitu-koop als aanvangspunt van de eigendomsoverdracht), tenzij de verkoper wist of behoorde te weten dat de ingeschepte goederen verloren of beschadigd waren en hij dit niet aan de koper had gemeld. Deze oplossing wordt ook voorzien in art. 68 van het Weens Koopverdrag van 1980.

Raadpleeg: X., *Incoterms 1990*, Parijs, I.C.C. brochure nr. 460, 1990, 108-109

(<sup>65</sup>) Kh. Luik, 14 november 1980, *B.R.H.*, 1981, 370

(66) Sommigen zijn de mening toegedaan dat de CIF-term een verder doorgedreven en t.g.v. de technologische evolutie gegroeide vorm is van de klassieke FOB-term. Raadpleeg: SASSOON, D., «Application of FOB and CIF Sales in Common Law Countries», *Eur. Vervoerr.*, 1981, 51-52. Vermeldenswaard is ook dat bij een CIF-verkoop partijen kunnen overeenkomen dat het transport zal verricht worden op kosten van de koper doch op risico van de verkoper: Burgerlijke Rechtbank Genua, 27 september 1988, *Eur. Vervoerr.*, 1989, 70. Deze beslissing lijkt mij een té verregaande nuancering die de CIF-term elke betekenis ontnemt.

De CIF-prijs is **ondeelbaar** en **forfaitair**, en omvat de kostprijs van de goederen, de verzekeringspremie en de vrachtkosten tot de bestemmingshaven. Zo zal de koper niet kunnen eisen dat deze de CIF-prijs 'uiteenrafelt' teneinde bvb. een prijsdaling van de vrachtkosten (welke zich manifesteert in de tijdsspanne tussen het afsluiten van het contract en de effectieve verzending) te regulariseren: Parijs, 2 maart 1956, *D.M.F.*, 155

(67) De verzekeringsproblematiek wordt infra dieper behandeld.

(68) Cass., 15 oktober 1925, *Pas.*, 1926, I, 11

De wederrechtelijke weigering van de scheepsdocumenten door de koper impliceert de **ontbinding van rechtswege van de koop** o.b.v. art. 1657 B.W. Raadpleeg: VAN RIJN, J. en HEENEN, J., *Principes de Droit Commercial*, III, Brussel, Bruylant, 1960, 106

(69) Raadpleeg: DELWAIDE, L. en BLOCKX, J., «Kroniek van het Zeerecht – Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989», *T.B.H.*, 1989, 1010 en de verwijzingen aldaar: DE VOS, J., o.c., 132; FREDERICQ, L. en S., *Handboek van het Belgisch Handelsrecht*, III, Brussel, Bruylant, 1980, 102; SCHMITTHOFF, C.M., o.c., 40-42

Anders: VAN RIJN, J. en HEENEN, J., o.c., 103: van aanvaarding is er **enkel sprake** bij ontvangst van de **documenten**.

(70) De **lokale transporteur**, die de zaken vervoert tot aan de plaats van waaruit ze naar de koper worden verzonden, wordt doorgaans **niet als eerste vervoerder** gekwalificeerd. Aldus gaan de risico's niet over wanneer de goederen aan hem worden afgegeven. Dit laatste is evenmin het geval wanneer de goederen worden afgeleverd aan de (weliswaar eerste) vervoerder welke in dienst werkt van de verkoper. Men vereist daarentegen dat het moet gaan om de **eerste onafhankelijke vervoerder**.

Raadpleeg: HERBOTS, J.H., *De transnationale koopovereenkomst – Het Weense Koopverdrag van 1980*, Leuven, Acco, 1991, 61; HONNOLD, J., *Uniform Law for International Sales (under the 1980 United Nations Convention)*, Deventer, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1982, 374-375

**Merk op:** deze interpretatie ging uit van de gelijkaardige bepaling (art. 67) in het Weens Koopverdrag, doch mag m.i. ook op de FCA-term worden toegepast.

(71) Alle termen uit de D-groep worden 'aankomstcontracten' genoemd.

(72) De partijen worden aanbevolen de verzekeringregeling afzonderlijk in het koopcontract te bedingen.

(73) Het gering succes van deze term wordt verklaard door het feit dat de verkoper geen aansprakelijkheid op zich wenst te nemen i.v.m. het lossen van de goederen wanneer hij geen vertegenwoordiger heeft in de ontschepingshaven (die vertrouwd is met de lokale gebruiken). Raadpleeg: SCHMITTHOFF, C.M., o.c., 58

(74) X., *Incoterms 1990*, Parijs, I.C.C. publicatie nr. 460, 1990, 105-106

(75) *Ibid.*

(76) Deze regeling geldt vanzelfsprekend niet voor de EXW en FAS 'trade terms' evenmin als voor de termen behorend tot de D-categorie.

(77) Men spreekt van de 'estoppel-functions' van de waybill: X., *Incoterms 1990*, Parijs, I.C.C. publicatie nr. 460, 1990, 16

(78) Het 'Comité Maritime International' is echter druk doende dit euvel te verhelpen in de vorming van de zgn. 'Uniform Rules for Sea-waybills'.

(79) De 110% wordt berekend op de in het koopcontract bepaalde waarde d.w.z. op de prijs vermeld in de **handelsfactuur**, en niet op de finale kostprijs welke de koper zal moeten betalen. Derhalve worden in de berekeningsgrondslag niet de kosten meegerekend welke ten laste zijn van de koper (bvb. vracht, loskosten, inkларingskosten enz.) Raadpleeg: DERAINS, Y., o.c., 150

(80) Dit is een duidelijk voorbeeld van een **protectionistische maatregel**: door ondernemingen de CIF-verkoop en CFR- of FOB-aankoop op te leggen wordt de deviezenvoorraad partieel veilig

gesteld vermits vreemde deviezen ter betaling zullen aangeboden worden aan de lokale rederijen en verzekeringsmaatschappijen. Raadpleeg: **RAMBERG, J.**, «Incoterms 1980», in *The Transnational Law of International Commercial Transactions – Studies in Transnational Economic Law* (HORN, N. en SCHMITTHOFF, C.M. Ed.), II, Deventer, Kluwer, 1982, 139

<sup>(81)</sup> Het systeem is hetvolgende: wanneer een door de koper gedekt schadegeval volledig of gedeeltelijk niet binnen de overeengekomen termijn wordt betaald, zal de koper op grond van zijn eigen polis schadeloos worden gesteld, mits hij zich ertoe verbindt zijn verzekeraar-gesubrogeerde te helpen bij de terugvordering van de door de verzekeraar van de verkoper verschuldigde schadeloosstelling.

Raadpleeg: **X.**, «De Incoterms: de toepassing ervan in de realisatie van documentaire kredieten», *Bulletin van de Generale Bank*, 21 september 1990, 3

<sup>(82)</sup> Wegens het verbod van dubbele verzekering van en dubbele vergoeding voor éénzelfde risico, is een dergelijke 'contingency-insurance' aan zeer strenge voorwaarden onderworpen.

Raadpleeg over deze verzekering: **ADRIAENSSENS, E.** en **SERRURE, D.**, *o.c.*, 302-304

<sup>(83)</sup> Deze verzekering dient te worden gesloten met 'underwriters' (zoals bij de Lloyd's polis) of met een verzekeringsmaatschappij van goede naam.

<sup>(84)</sup> Over de waarde van de *insurance policy, certificate of insurance, broker's cover note en letter of insurance*: Raadpleeg **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 39-40 en 501-502

<sup>(85)</sup> Aldus werden volgende herschikkingen doorgevoerd:

- de 'F.P.A. (Free form Particular Average) – condition' werd vervangen door de 'Institute Cargo Clause C'.

- de 'W.P.A. (With Particular Average) – condition' werd vervangen door de 'Institute Cargo Clause B'.

- de 'All Risks – condition' werd vervangen door de 'Institute Cargo Clause A'.

Voor een duidelijk overzicht van deze clausules: Raadpleeg **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 513 e.v.

<sup>(86)</sup> Deze 'Institute Cargo Clauses' werden door talrijke verzekeringsmaatschappijen in diverse landen overgenomen.

<sup>(87)</sup> Daartoe werd door de I.C.C. in 1985 een **noot** toegevoegd aan artikel A.5 van de CIF-regeling.

Raadpleeg: **DERAINS, Y.**, *o.c.*, 150

<sup>(88)</sup> In het kader van de 'Lloyd's Marine Policy' betreft het de 'Institute War Clauses (Cargo)' en de 'Institute Strikes Clauses (Cargo)'.

Raadpleeg: **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 513

<sup>(89)</sup> *Particuliere averij* ontstaat wanneer schade wordt veroorzaakt door **toeval** of **schuld van derden**. Zij wordt vergoed wanneer ze gedekt is door een verzekeringspolis onder 'W.P.A. (With Particular Average) – conditions' (thans vervangen door de 'Institute Cargo Clause B'). *Averij-grosse (General Average)* doet zich voor wanneer men **opzettelijk** overgaat tot buitengewone opoffering of uitgaven met het doel *het schip, de lading en de vrachtprijs* te vrijwaren. *Averij-grosse* wordt **door elke verzekeringspolis gedekt**. Het schadebedrag wordt bepaald door 'dispatcheurs'. De 'International Law Association' heeft in 1974 een regeling uitgewerkt m.b.t. *averij-grosse* welke bekend staat onder de benaming 'York-Antwerp Rules'. Raadpleeg: **ADRIAENSSENS, E.** en **SERRURE, D.**, *o.c.*, 298-299; **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 522-525

<sup>(90)</sup> Samen met de 'Institute Cargo Clauses' is deze 'Lloyd's Marine Policy' sinds 1982 de vervanger van de vroegere 'Lloyd's S.G. Policy (Ships and Goods)'. Meer over 'Marine Insurance' bij **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 488 e.v.

<sup>(91)</sup> De 'Antwerpse voorwaarden' voorzien drie mogelijke dekkingen nl. verzekering volgens art. 10, art. 8 (volle voorwaarden) en de 'grote voorwaarden'.

De verzekerde waarde omvat de kostprijs van de goederen, de vrachtprijs, de verschepingskosten, de verwachte winst en alle andere onkosten.

Over de 'Antwerpse polis': Raadpleeg **ADRIAENSSENS, E.** en **SERRURE, D.**, *o.c.*, 299-302; **TRICOT, L.**, «Het Zeerecht morgen», *R.W.*, 1987-88, 1423

<sup>(92)</sup> **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 489

<sup>(93)</sup> Een typevoorbeeld dat het nut van dergelijke verzekering aantoont betreft de uitoefening door de verkoper van zijn recht van 'stoppage in transitu': wanneer de verkoper gedurende het transport de insolventie van de koper verneemt, kan hij het transport onderbreken. De schade aan de (bvb. bederfelijke) goederen wordt in eerste instantie door een dergelijke verzekering

gedekt. Deze verzekering is ook aan te raden wanneer de verkoper de koper krediet of uitstel van betaling heeft verleend. Raadpleeg: **DERAINS, Y.**, *o.c.*, 16; **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 55 en 508

<sup>(94)</sup> Raadpleeg: **X.**, «De Incoterms: de toepassing ervan in de realisatie van documentaire kredieten», *Bulletin van de Generale Bank*, 21 september 1990, 3-4

<sup>(95)</sup> **DERAINS, Y.**, *o.c.*, 22

<sup>(96)</sup> Niettemin werden wel reeds bepaalde documenten ontwikkeld zoals de '*B/L for Combined Transport*' en de '*Negotiable FIATA Combined Transport B/L*'. Het eerste is het werk van de I.C.C., het tweede van de FIATA (internationale beroepsfederatie der expediteurs). Raadpleeg: **ADRIAENSSENS, E.** en **SERRURE, D.**, *o.c.*, 238-239

<sup>(97)</sup> **DERAINS, Y.**, *o.c.*, 22-23; **ROWE, C.**, «The contribution of the ICC to the development of international trade law», in *The Transnational Law of International Commercial Transactions – Studies in Transnational Economic Law* (HORN, N. en SCHMITTHOFF, C.M. Ed.), II, Deventer, Kluwer, 1982, 57

<sup>(98)</sup> Voor jurisprudentie daaromtrent: Raadpleeg **HERBOTS, J.**, **CLARYSSE, D.** en **WERCKX, J.**, «Overzichten van rechtspraak – Bijzondere Overeenkomsten (1977-1982)», *T.P.R.*, 1985, 808 e.v.

<sup>(99)</sup> **MERCHIERS, Y.**, *o.c.*, 27-33

<sup>(100)</sup> Over de bewijslast bij niet-conforme levering naar Belgisch recht: Raadpleeg **HERBOTS, J.H.**, *o.c.*, 289-290

<sup>(101)</sup> Raadpleeg: **DERAINS, Y.**, *o.c.*, 39, 66, 82 en 133

<sup>(102)</sup> Deze zal aan een gespecialiseerde onderneming de opdracht geven een conformiteitscertificaat af te leveren.

<sup>(103)</sup> Cass. fr., 1 maart 1892, *D.P.*, 1892, 235; Cass. fr., 15 mei 1972, *D.M.F.*, 1972, 174; Kh. Luik, 18 juni 1982, *B.R.H.*, 1983, 298; Kh. Antwerpen, 17 januari 1955, *Jur. Anvers*, 1955, 315. Raadpleeg ook: **HEENEN, J.**, *o.c.*, nr. 321; **HERBOTS, J.H.**, *o.c.*, 288-289

<sup>(104)</sup> Brussel, 5 januari 1971, *Eur. Vervoerr.*, 1971, 218; Kh. Kortrijk, 21 maart 1972, *Rechtspr. Antw.*, 1972, 341

De mogelijkheid bestaat evenwel dat de koper de goederen reeds heeft aanvaard (bvb. in de werkplaats van de verkoper), maar dat hij geen P.S.I. heeft kunnen uitvoeren. De aanvaarding belet hem evenwel niet een conformiteitscontrole in de ontschepingshaven uit te voeren, en evt. aldaar de goederen voor ontvangst te weigeren.

<sup>(105)</sup> Brussel, 5 november 1955, *D.M.F.*, 1959, 58; Kh. Kortrijk, 21 maart 1972, *Jur. Anvers*, 1972, 341. Zie ook: Rennes, 9 februari 1961, *D.M.F.*, 1961, 539; Parijs, 18 december 1958, *D.M.F.*, 1959, 472; Montpellier, 21 mei 1958, *D.M.F.*, 1959, 627

De **zichtbare** gebreken daarentegen worden gedekt door de aanvaarding, waar deze ook geschiedde. Over de vrijwaring voor verborgen gebreken bij CIF-verkoop: zie **FREDERICQ, L.** en **S.**, *Handboek van het Belgisch Handelsrecht*, III, Brussel, Bruylant, 1980, 98

<sup>(106)</sup> Brussel, 28 oktober 1980, *B.R.H.*, 1981, 282; Brussel, 9 november 1979, *R.G.A.R.*, 1979, nr. 10079

<sup>(107)</sup> Zie ook art. 35.2.d van het Weense Koopverdrag van 1980. De kosten moeten ook door de verkoper worden gedragen. Over de opname van de verpakkingskosten in de catalogusprijzen van de koopwaar: Raadpleeg **MEINERTZHAGEN-LIMPENS, A.**, «Typologie des conditions générales dans la vente internationale d'objets mobiliers corporels», in *Les ventes internationales de marchandises*, Collection des Affaires et de l'entreprise (GUYON Ed.), Parijs, Economica, 1981, 79

<sup>(108)</sup> Vgl. met de artt. 35.1 en 35.2.b van het Weens Koopverdrag van 1980.

Bovendien moeten de vereiste *merktekens* op de verpakking worden aangebracht.

<sup>(109)</sup> Raadpleeg: **HERBOTS, J.H.**, *De transnationale koopovereenkomst – Het Weense Koopverdrag van 1980*, Leuven, Acco, 1991, 33; **MEINERTZHAGEN-LIMPENS, A.**, *o.c.*, 79

Over de gebruikelijke verpakking: Raadpleeg ook **HONNOLD, J.**, *Uniform Law for International Sales (under the 1980 United Nations Convention)*, Deventer, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1982, 228; **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 107

Specifiek over de *container als verpakking*: raadpleeg **DE VOS, J.**, *Europees Goederenverkeer over land en zee in 1992*, Gent, Euro Trans Lloyd Agency, 1990, 187; **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 618 e.v.

(110) Cass., 27 juni 1985, *A.C.*, 1984-85, 1511; *Pas.*, 1985, I, 1389, *R.C.J.B.*, 1988, 5; *Eur. Vervoerr.* 1987, 667

(111) Voor een heldere uiteenzetting van de feiten: Raadpleeg **HERBOTS, J.H.**, «Het Dolomietarrest: Over het FOB-beding en de zorg voor de verpakking», in *Liber Amicorum Lionel Tricot*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1988, 275-276

(112) Over de diverse soorten FOB-clausules: zie infra.

(113) De beslissing uit het gecasseerde arrest van het Hof van Beroep te Luik, volgens dewelke de verpakkingsverplichting een resultaatsverbintenis was die moest uitgevoerd worden tot op de plaats van bestemming, miskent de bindende kracht van de FOB-clausule (welke inter partes kracht van wet heeft).

Een aan het Cassatie-arrest gelijkaardige beslissing werd voordien reeds genomen door het Hof van Beroep te Antwerpen: Antwerpen, 1 december 1982, *Eur. Vervoerr.*, 1983, 158

(114) We kunnen dus uit de beslissing enkel distilleren dat een verpakking onder een FOB-verkoop de goederen moet beschermen tot aan de ontschepingshaven (enkel de geografische draagwijdte van de verpakkingsplicht wordt door het Hof beslecht).

Welke juist de gebruikelijke verpakking voor dolomiettransport is blijft in het ongewisse. Bovendien werd noch de oorzaak van de hydratatie noch het toepasselijke recht onderzocht (dit laatste euvel levert evenwel geen noemenswaardige problemen op vermits het Haagse Koopverdrag van 1955 verwees naar het recht van het land van de verkoper, c.q. Belgisch recht). Raadpleeg: **HERBOTS, J.H. en PAUWELS, C.**, «Overzicht van rechtspraak – Bijzondere Overeenkomsten (1982-1987)», *T.P.R.*, 1989, 1128-1129

(115) Raadpleeg: **HERBOTS, J.H.**, *o.c.*, 287-288. Zie ook: **HERBOTS, J.H.**, «La clause FOB, cette méconneue, et ce qu'elle ne règle pas: la non-conformité de la marchandise due à un emballage non adéquat» (noot onder Cass., 27 juni 1985), *R.C.J.B.*, 1988, 14-31

(116) **DERAINS, Y.**, *o.c.*, 87; **HERBOTS, J.H.**, *o.c.*, 282

(117) Cass. fr., 6 januari 1981, *Bull.*, 1981, IV, nr. 6; Cass. fr., 3 mei 1967, *D.M.F.*, 1967, 612; Cass. fr., 25 november 1953, *Bull.*, 1953, III, 367; Cass. fr., 16 februari 1953, *D.M.F.*, 1953, 314; Cass. fr., 3 juli 1951, *D.M.F.*, 1951, 535; Parijs, 31 januari 1957, *D.M.F.*, 1958, 56; Kh. Seine, 17 juni 1954, *D.M.F.*, 1955, 691

In dit verband kan worden opgemerkt dat de kapitein een ontheffing van aansprakelijkheid kan invoeren wanneer volgens hem de schade te wijten is aan een gebrekkige verpakking. Om deze ontheffing tegenwerpelijk te maken aan de derde-cognossementhouder (eigenaar der goederen) dient hij voorbehoud aan te tekenen op de B/L (men spreekt dan van een 'foul B/L'). In ieder geval berust de bewijslast van het oorzakelijk verband tussen fout (gebrekkige verpakking) en schade (aan de goederen) op de kapitein. Raadpleeg: **DE VOS, J.**, *o.c.*, 186

(118) Raadpleeg: **ADRIAENSSENS, E. en SERRURE, D.**, *o.c.*, 300; **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 108

(119) Raadpleeg: **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 109

(120) **WIJFFELS, R.**, «Problèmes de la vente 'FOB Anvers'», *Eur. Vervoerr.*, 1978, 536

(121) Raadpleeg: **ADRIAENSSENS, E. en SERRURE, D.**, *o.c.*, 213-218; **MERCADAL, B.**, «Les ventes FOB et CAF en France et dans les pays de droit latin», *Eur. Vervoerr.*, 1981, 31-35; **VAN DELDEN, R.**, *Overzicht van de handelskoop*, Deventer, Kluwer, 1982, 225-257

**SCHMITTHOFF** maakt het onderscheid tussen het 'strict or classic FOB contract', het 'FOB contract with additional services' en het 'FOB contract (buyer contracting with carrier)': **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 20 en 23-24 alsook **SCHMITTHOFF, C.M. en SARRE, D.A.G.**, *Charlesworth's Mercantile Law*, London, Stevens & Sons, 1984, 374

(122) De CIF- of CFR-prijs daarentegen is bindend voor de verkoper en kan derhalve niet meer gewijzigd worden.

(123) De CIF- of CFR-verkoper handelt in eigen naam.

(124) Raadpleeg: **DELWAIDE, L. en BLOCKX, J.**, *o.c.*, 1012; **DE VOS, J.**, *o.c.*, 132; **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 26 (voetnoot 79a)

(125) **WIJFFELS, R.**, *o.c.*, 542

(126) Raadpleeg **SCHMITTHOFF, C.M.**, *o.c.*, 30

(127) Partijen die voor het eerst met elkaar in zee gaan kunnen van dergelijke FOB-clausule gebruik maken (tenzij wanneer dit een hypotheek zou leggen op het ontstaan van een te verwachten vertrouwensrelatie). Over deze clausule: Raadpleeg **VAN RIJN, J. en HEENEN, J.**, *o.c.*, 101

(128) Een toevoeging in de zin van 'FOB Antwerpen, Incoterms 1990' klinkt absurd: partijen kiezen immers Antwerpen als inschepingshaven juist omwille van de hun bekende afwijkende gebruiken. Door die keuze wensen zij immers de regeling in resolutie 1984 van de AGHA toegepast te zien op hun koopcontract.

**Dit moet evenwel worden genuanceerd:** wanneer de contractanten een verkoop 'FOB Antwerpen – Incoterms 1990' hebben gesloten, zal de **aanlevering van het schip gebeuren o.b.v. de resolutie 1984 terwijl de risico- en kostenovergang op de regeling van de Incoterms berust!** Raadpleeg: **ADRIAENSSENS, E. en SERRURE, D., o.c., 221; WIJFFELS, R., o.c., 537**

(129) Cass., 16 februari 1979, *B.R.H.*, 1979, 396

(130) Deze regeling werd uitgewerkt in de AGHA-resolutie van 1984, welke de 'Antwerpse voorwaarden van 1951' heeft verruimd.

AGHA staat voor de 'Antwerpse Gemeenschap voor de haven' en omvat een zestal beroepsfederaties uit de havensector.

Over de clause **FOB-Antwerpen**, raadpleeg: **ADRIAENSSENS, E. en SERRURE, D., o.c., 219-227; DE BECK, C., «FOB – trois lettres, trois mots, un contrat?», Rev. Banque, 1968, 167-171; DELWAIDE, L. en BLOCKX, J., o.c., 1012-1015; PUTZEYS, J., *Droit des transports et droit maritime, s.l., 1990, 24-26; VAN DOOSSELAERE, J., «Le régime FOB au port d'Anvers», Jur. Anvers, 1956, 5-14; VAN RIJN, J. en HEENEN, J., o.c., 100; WIJFFELS, R., «Problèmes de la vente 'FOB Anvers'», Eur. Vervoerr., 1978, 532***

(131) Deze 'Antwerp Liner Terms vormen samen met de tekst van de 'Laadbrieff van Antwerpen' het eerste deel van resolutie 1984. Op deze Laadbrieff (welke in de haven van Gent de benaming 'Notice of Readiness' meekreeg) wordt in het bestek van deze studie niet verder ingegaan: Raadpleeg hiervoor **DELWAIDE, L. en BLOCKX, J., o.c., 1015-1016; DE VOS, J., o.c., 133**

(132) Cass., 16 februari 1979, *B.R.H.*, 1979, 396

De **perimeter** is de ruimte tussen voor- en achterstevan van het schip over een diepte die zich uitstrekt tot de oppervlakte van de overdekte hangars langs de kade, of bij ontstentenis van dergelijke opslagplaatsen, over een diepte van maximaal 120m. In de praktijk worden de goederen door de **natie (veem)** (Benaming in Antwerpen voor een goederenbehandelaar in de hoedanigheid van uitvoeringsagent van de commissionair-expediteur van de FOB-verkoper) naar de perimeter gebracht op een plaats welke wordt aangeduid door de stuwadoor (uitvoeringsagent van de rederij). Er wordt doorgaans geen ontvangstbewijs afgeleverd (in uitzonderlijke gevallen wordt een 'B/L received for shipment' of een eenvoudig reçu met die woorden overhandigd).

(133) Deze stuwingskosten worden door de stuwadoor gefactureerd aan de rederij, welke deze op haar beurt doorfactureert aan de **FOB-koper** via de scheepsagent (*cargadoor*). Over het juridisch statuut van de scheepsagent, stuwadoor, commissionair-expediteur en natie: Raadpleeg **DELWAIDE, L. en BLOCKX, J., «Kroniek van het Zeerecht – Overzicht van rechtspraak en rechtsleer 1976-1989», T.B.H., 1989, 1017-1045**

(134) Bergen, 9 november 1976, *Eur. Vervoerr.*, 1978, 568; Brussel, 17 juni 1971, *Eur. Vervoerr.*, 1971, 492

(135) Goederen met een gewicht van meer dan 5 ton of een lengte van meer dan 12 m. worden aangeslaan (in de lus gehangen) op de zgn. **blauwe steen**. Vanaf de aanhaling ontstaat de risicotransfer. Het risico bij de aanbieding van containers gaat over door overhandiging van een 'interchange receipt'. Wanneer de goederen worden aangeboden in **lichter** (zgn. LASH-schepen: Lighter Aboard Ship) langszij het zeeschip gaat het risico over van zodra de aangehaalde goederen aan boord worden gehesen.

(136) Raadpleeg: **ADRIAENSSENS, E. en SERRURE, D., o.c., 219-220**

(137) De Amerikaanse FOB-verkoop werd gecodificeerd in de 'Uniform Commercial Code'. Hij wordt gehanteerd in elk internationaal koopcontract waarbij de V.S.A. de rol vertolkt van dominante handelspartner (d.i. bvb. het geval in de handel met het Midden-Oosten).

(138) Raadpleeg: **DERAINS, Y., o.c., 78; WIJFFELS, R., «Incoterms», Eur. Vervoerr., 1987, 3-4**

(139) Raadpleeg: **DERAINS, Y., o.c., 78; SCHMITTHOFF, C.M., o.c., 18-19**

(140) Raadpleeg: **SCHMITTHOFF, C.M., o.c., 53-56; VAN DELDEN, R., o.c., 392**

(141) Anderen nemen aan dat 'exchange' slaat op valutakoerschommelingen.

(142) Het weze opgemerkt dat een L/C als één der voornaamste voorwaarden de overhandiging van een 'clean on board B/L' vereist. Aldus zal de bankier **geen genoeg** nemen met een 'B/L

received for shipment' (dergelijk cognossement is onvolledig vermits het niet preciseert dat de goederen aan boord van het aangeduide schip zijn) **noch met** een 'House B/L (expediteurscognossement)' (vermits het niet werd uitgegeven door een rederij en aldus niet zal erkend worden als door haar onderschreven) **noch met** een 'Charterparty B/L (cognossement volgens charterpartyvoorwaarden)' (vermits charterpartyvoorwaarden tegenstrijdig kunnen zijn met het cognossement zelf) **noch met** een 'Container B/L', 'Combined B/L' of 'LASH B/L', (tenzij partijen dit uitdrukkelijk hebben voorzien in de L/C, en in het laatste geval werd vermeld dat de goederen wel degelijk geladen werden in het kangoeroe- of LASH-schip). Raadpleeg: X., «De Incoterms: de toepassing ervan in de realisatie van documentaire kredieten», *Bulletin van de Generale Bank*, 21 september 1990, 4

(<sup>143</sup>) Voor een overzichtelijk geheel: Raadpleeg **ADRIAENSSENS, E. en SERRURE, D.**, o.c., 230-242

(<sup>144</sup>) Raadpleeg: **ADRIAENSSENS, E. en SERRURE, D.**, o.c., 243-244

(<sup>145</sup>) Raadpleeg: **ADRIAENSSENS, E. en SERRURE, D.**, o.c., 231-234

(<sup>146</sup>) Wanneer evenwel de koper niet voldoet aan bepaalde afspraken zoals bvb. de betalingsplicht bij inschepping, kan de verkoper zijn **retentierecht** uitoefenen op de B/L.

(<sup>147</sup>) Teneinde verlies te vermijden wordt elk van die originelen per **afzonderlijke post** aan de koper verzonden.

(<sup>148</sup>) Dit in tegenstelling tot de zgn. 'Through B/L' (**rechtstreeks cognossement**) waarbij de reder enkel aansprakelijkheid opneemt voor het zeevervoer en voor de rest optreedt als *aangestelde* van de andere vervoerders.

(<sup>149</sup>) Dit Ontwerpverdrag van 1980 is tot op heden dode letter gebleven vermits slechts 5 van de vereiste 30 staten het hebben goedgekeurd.

(<sup>150</sup>) Raadpleeg voor deze rechtspraak: **DELWAIDE, L. en BLOCKX, J.**, «Kroniek van het Zeerecht – Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989», *T.B.H.*, 1991, 159-160

Derhalve zal in België ook de 'FIATA B/L' moeten wijken voor de dwingende voorschriften van het Verdrag van Warschau (inzake luchtvervoer), de C.M.R. (inzake wegvervoer), de H.V.R. (inzake zeevervoer) en de C.I.M. (inzake spoorwegvervoer).

(<sup>151</sup>) Zo speelt de beleidslijn m.b.t. de financiële analyse welke door het ondernemingsmanagement uitgestippeld wordt een aanzienlijke rol: in functie van het resultaat kan immers een kosten-batenanalyse uitgewerkt worden, en kan o.b.v. daarvan een 'cost-adjustment' in stijgende of dalende lijn worden afgewogen (verkoopspolitiek).

(<sup>152</sup>) Raadpleeg: **CASTEL, J.G., DE MESTRAL, A.L.C. en GRAHAM, W.C.**, *International Business Transactions and Economic Relations*, Toronto, Edmond Montgomery Publication Limited, 1986, 524; **CRAHAY, P.**, *Guide des contrats internationaux d'agence et de concessions de vente*, Brussel, Story-Scientia, 1989, 139; **HONNOLD, J.**, *Uniform Law for International Sales (under the 1980 United Nations Convention)*, Deventer, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1982, 145; **SCHMITTHOFF, C.M.**, o.c. 9-10; **VON HOFFMANN, B.**, «Passing of risk in international Sales of Goods», in *International Sale of Goods (Dubrovnik Lectures)* (VOLKER, P. en SARCEVIC Ed.), New-York, Oceana Publications Inc., 1986, 279-280

Om het even of men een 'trade term' hanteert volgens Incoterms 1990 of volgens enige andere 'codex', partijen moeten **uitdrukkelijk** vermelden welk systeem zij op hun contract wensen toegepast te zien. Zie **FOX, W.F. Jr.**, *International Commercial Agreements*, Deventer, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1988, 104-105

(<sup>153</sup>) Over het 'Arbitragehof van de Internationale Kamer van Koophandel: Raadpleeg **HUYS, M. en KEUTGEN, G.**, *L'arbitrage en droit belge et international*, Brussel, Bruylant, 1981, 523-527; **SCHMITTHOFF, C.M.**, o.c., 676-680; **X.**, *The I.C.C. Court of Arbitration*, Parijs, I.C.C. publicatie nr. 447, 1987

(<sup>154</sup>) Aanvullingen en wijzigingen kunnen immers de aangenomen Incoterm volledig denatureren. Indien geen enkele Incoterm 1990 aan de eisen der partijen beantwoordt, verdient het aanbeveling om een gedetailleerde uitwerking van de wederzijdse verbintenissen der partijen (sui generis als het ware) op te nemen in het contract i.p.v. over te gaan tot de ontarding van één of andere Incoterm. Raadpleeg: **CRAHAY, P.**, o.c., 139

(<sup>155</sup>) Een 'foutieve' beslissing van het Hof van Beroep te Brussel werd in dit kader fel bekritiseerd door **WOLFCARIUS** alsook door **DELWAIDE** en **BLOCKX**. Raadpleeg: **DELWAIDE, L. en BLOCKX, J.**, «Kroniek van het Zeerecht – Overzicht van rechtspraak en rechtsleer



1976-1989», *T.B.H.*, 1989, 1009; **WOLFCARIUS, M.**, noot onder Brussel, 28 oktober 1980, *B.R.H.*, 1981, 281 e.v. meer bepaald 293

<sup>(156)</sup> Zie o.a. een arbitrale uitspraak te Antwerpen, 29 december 1978, *Rechtspr. Antw.*, 1979-80, 134. Raadpleeg ook House of Lords, 19 januari 1949, *Jur. Anv.*, 1949, 293; Brussel, 10 maart 1950, *Jur. Anv.*, 1950, 58

<sup>(157)</sup> Raadpleeg: **HELLNER, J.**, «The Vienna Convention and standard form contracts», in *International Sale of Goods (Dubrovnik Lectures)* (VOLKER, P. en SARCEVIC Ed.), New-York, Oceana Publications Inc., 1986, 343