

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 resultaatsverbintenis 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 aanmerkelijk 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 consentement¹ en tenant compte évidemment des

¹ Voy. notamment J. VAN RYN et J. HEENEN, *Principes de droit*, T. III, 2^{ème} 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 maritime².

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 codébiteur³.

² 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.

³ 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.