

---

**HOF VAN BEROEP GENT 9 OKTOBER 2006**


---

**VERVOER****Vervoer over zee – Identiteit van de vervoerder – Materiële vergissing – Schijn – Gewettigd vertrouwen van de derdecognossemmenthouder**

*De in het cognossement als “eigenaar/bevrachter” vermelde firma kan haar hoedanigheid als vervoerder in de zin van artikel 91 van de Zeewet niet betwisten eenmaal de door het cognossement gewekte schijn voor de derdehouder bevestigd is bij de ontvangst zonder betwisting van het voorbehoud aangaande de goederen en de vermelding in haar hoedanigheid van bevrachter in een “statement of facts”.*

**VERVOER****Vervoer over zee – Averij bij het uitladen – Free in – free out-clausule**

*De vervoerder is aansprakelijk tegenover de derdecognossemmenthouder voor schade veroorzaakt tijdens het uitladen door de stuwadoor die door de derdecognossemmenthouder is aangesteld, met dien verstande dat de free in – free out-clausule enkel een clausule is voor de verdeling van de kosten.*

**VERVOER****Vervoer over zee – Overeenkomst tot stuwen**

*De stuwadoor, die gespecialiseerd is in het uitladen van het schip, is onderworpen aan een resultaatsverbintenis.*

*Zodra hij door de derdecognossemmenthouder is aangesteld, is de stuwadoor extracontractueel niet aansprakelijk voor de uitrusting, behalve als hij de algemene zorgvuldigheidsplicht heeft miskend en als de schade verschilt van de contractuele schade.*

*Het aandeel in de aansprakelijkheid tussen de zeevervoerder en de stuwadoor waartoe zij in solidum gehouden zijn, kan worden bepaald aan de hand van het verhaal tussen hen.*

***BV Oliescheepvaart – Oil Shipping C°/NV Sea-tank Terminal/NV Stukwerkers Havenbedrijf/SARL Nadine Navigation  
Zet.: H. Debucquoy (raadsheer wvd voorzitter), G. Vanderstichele en G. De la Ruelle (raadsheren)  
Pl.: Mrs. G. Straatman en D. Noels en J. De Coninck***

(...)

**Feiten en procedure in eerste aanleg**

(...)

NV Sea-Tank Terminal kocht van A.G. Plaza Mineral – op CIF Gent basis – 5.810 MT industrieel zout.

Deze goederen werden verscheept per ms “Nadine G”, welk schip op 19 november 1998 te Gent aankwam en waarvan de

**TRANSPORT****Transport maritime – Identité du transporteur – Erreur matérielle – Apparence – Croyance légitime du tiers porteur de connaissance**

*La firme mentionnée dans le connaissance comme le “propriétaire/affréteur” ne peut contester sa qualité de transporteur au sens de l’article 91 de la loi maritime lorsque l’apparence légitime créée par le connaissance aux yeux du tiers porteur est confirmée par la réception sans contestation des réserves concernant la marchandise et sa mention en qualité d’affréteur dans un “statement of facts”.*

**TRANSPORT****Transport maritime – Avaries en cours de déchargement – Clause free in – free out**

*Le transporteur est responsable envers le tiers porteur de connaissance des dommages causés lors du déchargement par l’arrimeur désigné par le tiers porteur du connaissance, la clause free in free out n’étant qu’une clause de répartition des frais.*

**TRANSPORT****Transport maritime – Contrat d’arrimage**

*L’arrimeur, manutentionnaire spécialisé en vue de décharger le navire, est tenu d’une obligation de résultat.*

*Lorsqu’il a été désigné par le tiers porteur du connaissance, l’arrimeur n’est responsable extracontractuellement envers l’armement que s’il a méconnu l’obligation générale de prudence et si le dommage est différent d’un dommage contractuel.*

*La part contributoire de responsabilité entre le transporteur maritime et l’arrimeur tenus in solidum peut être déterminée en vue du recours entre eux.*

lossing een aanvang nam op 21 november 1998 en beëindigd wordt op 23 november 1998.

Nadat de NV Stukwerkers Havenbedrijf meldt dat de lading harde klonters alsook kleine stukjes hout bevat en er geen vergelijk mogelijk blijkt voor wat de verantwoordelijkheid voor de aldus gecontamineerde lading betreft, neemt NV Sea-Tank Terminal het initiatief tot de procedure.

5. Bij dagvaarding van 20 april 1998 stelt NV Sea-Tank Ter-

minal een vordering in tot aanstelling van deskundige én tot vergoeding van de geleden schade, welke vordering zij richt tegen A.G. Plaza Mineral, SARL Nadine Navigation Company, BV Oliescheepvaart en NV Stukwerkers Havenbedrijf.

Deze zaak werd ingeschreven onder het nr. 1501/89 van de algemene rol.

In een op 29 december 1992 gewezen tussenvonnis verklaarde de eerste rechter de door NV Sea-Tank Terminal ingestelde vordering ontvankelijk in zoverre gericht tegen Plaza Mineral, Nadine Navigation Company en Stukwerkers Havenbedrijf, maar onontvankelijk in zoverre gericht tegen BV Oliescheepvaart.

De door BV Oliescheepvaart zelf ingestelde, alsook de tegen deze partij ingestelde tussenvorderingen werden niet ontvankelijk verklaard en BV Oliescheepvaart werd buiten zake gesteld.

6. Daarop heeft NV Sea-Tank Terminal op 29 januari 1993 een nieuwe dagvaarding uitgebracht lastens BV Oliescheepvaart tot betaling van een schadevergoeding van 3.985.575 BEF samen met de verweerders in de zaak A.R. 1501/89.

Deze bijkomende dagvaarding werd ingeschreven onder het nr. 1247/93 van de algemene rol.

7. Bij het op 21 december 1993 gewezen eindvonnis werd, na voeging van de zaken nr. 1501/89 en nr. 1247/93, de vordering van NV Sea-Tank Terminal tegen SARL Nadine Navigation Company en BV Oliescheepvaart ontvankelijk en gegrond verklaard en werden beiden solidair veroordeeld tot betaling van het bedrag van 3.985.575 BEF, meer de interesten.

De rechtbank stelde verder vast dat ten aanzien van Plaza Mineral geen vordering werd gesteld en verklaarde de vordering tegen NV Stukwerkers Havenbedrijf ontvankelijk doch ongegrond.

Zowel de door NV Stukwerkers Havenbedrijf zelf ingestelde als de tegen deze partij ingestelde vrijwaringsvorderingen werden ontvankelijk verklaard doch afgewezen.

(...)

### Beoordeling

(...)

BV Oliescheepvaart argumenteerde voor de eerste rechter dat zij niet was opgetreden als vervoerder in de zin van artikel 91 Zeewet en dan ook niet door de derdehouder van het cognossement kon worden aangesproken.

Op volgende relevante overwegingen werd dit door de eerste rechter van de hand gewezen:

*“Evenwel is deze stelling strijdig met het cognossement, waarop zij als OWNER/CHARTERER is vermeld, zodat de*

*derde drager mag afgaan op de door het cognossement gewekte schijn, temeer nu deze partij protesten nopens lading ontvangen heeft, en deze weerlegd heeft, zonder hierbij in het bijzonder te laten opmerken dat zij bij de bevrachting geen uitstaans had.*

*De door haar meegeedeelde charterpartijen zijn niet tegenstelbaar aan derden, zodat een nader onderzoek ervan zich niet opdringt.*

*Mitsdien is verweester opgetreden als vervoerder in de zin van artikel 91 Zeewet.”*

Het hof onderschrijft voormelde overwegingen en voegt, in antwoord op de door BV Oliescheepvaart ontwikkelde grieven, daaraan nog het volgende toe.

De vaststelling dat – wanneer het cognossement de identiteit van de bevrachter of van de uitgever van het cognossement niet (duidelijk) vermeldt – de derdehouder van het cognossement het recht heeft om met alle middelen van recht aan te tonen wie in feite de bevrachter of de uitgever van het cognossement is, doet geen afbreuk aan de regel dat de cognossementhouder zijn rechten put uit het cognossement zelf én uit de wettelijke bepalingen die op het cognossement van toepassing zijn, in het bijzonder artikel 91 Zeewet.

Nu het voorliggend cognossement BV Oliescheepvaart uitdrukkelijk aanduidt als “eigenaar/bevrachter” en aan duidelijkheid niets te wensen overlaat, kan NV Sea-Tank Terminal zich daarop beroepen en komt het, zoals de eerste rechter terecht vaststelde, niet relevant voor om aan de hand van de aan de derdecognossementshouder niet tegenstelbare charterpartijen na te gaan wie in werkelijkheid de bevrachter of de uitgever was.

Evenzeer terecht oordeelde de eerste rechter dat NV Sea-Tank Terminal rechtmatig mocht vertrouwen op de door het cognossement gewekte schijn die overigens niet alleen wordt bevestigd door de vaststelling dat BV Oliescheepvaart de protesten nopens de lading heeft ontvangen en weerlegd zonder daarbij op te merken dat zij met de bevrachting geen uitstaans had.

Bijkomend verwijst NV Sea-Tank Terminal eveneens terecht naar het als haar stuk 3 voorgelegde “Statement of Facts” waarin BV Oliescheepvaart eveneens als de “bevrachter” wordt vermeld en welk document door de kapitein – daarbij nog verwijzend naar de goedkeuring van BV Oliescheepvaart – werd ondertekend.

BV Oliescheepvaart die poneert dat het vaststaat dat deze vermelding op een vergissing berust, blijft in gebreke deze beweerde vergissing aan te tonen of aannemelijk te maken.

Verder blijkt uit de voorliggende stukken dat de door NV Stukwerkers Havenbedrijf op 21 november 1988 ontvangen en door de kapitein ondertekende “Notice of readiness” werd opgesteld op een briefhoofd afkomstig van BV Oliescheepvaart, die in de gegeven omstandigheden bezwaarlijk ernstig

kan voorhouden dat de gewekte schijn haar niet toerekenbaar is (stuk 2 – NV Sea-Tank Terminal).

De bewering dat NV Sea-Tank Terminal niet rechtmatig mocht vertrouwen op de door het cognossement gewekte schijn, nu zij uit de telexwisseling in de loshaven kon afleiden dat er iets fout was met de op het cognossement aangebrachte vermelding van BV Oliescheepvaart als eigenaar/bevrachter, snijdt geen hout.

In deze telexwisseling wordt de BV Oliescheepvaart immers – in overeenstemming met de cognossementsvermelding – meermaals als bevrachter van het schip aangeduid, welke hoedanigheid zij in *tempore non suspecto* op geen enkel nuttig ogenblik heeft in vraag gesteld of betwist.

Verder werd ook in het hiervoor aangehaalde “Statement of facts” de BV Oliescheepvaart als bevrachter aangeduid en ten slotte stemt de voormelde “Notice of readiness” eveneens overeen met de cognossementsgegevens.

In de gegeven omstandigheden mocht NV Sea-Tank Terminal wel degelijk rechtmatig vertrouwen op de door het cognossement gewekte schijn en zich richten tegen BV Oliescheepvaart die door de eerste rechter terecht als vervoerder in de zin van artikel 91 Zeewet werd beschouwd.

Voor zover haar de hoedanigheid van vervoerder mocht worden toegemeten is BV Oliescheepvaart van oordeel dat de schade het gevolg is van de lossingswerkzaamheden verricht door de eigen stuwadoor van de ontvanger en zij dan ook overeenkomstig artikel 91 A § 4, 2°, i) minstens q), bevrijd is van haar aansprakelijkheid.

Hieromtrent oordeelde de eerste rechter dat BV Oliescheepvaart niet ernstig kan betwisten dat de schade aan de lading zich voordeed aan boord van het zeeschip, nu zijzelf de wijze van lossen heeft aangeduid als oorzaak van de schade.

Met betrekking tot het lossen overwoog de eerste rechter verder:

*“Ingevolge de FREE IN – FREE OUT-clausule diende het schip gelost te worden op kosten van de ladingbelanghebbers.*

*Ten aanzien van de derdedrager van het cognossement brengt deze clausule geen wijziging in de aansprakelijkheid van de vervoerder met zich mede, doch is dit louter een kostenbeding (...).*

*De vervoerder blijft derhalve aansprakelijk voor de schade aan de lading die toegebracht wordt door het lossen van de goederen (tot de reling van het schip), ook al contracteert hij niet met de stuwadoor.”*

Het hof onderschrijft voormelde overwegingen en voegt eraan toe dat BV Oliescheepvaart niet kan worden bijgetreden in haar argumentatie dat, vermits de lossing plaatsvond door NV Stukwerkers Havenbedrijf die handelde in opdracht van NV Sea-Tank Terminal, de kapitein van het schip en de

zeevervoerder niet aansprakelijk kunnen gesteld worden voor schade ingevolge de lossing van de goederen door de ontvanger.

In het tot staving van deze argumentatie ingeroepen vonnis van de rechtbank van koophandel te Antwerpen van 26 februari 2001 wordt verwezen naar een door L. Delwaide en J. Blockx in het *Tijdschrift voor Belgisch Handelsrecht* van 1991 gepubliceerde “Kroniek van het zeerecht (1976-1989)” waaruit zou blijken dat, ingeval de lossingswerkzaamheden in opdracht en voor rekening van de derdecognossementshouder gebeuren, deze laatste moet geacht worden afstand te hebben gedaan van de bescherming van artikel 91 van de Zeewet.

Nalezing van de voormelde publicatie (*T.B.H.* 1991, p. 132-133, nrs. 67-68) toont evenwel aan dat voormelde conclusie enkel geldt voor het geval in de bevrachtingsovereenkomst of het cognossement een clausule voorkomt die bepaalt dat de laadverrichtingen door de inlader en de lossingsverrichtingen door de ontvanger moeten worden uitgevoerd op hun kosten en risico.

Zoals in de publicatie overigens zelf meteen wordt benadrukt kan de voormelde clausule niet worden gelijkgesteld met een eenvoudige FIO-clausule die een louter kostenbeding uitmaakt en die geen wijziging van de aansprakelijkheid van de zeevervoerder met zich brengt.

Vermits in casu uit niets blijkt dat de in de bevrachtingsovereenkomst vermelde FIO-clausule voorziet dat de lossingswerkzaamheden door én op risico van de ontvanger dienden te worden uitgevoerd, oordeelde de eerste rechter dan ook terecht dat deze clausule een louter kostenbeding uitmaakt dat geen afbreuk doet aan de aansprakelijkheid van de zeevervoerder, ook al contracteerde hij niet met de stuwadoor (zie ook Gent 7 december 1994, *R.W.* 1995-96, 229.)

Het hof onderschrijft dan ook het bestreden vonnis waar het verder stelt:

*“Zoals hierboven reeds gesteld blijft de vervoerder aansprakelijk voor de lossing die de schade veroorzaakt aan de goederen die zich nog in het schip bevinden, nu onder artikel 91 Zeewet de vervoerder zich van deze aansprakelijkheid niet kan ontdoen.*

*Het behoorde derhalve aan de vervoerder, hetzij te weigeren een grab-discharge-clausule te ondertekenen, hetzij bij lossing zulke maatregelen te doen nemen dat geen schade kon veroorzaakt worden.”*

en aldus de door BV Oliescheepvaart ingeroepen doch niet nader ontwikkelde ontheffingsgronden impliciet maar zeker van de hand wijst.

Het bestreden vonnis dient dan ook te worden bevestigd waar het de aansprakelijkheid van de BV Oliescheepvaart weerhoudt.

Zoals hiervoor onder punt 8. vermeld heeft NV Sea-Tank

Terminal incidenteel hoger beroep aangetekend tegen het op 21 december 1993 gewezen vonnis in de mate dat daarin werd geoordeeld dat aan de NV Stukwerkers Havenbedrijf geen fout bij het uitvoeren van de lossingswerkzaamheden kon worden ten laste gelegd.

Vast staat dat NV Sea-Tank Terminal aan NV Stukwerkers Havenbedrijf de opdracht gaf om de bulklading zout uit het zeeschip ms "Nadine G" te lossen en er tussen deze partijen aldus een aannemingsovereenkomst tot stand kwam.

De door NV Stukwerkers Havenbedrijf als gespecialiseerd goederenbehandelaar in het kader van deze overeenkomst aangegane verbintenis om aan boord van het aangeduide schip met goed gevolg de goederen te lossen, maakt een resultaatverbintenis uit (D. NOELS, *De tussenpersonen in het transportrecht*, Mys & Breesch, p. 239).

Vermits in casu vaststaat dat het resultaat niet werd bereikt levert dit in hoofde van NV Stukwerkers Havenbedrijf een vermoeden van aansprakelijkheid op, welk vermoeden zij kan weerleggen door aan te tonen dat de schade te wijten is aan een vreemde oorzaak of aan een fout van de opdrachtgever.

Dit bewijs levert NV Stukwerkers Havenbedrijf niet zodat haar contractuele aansprakelijkheid ten aanzien van NV Sea-Tank Terminal wel degelijk betrokken is.

Het feit dat de voor de lossingswerkzaamheden uitgeschreven factuur door NV Sea-Tank Terminal werd betaald doet daaraan geen afbreuk, nu deze betaling – in tegenstelling tot wat NV Stukwerkers Havenbedrijf voorhoudt – niet aantoonst dat laatstgenoemde de haar opgedragen losverrichtingen naar behoren had uitgevoerd.

Het tegendeel blijkt immers uit de diverse protesten waaruit blijkt dat NV Sea-Tank Terminal NV Stukwerkers Havenbedrijf verantwoordelijk hield voor de contaminatie en uit de naderhand uitgebrachte aansprakelijkheidsvordering.

Het door NV Sea-Tank Terminal tegen het vonnis van 21 december 1993 ingesteld incidenteel beroep komt dan ook ontvankelijk en gegrond voor.

(...)

De door BV Oliescheepvaart lastens NV Stukwerkers Havenbedrijf ingestelde vrijwaringsvordering is gesteund op artikel 1382 B.W.

Vooreerst stelt het hof vast dat BV Oliescheepvaart het bestreden vonnis niet bestrijdt in de mate dat daarin werd geoordeeld dat de NV Stukwerkers Havenbedrijf een op NV Sea-Tank Terminal wegende verplichting uitvoert en derhalve als een uitvoeringsagent van laatstgenoemde moet worden beschouwd.

Waar BV Oliescheepvaart verder enkel aanvoert dat NV Stukwerkers Havenbedrijf een inbreuk op de algemene zorgvuldigheidsnorm heeft begaan zonder aan te tonen noch aannemelijk te maken dat deze buitencontractuele tekortkoming een andere dan de contractuele schade ten aanzien van NV Sea-Tank Terminal heeft veroorzaakt, komt haar op artikel 1382 B.W. gesteunde vrijwaringsvordering ontvankelijk doch niet gegrond voor.

Ook op dit punt dringt de bevestiging van het bestreden vonnis zich op.

In de mate dat een solidaire veroordeling of een veroordeling *in solidum* mocht worden uitgesproken vorderen zowel BV Oliescheepvaart als NV Stukwerkers Havenbedrijf dat het hof zou overgaan tot het bepalen van het bijdragend aandeel dat zij in hun onderlinge verhouding met betrekking tot de uitgesproken veroordeling op te nemen hebben, en dat – voor zover zij ertoe mochten gedwongen worden het geheel van de uitgesproken veroordeling ten aanzien van NV Sea-Tank Terminal te voldoen – de medeveroordeelde zou worden veroordeeld om haar bijdragend aandeel in deze veroordeling in hoofdsom, interesten en kosten, terug te betalen.

Terzake is het hof van oordeel dat de aansprakelijkheid in gelijke mate ten laste dient te worden gelegd van de scheepseigenaar, de zeevervoerder en de stuwadoer.

Voor het geval zij voor het geheel van de uitgesproken veroordeling mochten worden aangesproken kunnen BV Oliescheepvaart en NV Stukwerkers Havenbedrijf, dan ook één derde hiervan op elkaar verhalen.

(...)

## Note

### *J. Libouton*

1. Rares sont les contestations concernant l'identité de l'émetteur d'un connaissance. Les éléments de fait relevés dans l'arrêt ne laissent pas de doute sur la justesse de la solution retenue par la cour d'appel de Gand.

Sur le plan des principes, l'on peut rappeler qu'un connaissance est un titre négociable et que, au même titre que, par exemple, un chèque ou une lettre de change, son émetteur peut invoquer, même envers le tiers porteur, notamment son absence de consentement<sup>1</sup> en tenant compte évidemment des

<sup>1</sup> Voy. notamment J. VAN RYN et J. HEENEN, *Principes de droit*, T. III, 2<sup>ème</sup> éd., Bruxelles, Bruylant, 1981, n° 120.

règles de droit commun des obligations, telles celles en matière d'apparence, dont l'arrêt annoté a fait à juste titre application.

2. La clause "free in – free out" signifie que les opérations de chargement et de déchargement n'incombent pas au transporteur maritime mais respectivement au chargeur et au destinataire. Ceci implique normalement que ceux-ci désignent l'arrimeur qui sera chargé de ces opérations et qu'ils le rémunèrent.

Lorsque le transport est régi par l'article 91 de la loi maritime, qui a de longue date été considéré comme d'ordre public, même international et qui règle à tout le moins impérativement la responsabilité du transporteur, celui-ci est tenu à partir du début des opérations de chargement et jusqu'à la fin des opérations de déchargement, de sorte que selon la doctrine et la jurisprudence constantes, la clause "free in – free out", en abrégé F.I.O., ne constitue en pareil cas qu'une clause de frais, le transporteur maritime restant responsable des opérations, même si elles sont effectuées par un arrimeur qui n'est ni désigné, ni rémunéré par le transporteur maritime<sup>2</sup>.

L'arrêt annoté applique cette règle de façon traditionnelle, en évoquant toutefois un jugement inédit qui aurait décidé que lorsque le tiers porteur de connaissance désigne l'arrimeur, sans se contenter de payer celui désigné par l'armement, il est réputé renoncer à la protection de l'article 91 de la loi maritime; ce jugement inédit évoquait une clause FIO mentionnant expressément que les opérations de chargement et de déchargement étaient exécutées non seulement aux frais mais également aux risques du chargeur et du destinataire. Une tendance moderne semble considérer désormais que l'article 91 de la loi maritime ne serait plus d'ordre public et serait uniquement un texte impératif; même s'il ne devait s'agir que d'une législation impérative, le bénéficiaire de la protection légale ne peut valablement y renoncer ni lors de la naissance des relations contractuelles, ni pendant l'exécution du contrat mais, tout au plus, après que le contrat soit exécuté et que le dommage soit connu. Tel n'est évidemment pas le cas lorsque, à l'arrivée du navire, et avant d'avoir réceptionné la marchandise, le porteur du connaissance désigne un arrimeur en vue des opérations de déchargement. Cette objection semble avoir échappé aux auteurs de la chronique de jurisprudence évoquée dans l'arrêt annoté.

La rigueur de la règle selon laquelle la clause FIO concerne uniquement les frais, et non la responsabilité, dans le cadre de l'article 91 de la loi maritime, reste donc de mise même si la clause FIO indique expressément que le déchargement se fait aux risques du destinataire et lorsque celui-ci désigne l'arrimeur.

3. La combinaison de cette règle stricte et de la naissance d'un lien contractuel uniquement entre l'arrimeur et le porteur du connaissance aboutit à la conséquence, curieuse, que le transporteur maritime est responsable envers le tiers porteur du connaissance des fautes commises par un arrimeur avec lequel il n'a pas de lien contractuel.

Cette situation a peu retenu l'attention de la doctrine et de la jurisprudence. L'arrêt annoté décide, à juste titre, que le recours du transporteur maritime contre l'arrimeur fautif ne peut avoir qu'une base extracontractuelle; la cour met en œuvre la règle édictée par la Cour de cassation depuis le fameux "stuwadoorarrest" du 7 décembre 1973, qui requiert à l'égard de l'agent d'exécution la preuve d'une faute constituant un manquement à l'obligation générale de prudence et l'existence d'un dommage autre que purement contractuel.

L'on peut toutefois se demander si cette jurisprudence sévère de la Cour de cassation s'applique réellement dans les relations entre l'arrimeur et le transporteur maritime. L'arrêt annoté répond par l'affirmative au motif que l'arrimeur exécute une obligation contractuelle du porteur du connaissance envers l'armement et est dès lors un agent d'exécution du tiers porteur du connaissance envers le transporteur. Cette analyse est sans doute exacte s'il devait s'agir de dommages causés par l'arrimeur au navire pendant les opérations de déchargement puisque, dans pareil cas, le tiers porteur du connaissance contractuellement tenu de décharger sa marchandise sans causer de dommage au navire, fait appel à un arrimeur pour exécuter ses obligations. L'analyse n'est toutefois pas identique lorsqu'il s'agit de dommages causés par l'arrimeur à la marchandise car le destinataire n'a évidemment pas l'obligation, envers le transporteur maritime, de veiller à ne pas endommager la marchandise pendant le déchargement. Il pourrait donc être soutenu raisonnablement que le recours extracontractuel du transporteur contre l'arrimeur est soumis aux règles ordinaires de la responsabilité extra-contractuelle, sans alourdir celle-ci par les exigences devenues traditionnelles à l'égard de l'agent d'exécution.

4. L'arrêt annoté se prononce enfin, à juste titre, sur la contribution à la dette entre les coresponsables, tenus *in solidum* envers le tiers porteur du connaissance.

Celui-ci peut mettre, pour le dommage subi en cours de déchargement, en cause la responsabilité du transporteur maritime sur base de l'article 91 de la loi maritime et celle de l'arrimeur sur base de son contrat avec ce dernier; il s'agit incontestablement d'une responsabilité *in solidum* et celui des deux débiteurs qui procède effectivement à l'indemnisation peut dès lors envisager un recours subrogatoire, sur pied de l'article 1251, 3° du Code civil, contre le codébiteur<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Voy. notamment I. DE WEERDT, in "Zeerecht – Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechterlijk zeerecht", par. I. DE WEERDT (red.), *E.T.L.*, Anvers, 2003, deel 2, n° 661; F. PONET, *De overeenkomst van internationaal zeevervoer onder cognossement*, Kluwer, 1991, n° 155 et références.

<sup>3</sup> L'on rappellera à cet égard l'intéressante étude de L. CORNELIS, "L'obligation *in solidum* et le recours entre co-obligés", *R.C.J.B.* 1986, 684.

L'on peut sans doute se demander ce qu'il en est lorsque le tiers porteur du connaissement assigne uniquement le transporteur maritime sur pied de l'article 91 de la loi maritime, sans diriger simultanément ses efforts contre l'arrimeur, tenu contractuellement. Cette situation constitue un frein à l'exercice par le transporteur maritime de sa subrogation légale, qui lui aurait été en principe favorable puisque l'auteur de la faute est nécessairement l'arrimeur et que la mise en cause de sa responsabilité contractuelle est évidemment plus aisée qu'un recours extracontractuel.

Les conditions générales pratiquées par les arrimeurs prévoient en effet généralement des délais de prescription abrégés et le transporteur maritime pourrait par conséquent difficilement introduire, après avoir été lui-même condamné, un recours subrogatoire contre l'arrimeur.

Il serait sans doute possible et opportun pour le transporteur maritime, dès qu'il est assigné par le tiers porteur du connaissement, d'appeler à la cause l'arrimeur en vue de la détermination de sa contribution à la dette. Il ne s'agit toutefois pas encore d'un recours exercé avant l'expiration de la prescription dès lors que, avant d'avoir indemnisé le tiers porteur, le transporteur maritime n'est pas subrogé dans ses droits et ne peut donc pas interrompre le délai de prescription.

Peut-être faudrait-il considérer que le tiers porteur de connaissement qui introduirait son recours uniquement contre le transporteur maritime, méconnaîtrait le principe de bonne foi en omettant d'introduire en temps utile son recours contre l'arrimeur. Le hasard des procédures donnera peut-être un jour à la jurisprudence l'occasion de se prononcer sur cette question.