

---

**HOF VAN BEROEP BRUSSEL 31 MEI 2002**


---

**VERVOER**
**Luchtvervoer – Verdrag van Warschau –  
Luchtvaartterrein in de zin van artikel 18.2. – Brucargo  
– Verdwijning van goederen na inklaring in douane**

*De douanemagazijnen en de magazijnen van de luchtvervoerder op Brucargo maken deel uit van het luchtvaartterrein in de zin van artikel 18.2. van het Verdrag van Warschau.*

*Een verdwijning van de goederen op die plaatsen is een verlies ontstaan tijdens het luchtvervoer (art. 18.1.).*

*De beperking van aansprakelijkheid van de luchtvervoerder dient te worden toegepast conform artikel 22.2.a. van het Verdrag van Warschau.*

**TRANSPORT**
**Transport aérien – Convention de Varsovie – Aéroport  
au sens de l'article 18.2. – Brucargo – Disparition des  
biens après déclaration en douane**

*Les entrepôts douaniers et les entrepôts du transporteur aérien sur Brucargo font partie de l'aéroport au sens de l'article 18.2. de la Convention de Varsovie.*

*La disparition des biens à ces endroits est une perte née au cours du transport aérien (art. 18.1.).*

*La limitation de responsabilité du transporteur aérien doit être appliquée conformément à l'article 22.2.a. de la Convention de Varsovie.*

**Commercial Union Assurance Cy en cons./Bax Global en de NV Bax Global  
Zet.: A.M. Pauwels (kamervoorzitter), D. Rutsaert en S. Janssens (raadsheren)  
Pl.: Mrs. F. Stevens loco R. Roland en V. Puttemans loco J. de Mey**

**I. Over de feiten**

Overwegende dat eerste geïntimeerde het luchtvervoer verzorgde van Tokio (Japan) naar Zaventem van 18 colli elektronische onderdelen bestemd voor appellante *sub B.* (de NV Barco);

Dat de luchtvrachtbrief opgemaakt op 13 december 1995 de NV Barco met vestiging in Kuurne als geadresseerde vermeldt;

Dat niet wordt betwist dat tweede geïntimeerde diende in te staan voor de inklaring van de goederen aan de Belgische douane, hetgeen zij verklaart op 20 december 1995 te hebben verricht;

Dat de koopwaar spoorloos verdween op een ogenblik dat de goederen zich nog steeds onder de hoede van tweede geïntimeerde bevonden; dat dit niet wordt betwist;

Dat de NV Barco, de geadresseerde, op 17 januari 1996 tweede geïntimeerde aansprakelijk stelde voor het verlies;

Dat de goederenverzekeraars (appellanten *sub A*) een vergoeding van 9.270,10 euro (373.955 BEF) aan de NV Barco, de geadresseerde, uitbetaalden overeenkomstig de subrogatieakte van 29 juli 1996;

Dat volgens appellanten het verlies 1.400.364 Japanse yen bedraagt;

**II. Het voorwerp van de vordering en van het hoger beroep**

(...)

**III. In rechte**

Overwegende dat niet wordt betwist:

- dat de vordering ontvankelijk is;
- dat het verlies van de goederen zich voordeed op een ogenblik dat tweede geïntimeerde de goederen onder haar hoede had;
- dat geïntimeerden voor het verlies aansprakelijk zijn;

Overwegende dat geïntimeerden vragen dat hun aansprakelijkheid zou worden beperkt overeenkomstig artikel 22.2.a. van het Verdrag van Warschau, omdat het verlies van de goederen zich zou hebben voorgedaan tijdens het luchtvervoer in de zin van artikel 18 van het Verdrag van Warschau;

Overwegende dat appellanten de eerste rechter ten grieve duiden de aansprakelijkheid van geïntimeerden te hebben beperkt;

Dat volgens appellanten na inklaring van de goederen bij de Belgische douane te Zaventem het luchtvervoer beëindigd was; dat er geen aanleiding meer bestond tot toepassing van het Verdrag van Warschau;

Dat geïntimeerden voor het verlies volledig aansprakelijk zouden zijn;

Overwegende dat artikel 18.1. van het Verdrag van Warschau op het internationaal luchtvervoer bepaalt dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade, ontstaan in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage of van goederen, wanneer het voorval, dat de schade veroorzaakte, plaats heeft gehad tijdens het luchtvervoer;

Dat artikel 18.2. preciseert dat het luchtvervoer, in de zin van het vorige lid, omvat het tijdperk, gedurende hetwelk de bagage of de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevinden, hetzij dat dit is op een luchtvaartterrein of aan boord van een luchtvaartuig, of waar dan ook in geval van landing buiten een luchtvaartterrein;

Dat de eerste rechter overweegt dat de douanemagazijnen en de magazijnen van de vervoerder als luchtvaartterrein in de zin van artikel 18.2. dienen te worden beschouwd (met verwijzing naar F. PONET, *De overeenkomst van internationaal luchtvervoer* 1985, p. 149-150);

Dat de eerste rechter verder overweegt dat de goederen spoorloos zijn verdwenen in de opslagplaatsen van tweede geïntimeerde, toen ze zich onder haar hoede bevonden; dat appellanten dit uitdrukkelijk stelden in hun conclusies genomen voor de eerste rechter (p. 2, al. 5);

Dat de eerste rechter ten slotte overweegt dat appellanten niet betwisten dat de magazijnen van tweede geïntimeerde zich bevonden op het luchtvaartterrein van Brucargo;

Dat de eerste rechter op grond van deze overwegingen oordeelt:

- dat het verlies zich tijdens het luchtvervoer heeft voorgedaan;
- dat de aansprakelijkheid van geïntimeerden dient beperkt te worden overeenkomstig het Verdrag van Warschau;

Overwegende dat appellanten in hoger beroep stellen dat het louter feit dat de magazijnen van tweede geïntimeerde zich bevinden in de nabijheid van het luchthaventerrein, nog niet betekent dat de opslag aldaar deel zou uitmaken van het eigenlijke luchtvervoer; dat volgens appellanten zodra de goederen ingeklaard zijn het luchtvervoer tot een einde gekomen is, hetgeen een beroep op de beperking van aansprakelijkheid zoals bepaald in het Verdrag van Warschau zou uitsluiten;

Overwegende evenwel dat deze stelling van appellanten niet kan worden gevolgd;

Dat de inklaring van de goederen bij de douane nog niet betekent dat het luchtvervoer ten einde zou zijn gekomen; dat partijen trouwens niet betwisten dat op het ogenblik van de verdwijning de goederen zich nog steeds bevonden onder de hoede van tweede geïntimeerde;

Dat het bewaren van goederen onder zijn hoede op een aansprakelijkheid wijst;

Dat te dezen het wel degelijk gaat om de aansprakelijkheid van geïntimeerden als luchtvervoerder;

Dat de zetel van tweede geïntimeerde immers gevestigd is te 1931 Zaventem, Building 755, Brucargo;

Dat de magazijnen van tweede geïntimeerde, gevestigd in Brucargo, deel uitmaken van het luchtvaartterrein te Zaventem;

Dat tweede geïntimeerde op het ogenblik van de verdwijning nog steeds de hoede had over de goederen als luchtvervoerder;

Dat derhalve het verlies zich voordeed tijdens het luchtvervoer in de zin van artikel 18.2. van het Verdrag van Warschau;

Dat geïntimeerden dan ook gerechtigd zijn de beperking van aansprakelijkheid in te roepen zoals bepaald in het Verdrag van Warschau;

Overwegende dat ten overvloede nog kan worden verwezen naar het vermoeden van luchtvervoer ingesteld door artikel 18.3. van het Verdrag van Warschau;

Dat artikel 18.3. bepaalt dat het accessoir vervoer, bewerkstelligd buiten het luchtvaartterrein om ter eindbestemming te komen in beginsel niet binnen het tijdperk van het luchtvervoer begrepen is;

Dat artikel 18.3. op deze regel een uitzondering maakt telkens als het accessoir vervoer plaatsheeft ter uitvoering van de luchtvervoervereenkomst in verband met het inladen, de aflevering of de overlading, hetgeen hier het geval is;

Dat inderdaad de goederen door de luchtvervoerder dienden te worden afgeleverd bij de geadresseerde, de NV Barco met zetel te Kuurne, zoals dit blijkt uit de luchtvaartbrief;

Dat in dat geval artikel 18.3. een weerlegbaar vermoeden instelt dat de schade geacht wordt het gevolg te zijn van een gebeurtenis, welke tijdens het luchtvervoer plaatshad, behoudens tegenbewijs;

Dat dit tegenbewijs niet wordt geleverd;

Dat de inklaring van de goederen bij de douane niet als een tegenbewijs kan worden aangezien;

Dat uit niets blijkt dat het accessoir vervoer Zaventem-Kuurne reeds was aangevat;

Dat het verlies van de goederen derhalve geacht wordt tijdens het luchtvervoer te zijn ontstaan, zodat het Verdrag van Warschau met inbegrip van de beperking van aansprakelijkheid *in casu* toepasselijk is;

Overwegende dat er geen betwisting bestaat nopens de berekeningswijze van de beperking van de aansprakelijkheid [126 kilo's x 830 BEF = 104.580 BEF (2.592,47 euro)];

Overwegende dat het hoger beroep ongegrond is;

(...)