

## 4. VERVOER/TRANSPORT

Frank Stevens<sup>7</sup>

### Wetgeving/Législation

#### Aanpassing LLMC-limieten

##### VERVOER

Vervoer over zee – Aansprakelijkheid van de zeevervoerder – Beperking van aansprakelijkheid – LLMC – Verhoging limieten

##### TRANSPORT

Transport maritime – Responsabilité du transporteur maritime – Limitation de responsabilité – L.L.M.C. – Limites modifiées

België is partij bij het verdrag betreffende de beperking van aansprakelijkheid inzake zeevorderingen (LLMC) van 19 november 1976. Dit verdrag voorziet de mogelijkheid om aansprakelijkheid voor zeevorderingen te beperken tot een bepaald bedrag, berekend volgens een schijvenmethode op basis van het bruto tonnage van het schip. Het protocol van 2 mei 1996, in België goedgekeurd bij wet van 10 september 2009, heeft de oorspronkelijke limieten verhoogd, en bovendien een bijzondere wijzigingsprocedure ingevoerd (art. 8 protocol). De LLMC-limieten kunnen thans bij meerderheidsbeslissing in het IMO Legal Committee gewijzigd worden, en worden dan automatisch van kracht voor alle verdragsstaten, tenzij alsnog binnen de 18 maanden minstens een vierde van de verdragsstaten de wijziging verwerpen. Het IMO Legal Committee heeft in 2012 beslist om de limieten opnieuw te verhogen (resolutie LEG.5(99) van 19 april 2012). Deze nieuwe limieten zijn, gelet op de termijnen voorzien in artikel 8 protocol, in werking getreden op 8 juni 2015.

De nieuwe limieten bedragen:

	Protocol 1996		Aanpassing 2012	
	dood of persoonlijk letsel	andere vorderingen	dood of persoonlijk letsel	andere vorderingen
tot 2.000 ton	2.000.000	1.000.000	3.020.000	1.510.000
2.001 – 30.000	800	400	1.208	604
30.001 – 70.000	600	300	906	453
boven 70.000	400	200	604	302

### Rechtspraak/Jurisprudence

#### Hof van beroep Antwerpen (4<sup>de</sup> k.) 22 juni 2015

Zaak: 2013/AR/1406

<sup>7</sup> Advocaat te Antwerpen, docent Erasmus Universiteit Rotterdam.

##### VERVOER

Vervoer goederen over de weg – Internationaal vervoer – CMR – Schriftelijke vordering – Onjuiste identificatie van de eisende partij

##### TRANSPORT

Transport de marchandises par route – Transport international – CMR – Réclamation écrite – Identification erronée de la partie demanderesse

Een schriftelijke vordering schorst de verjaring tot het ogenblik dat de vervoerder de vordering afwijst en de stukken terugstuurt (art. 32, 2. CMR). Wanneer in de schriftelijke vordering de eisende partij onjuist wordt geïdentificeerd (vermelding van de rechtsvorm “A.G.” in plaats van “NV”), maar uit de overige stukken van het dossier blijkt dat de vordering wel degelijk gestuurd werd namens de bestemming, is de schriftelijke vordering rechtsgeldig en schorst zij de verjaring.

##### VERVOER

Vervoer goederen over de weg – Internationaal vervoer – CMR – Diefstal – Geen ontheffingsgrond ondanks bepaalde voorzorgsmaatregelen

##### TRANSPORT

Transport de marchandises par route – Transport international – CMR – Vol – N'exonère pas malgré certaines précautions

De diefstal van twee containers waardevolle goederen ( koper ) is voor de vervoerder geen omstandigheid die hij niet heeft kunnen voorzien en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen vermijden (art. 17, 2. CMR). De opleggers waren weliswaar met de achterdeuren naar elkaar toe geplaatst en beveiligd met kingpinsloten, maar anderzijds was er geen reden om het transport op een onbewaakte parking op beperkte afstand van de uiteindelijke bestemming te onderbreken.

#### Hof van beroep Antwerpen (4<sup>de</sup> k.) 18 mei 2015

Zaak: 2013/AR/1264

##### VERVOER

Vervoer van goederen over de binnenwateren – CMNI – Eigenaar binnenschip aansprakelijk samen met contractuele vervoerder (art. 46 zeewet)

##### TRANSPORT

Transport fluvial – Contrat de transport de marchandises en navigation intérieure – Propriétaire tenu avec le transporteur contractuel (art. 46 loi maritime)

Artikel 46 zeewet, dat bepaalt dat de scheepseigenaar burgerlijk aansprakelijk is voor de verbintenissen die de kapitein aangaat in de uitoefening van zijn dienst, is ook van toepassing op de binnenvaart (art. 273, § 1 zeewet). De eigenaar van het binnenschip kan dus in rechte aangesproken worden voor verlies of averij van de ver-