

## TRANSPORT

Transport maritime – Assurance des propriétaires de navires

De eerste wet (o.g.v. art. 78 Gw.) is de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/20/EG betreffende de verplichte verzekering van scheepseigenaars tegen maritieme vorderingen. Alle schepen die de vlag voeren van een EU-lidstaat, en alle andere schepen die een haven in een EU-lidstaat aandoen, moeten verplicht verzekerd zijn voor de maritieme vorderingen zoals omschreven in het LLMC-verdrag, met minimaal een dekking ten belope van de bedragen waartoe de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken onder dit verdrag zoals gewijzigd door het protocol van 1996. De schepen die onder het toepassingsgebied van de richtlijn en de wet vallen moeten een certificaat aan boord hebben waaruit de verzekeringsdekking blijkt.

De aanwezigheid aan boord en de geldigheid van dit certificaat wordt gecontroleerd door de inspecteurs belast met havenstaatcontrole (Port State Control). Naast de reeds bestaande mogelijkheid in het kader van havenstaatcontrole om een schip dat niet over de vereiste certificaten beschikt aan te houden, wordt nu ook de mogelijkheid ingevoerd om tegen een schip dat niet over een verzekeringscertificaat beschikt een *verwijderingsbevel* uit te vaardigen. Dergelijk bevel heeft tot gevolg dat het schip de toegang wordt geweigerd tot alle EU-havens, zolang geen bewijs van verzekering wordt voorgebracht. De Belgische PSC-inspecteurs hebben ook de mogelijkheid om op *ad hoc* basis de toegang van een niet verzekerd schip (waartegen (nog) geen verwijderingsbevel is uitgevaardigd) tot een Belgische haven te weigeren. Ten slotte wordt het ontbreken van een verzekeringscertificaat of het overtreden van een verwijderingsbevel bestraft met een geldboete.

Indien de scheepseigenaar meent dat ten onrechte een verwijderingsbevel werd uitgevaardigd, kan hij daartegen beroep instellen bij de Onderzoeksraad voor de scheepvaart.

De tweede wet (o.g.v. art. 77 Gw.) maakt de Onderzoeksraad bevoegd om van dergelijke beroepen kennis te nemen.

### Rechtspraak/Jurisprudence

#### **Antwerpen (4<sup>de</sup> k.) 16 januari 2012**

Zaken: AR 2005/AR/2288 en 2005/AR/2495

#### VERVOER

Vervoer over zee – Aansprakelijkheid van de zeevervoerder – Averijvordering – Andere schade dan eigenlijke goederenschade

## TRANSPORT

Transport maritime – Responsabilité du transporteur maritime – Action en matière d'avaries – Dommage autre que le dommage aux biens

In geval van transportschade waarvoor de zeevervoerder o.g.v. artikel 91 zeewet aansprakelijk is, kan de eiser niet enkel schadevergoeding vragen voor de verloren of beschadigde goederen zelf, maar ook voor bijkomende kosten die in rechtstreeks verband staan met het verlies of de beschadiging van de vervoerde goederen. In deze zaak ging het onder meer over de kosten van de interventie door de gespecialiseerde bedrijfsbrandweer van BASF, de kosten van het gebruik van een vlotkraan voor het lossen van de beschadigde goederen, de liggelden en overliggelden van de lichters waarin de beschadigde goederen tijdelijk werden opgeslagen, de kosten van vernietiging van een deel van de beschadigde goederen en de kosten van reiniging van de ruimen van het zeeschip.

Het hof oordeelde verder dat de ladingbelanghebbenden binnen een redelijke termijn dienen te beslissen wat er verder met de beschadigde goederen dient te gebeuren. Doen zij er onredelijk lang over om tot een beslissing te komen, dan komen zij tekort aan hun schadebeperkingsplicht en kan de vordering met betrekking tot de opslagkosten van de beschadigde goederen slechts gedeeltelijk ingewilligd worden.

#### **Kh. Antwerpen (1<sup>ste</sup> k.) 6 maart 2012**

Zaak: AR A/11/2055

#### SCHIP EN SCHEEPVAART

Binnenvaart – Bunkers betaald door afzender – Afzender aansprakelijk voor slechte kwaliteit bunkers

#### NAVIRE ET NAVIGATION

Navigation intérieure – Bunkers payés par l'expéditeur – Expéditeur responsable pour la mauvaise qualité des bunkers

Indien de overeenkomst tussen de afzender en de eigenaar van een binnenvaartuig expliciet voorziet of *de facto* inhoudt dat de bunkers door de afzender betaald worden, en het ook de afzender is die in eigen naam de bunkers aankoopt bij een bunkerleverancier (met rechtstreekse levering aan boord van het binnenvaartuig), is de afzender t.o.v. de scheepseigenaar aansprakelijk voor de kwaliteit van de geleverde bunkers.

#### **Kh. Antwerpen (12<sup>de</sup> k.) 18 januari 2012**

Zaak: AR A/09/09987

#### VERVOER OVER ZEE

Cognossement – Rechtsmacht – Plaats van uitvoering van de verbintenis – Aansprakelijkheid van de scheepseigenaar – Artikel 46 zeewet – Politiewet