

## 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-

voerde goederen, in de meeste gevallen samen met de contractuele vervoerder, uitgever van het cognossement of vervoerdocument.

#### VERVOER

Vervoer van goederen over de binnenwateren – CMNI – Vorderingsrecht – FOB koper is niet per definitie afzender of geadresseerde onder de vervoerovereenkomst

#### TRANSPORT

Transport fluvial – Contrat de transport de marchandises en navigation intérieure – Action – L'acheteur FOB n'est pas par définition l'expéditeur ou le destinataire sous contrat de transport

Afzender onder het CMNI-verdrag is eenieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder (art. 1, 4.). Geadresseerde is volgens het CMNI-verdrag de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen (art. 1, 5.). Het loutere feit dat een partij FOB-koper is van de vervoerde goederen impliceert niet dat deze partij per definitie afzender of geadresseerde is onder de vervoerovereenkomst, wanneer geen enkel stuk voorligt waaruit blijkt wie de vervoerovereenkomst gesloten heeft, aan wie de vracht gefactureerd werd, wie de vracht betaald heeft, enz.

#### Hof van beroep Antwerpen (4<sup>de</sup> k.) 15 juni 2015

Zaak: 2013/AR/1537

#### KOOP-VERKOOP

Verplichtingen verkoper – Bunkers – Verborgen gebreken – Korte termijn

#### VENTE

Obligations du vendeur – Bunkers – Vices cachés – Bref délai

Een vordering wegens verborgen gebreken in de verkochte zaak dient ingesteld te worden binnen een korte termijn (art. 1648 BW). *In casu* werden bunkers geleverd aan een binnenschip op 19 januari 2011. Op 25 januari 2011 viel de hoofdmotor vast, volgens de schipper ten gevolge van vervuilde brandstof. Expertises vonden plaats op 26 en 31 januari 2011 en 4 maart 2011. De experts van beide partijen stelden hun verslag op op respectievelijk 27 en 30 juni 2011, en er werd uiteindelijk gedagvaard op 21 december 2011. Het Hof oordeelt dat het vanaf de expertise aan boord van 4 maart 2011 voor de schipper duidelijk had moeten zijn dat de bunkerleverancier elke verantwoordelijkheid afwees. De dagvaarding, meer dan 9 maanden na dit tijdstip, valt niet meer binnen de korte termijn, zodat de vordering volledig afgewezen wordt.

<sup>8</sup> Avocat Simont Braun.

#### Hof van beroep Antwerpen (4<sup>de</sup> k.) 15 juni 2015

Zaak: 2013/AR/233 en 2013/AR/234

#### VERVOER

Vervoer over de binnenwateren – Wet rivierbevrachting – Verjaringstermijn (art. 59) – Ook toepasselijk op vorderingen tot terugbetaling van te veel betaalde overliggelden

#### TRANSPORT

Transport fluvial – Loi sur l'affrètement fluvial – Délai de prescription (art. 59) – Applicable également en cas de demande de restitution de frais de surestaries non dus

In het kader van een vaste samenwerking tussen een binnenschipper en een bedrijf werden regelmatig vracht- en liggeldfacturen uitgesteld, die zonder protest betaald werden. Bij de beëindiging van de samenwerking werd door het bedrijf voorgehouden dat een deel van de overliggelden ten onrechte aangerekend waren, en werd een terugbetaling gevorderd. Voor dergelijke vordering geldt de verjaringstermijn van artikel 59 van de wet rivierbevrachting, die van toepassing is op alle verbintenissen die uit het contract voortspruiten, en niet de algemene verjaringstermijn van 10 jaar die zou gelden voor een vordering o.g.v. onverschuldigde betaling.

## 5. INTELLECTUELE EIGENDOM, RECHT EN TECHNOLOGIE/DROITS INTELLECTUELS, DROIT ET TECHNOLOGIE

Grégory Sorreaux<sup>8</sup>

### Rechtspraak/Jurisprudence

#### Cour de justice de l'Union européenne 5 mai 2015

Affaire: C-146/13 et C-147/13

#### BREVET

Brevet unitaire

#### OCTROOI

Unie-octrooi

Au travers de deux arrêts rendus le 5 mai 2015, la Cour de justice s'est prononcée sur les deux recours introduits par l'Espagne suite à l'adoption du « paquet brevet unitaire », qui vise à conférer au brevet européen une protection unitaire et à instaurer une juridiction unifiée. Les recours introduits par l'Espagne visaient plus particulièrement deux règlements faisant partie de ce paquet, à savoir celui relatif à la création d'une protection unitaire conférée par un brevet (affaire C-146/13) et celui réglant les modalités applicables en matière de traduction (affaire C-147/13).

Par ses arrêts, la Cour va rejeter les recours introduits par l'Espagne.