

F. Stevens
BVZ. Commissie 2

BVZ – Commissie 2: Vervoer en Bevrachting

60. Ja. De HVR waren bedoeld ter bescherming van de partijen die niet over een reële onderhandelingsmacht beschikten t.o.v. de zeevervoerder. Deze doelstelling blijft actueel en relevant.

NB. In tegenstelling tot wat in de commentaar staat, beschrijft art. 89 ZW niet het vorderingsrecht van de cognoscentshouder, maar het recht op afgifte. Het ene is niet noodzakelijkerwijze de keerzijde van het andere.

61.

Ja.

Een zeevervoerder die ten gronde aansprakelijk wordt bevonden, moet uiteraard maar eenmaal betalen, doch dit valt technisch te regelen. De zeevervoerder die een van de ladingbelanghebbenden vergoed heeft, heeft bevrjidend betaald; verdere betwistingen zijn tussen de ladingbelanghebbenden onderling uit te vechten.

62.

Indien naammogossmenten in de praktijk nog gebruikt worden, heeft het weinig zin het juridische concept af te schaffen.

63.

Neen.

Onbeperkte aansprakelijkheid bij niet-gedeclareerde deklading is juridisch onjuist. Art. 91, A, § 4, 5°, a ZW bepaalt uitdrukkelijk dat de zeevervoerder in geen geval aansprakelijk is boven de limitatiegrenzen, en dit geldt in elke rechtsvordering tegen de zeevervoerder, ongeacht of die gesteund is op een contractuele of extra-contractuele basis (art. 91, A, § 4bis, 1 ZW).

Ook bij niet-gedeclareerde deklading sneuvelt de limitatie enkel wanneer opzet of roekeloosheid (art. 91, A, § 4, 5°, e) aangetoond wordt.

Cf. Cass. (Fr.), 14 mei 2002, *D.M.F.* 2002, 620.

"Attendu que le transporteur n'est privé du bénéfice du plafond d'indemnisation établi par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou omission du transporteur qui a eu lieu avec l'intention de provoquer le dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement;

Attendu que pour retenir une faute inexcusable du transporteur maritime, l'arrêt retient que ce dernier a fait charger la caisse en pontée, au départ d'une navigation longue à la rencontre de possible tempêtes, sans obtenir l'autorisation du chargeur, ni même aviser ce dernier, sans mentionner sur le connaissement le mode de transport et tandis que la caisse portait très visiblement les marques distinctives d'un matériel sensible à l'eau;

F. Stevens
BVL-Cumhuri &

Attendu qu'en se prononçant par de tels motifs, insuffisants à établir que le transporteur avait agi témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision."

64. Een aantal bepalingen worden in de praktijk nooit (meer) gebruikt, en kunnen weggelaten worden. Bijv.
- vermelding naam en woonplaats van de kapitein
 - verplichting cognossement op te maken in minstens 4 exemplaren

Anderzijds ontbreekt een moderne, praktische en snelle regeling voor niet afgehaalde goederen. Wat moet de zeevervoerder doen met een container die na x maanden nog steeds niet afgehaald is ?

65. Lijkt wel nuttig.

66. Ja, wanneer het gaat om partijen waartussen een duidelijk onevenwicht inzake economische macht / onderhandelingspositie bestaat.

67. Het verschil tussen een reisbevrachting en een zeevervoerovereenkomst is inderdaad zeer beperkt. Het onderscheidingscriterium zou kunnen zijn de machtsverhoudingen tussen partijen:
- * +/- gelijke machtsverhoudingen: bevrachtingsovereenkomst, contractsvrijheid
 - * ongelijke machtsverhoudingen: dwingend recht, bescherming zwakkere partij

68. Wettelijke regeling van de aansprakelijkheid van uitvoeringsagenten (in Frankrijk is, behoudens vergissing, bijv. de aansprakelijkheid van de stuwadoor specifiek geregeld) zou nuttig kunnen zijn.

69. Zeer algemene bepaling:
- een elektronisch bericht is een "geschrift", indien aan de nodige waarborgen (authenticiteit, integriteit, ...) voldaan is;
 - handtekening kan een elektronische handtekening zijn;
 - papieren mechanisme kan vervangen worden door een elektronisch mechanisme, op voorwaarde dat dit elektronisch mechanisme dezelfde functionele kwaliteiten heeft.

70. Zo ruim mogelijk. Wie de vordering instelt, heeft in se geen belang. De vervoerder moet er enkel zeker van zijn dat hij slechts eenmaal moet betalen, wat eenvoudig te realiseren valt.

F. Stevens
FVZ Gemeente &

Een vervoerder die (op basis van een vonnis) betaalt aan ladingbelanghebbende A, heeft daarmee bevrijdend betaald t.o.v. alle andere ladingbelanghebbenden. Verdere discussies zijn uit te vechten tussen de ladingbelanghebbenden onderling, op basis van hun onderlinge (contractuele) verhoudingen, die voor de vervoerder *res inter alios acta* zijn.

74.
De Europese Commissie streeft naar een zeer verregaande bescherming van de reiziger, en had m.i. plannen om het Protocol dwingend op te leggen aan de Europese Lidstaten.

75.
Zijn de limieten die in PAL PROT 2002 opgelegd wordt draagbaar / verzekerbear voor de binnenvaart ?

146.
Een expliciete wettelijk bepaling over het toepasselijke recht en over de bevoegdheid is alleszins wenselijk:
- op alle zeevervoerovereenkomsten voor transport van of naar Belgische haven is dwingend Belgisch recht toepasselijk;
- interpretatieve regel inzake plaats van uitvoering voor die gevallen waarin EEX-Vo van toepassing is (HVJ verwijst in Tessili-arrest uitdrukkelijk naar nationaal recht)
- algemene (en ruime) bevoegdheidsregel voor die gevallen waarin EEX-Vo niet van toepassing is.

)
148.
Ja.

De definitie van "goederen" in de HR, die niet omvatten goederen aan dek geladen en zo vermeld in het cognossement, is door de opstellers van de HR nooit bedoeld als een bescherming van de (derde) houder, maar zeer uitdrukkelijk als een bescherming van de zeevervoerder.

Het vervoer van goederen aan dek (en het vervoer van levende dieren) werd als zeer risicovol beschouwd, zodat men vond dat men, voor dat soort vervoer, de zeevervoerder niet *dwingend* kon onderwerpen aan de verplichtingen die door de HR werden opgelegd. De zeevervoerder krijgt dus de keuze:
- hij mag de deklading vermelden in het cognossement. De HR zijn dan niet van toepassing; hij herwint zijn volledige contractsvrijheid, en kan elke gewenste exoneratieclausule inlaten.
- indien hij echter meent dat hij ook voor de aan dek gestuwde goederen de HR verplichtingen kan naleven, moet hij de deklading niet vermelden in het cognossement.

In dit laatste geval – niet gedeclareerde deklading – blijven de HR van toepassing. SMIEES-TERS en WINKELMOLEN bevestigen dit uitdrukkelijk (Tome II, n° 638 p. 237-238):

"Les animaux vivants et les chargements en pontée sont exposés au cours du voyage maritime à des risques si nombreux, que le transporteur devait conserver la faculté de s'exonérer librement, sous peine de voir monter les frets à des taux prohibitifs.

Mais si tous les transports d'animaux sont exclus du cadre de l'article 91, le chargement en pontée n'est soustrait aux règles qu'à deux conditions: 1° la marchandise doit effectivement avoir été chargée sur le pont; 2° le comaissement doit faire mention de ce mode de chargement.

Le comaissement, qui indique que la marchandise a été mise sur le pont, alors qu'en réalité elle a été arrivée dans les cales, sera donc régi par les Règles tout comme le comaissement qui ne mentionne pas que la marchandise est transportée en pontée."

De loutere tekst van art. 91, A, § 1, c lijdt trouwens tot dezelfde interpretatie.

) Het standpunt van het Hof van Cassatie, dat de vermelding van de deklading een verplichting zou zijn ter bescherming van de derde houder, is juridisch pertinent onjuist (cfr. voortereidende werken, auteurs).

Dit is een *beleidsopitie*, waarvoor het Hof ergens een juridische kapstok heeft gezocht.

Na x jaar mag echter wel eens onderzocht worden of dit nog steeds de juiste *beleidsopitie* is.

Alleszins kan de wetgever deze *beleidsopitie* van het Hof van Cassatie opzij zetten. De Belgische wetgever kan dit, net zoals de Franse wetgever, overigens perfect doen zonder daardoor in conflict te komen met een internationaal verdrag. De HR bepalen niet dat deklading enkel toegelaten zou zijn indien dit feit uitdrukkelijk in het *cognossement* vermeld wordt.

) 150.

Ja.

Eén vogel in de hand is beter dan 10 in de lucht.

Frank Stevens