

9.1. Het door appellanten als stuk 2 voorgelegd document, dat inderdaad door tweede appellante én geïntimeerde werd ondertekend, houdt naar het oordeel van het hof niet méér in dan de vaststelling dat de goederen werden uitgelost onder voorbehoud van schade aan de goederen in het middenruim, welke schade door de respectievelijke experten van partijen zal worden vastgesteld.

Met de ondertekening van dit document heeft geïntimeerde naar het oordeel van het hof geen erkenning gedaan van het recht van eerste appellante tegen wie de verjaring liep.

9.2. Vermits de verjaring niet gestuit wordt door een ingebrekestelling, kan ook de vaststelling dat geïntimeerde niet heeft gereageerd op de aangetekende verantwoordelijkheidsstelling van 25 mei 2006 geen verjaringsstuitende erkenning in de zin van artikel 2248 BW opleveren.

9.3. Ook het schrijven en het e-mailbericht van het expertisebureau Van Ameyde van respectievelijk 30 maart en 16 september 2005, welke stukken enkel blijken te geven van loutere onderhandelingen met betrekking tot de vaststelling van de omvang van de schade, maken naar het oordeel van het hof geen erkenning in de zin van artikel 2248 BW uit.

De afwezigheid van dergelijke erkenning blijkt overigens uit de vaststelling dat:

– het door appellanten aangestelde expertisebureau Beck het in haar op 22 september 2005 opgesteld verslag, niet alleen de schade begroot, maar tevens advies verleent over de verantwoordelijkheid die het volledig bij het schip legt;

– in antwoord op de daarop volgende ingebrekestelling die eerste appellante op 29 september 2005 aan geïntimeerde

toestuurt, door laatstgenoemde en zijn verzekeraars meteen de verjaring wordt ingeroepen.

9.4. Appellanten kunnen ten slotte niet worden bijgetreden waar zij voorhouden dat na de niet geprotesteerde verantwoordelijkheidsstellingen van 4 januari 2005, 25 mei 2005 en 29 september 2005, enkel nog over de omvang van de schade werd gecorrespondeerd door de averijcommissarissen.

Zoals onder het vorig randnummer reeds werd vermeld blijkt uit het door appellanten voorgelegde stuk 8 dat, als reactie op het aangetekend schrijven van eerste appellante van 29 september 2005, geïntimeerde en zijn verzekeraars de verjaring van de averijvordering hebben ingeroepen.

9.5. Uit wat voorafgaat besluit het hof dan ook dat appellanten geen verjaringsstuitende erkenning overeenkomstig artikel 2248 BW aantonen.

Hun bij dagvaarding van 7 december 2005 lastens geïntimeerde ingestelde vordering was op dat ogenblik dan ook verjaard.

(...)

Op deze gronden,

Het hof,

Gelet op artikel 24 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken,

Rechtdoende op tegenspraak,

Verklaart het hoger beroep ontvankelijk maar niet gegrond,

Bevestigt het bestreden vonnis, (...)

Noot

Warenwetgeving: ontsnappingsroute uit de beperkingen van het vervoerrecht?

Frank Stevens¹

Artikel 59 van de Wet Rivierbevrachting voorziet, zoals de meeste transportrechtelijke regelingen, in korte verjaringstermijnen (zes maanden voor binnenlands vervoer, een jaar voor internationaal vervoer over de binnenwateren). Wanneer de vordering gesteund is op een misdrijf, bedraagt de verjaringstermijn echter drie jaar. Het hoeft dan ook geen verbazing te wekken dat een eiser, die de normale termijn van zes maanden/een jaar heeft laten verstrijken, op zoek gaat naar een of ander misdrijf dat hij de vervoerder ten laste zou kunnen leggen.

Daarbij wordt meer en meer gekeken naar “productwetge-

ving” (in de ruimste zin van het woord), en niet altijd zonder succes. Zo hebben bijvoorbeeld de Franse kustgemeenten die schade hebben geleden door de olievernietiging door de tanker “Erika” en die zich geconfronteerd zagen met de beperkingen van het CLC-Verdrag, de wetgeving inzake afvalstoffen ingeroepen om aldus te trachten een hogere schadevergoeding te bekomen dan wat mogelijk is onder het verdrag. Het Hof van Justitie heeft in zijn arrest van 24 juni 2008 (zaak C-188/07) de deur minstens op een kier gezet².

In casu beriepen de ladingbelanghebbenden zich in eerste instantie op de wet van 24 januari 1977 betreffende de

¹ Advocaat Roosendaal Keyzer Antwerpen.

² Zie terzake M. BOON, “Nasleep van de ramp met de tanker Erika: voor wiens rekening zijn de opruimingskosten?”, *TVR* 2008, 155.

bescherming van de gezondheid van de verbruikers op het stuk van de voedingsmiddelen en andere producten. Het kostte de eerste rechter en nadien het Hof weinig moeite om deze vordering af te wijzen, nu uit artikel 1 van deze wet duidelijk blijkt dat zij enkel van toepassing is op voedingsmiddelen voor menselijke consumptie, daar waar de lading soya pellets bestemd was voor verwerking tot veevoeder. Daardoor kwam het Hof ook niet toe aan de beantwoording van de vraag of een binnenschipper, die een lading voedingsmiddelen vervoert van punt A naar punt B, deze voedingsmiddelen “vervoert voor verkoop of levering”, en ze dus in de handel brengt in de zin van artikel 1, 3° van de wet van 24 januari 1977.

De ladingbelanghebbenden beriepen zich tevens op de wet van 11 juli 1969 betreffende de bestrijdingsmiddelen en de grondstoffen voor de landbouw, tuinbouw, bosbouw en vee-teelt. Krachtens deze wet en haar uitvoeringsbesluiten is het verboden om, samengevat, gecontamineerde producten te gebruiken voor veevoeder. Diverse handelingen m.b.t. deze verboden producten, onder meer het vervoeren van verboden producten, worden zelf ook uitdrukkelijk verboden, en wor-

den zelfs als misdrijf gekwalificeerd. Over het feit dat de lading soya pellets, in haar *uiteindelijke* conditie (gecontamineerd met water en gasolie), een verboden product was in de zin van de wet van 11 juli 1969 bestond weinig betwisting. De vraag is echter of een vervoerder, die een gezonde lading aan boord neemt, die vervolgens tijdens de reis gecontamineerd raakt, zich schuldig maakt aan het misdrijf van het in de handel brengen van een verboden product. Het hoeft geen betoog dat deze problematiek de hier besproken casus overstijgt: contaminatie kan zich evenzeer voordoen bij het transport van voedingsmiddelen voor menselijke consumptie, en in elke transportmodus.

Het hof te Gent oordeelt, o.i. volkomen terecht, dat het hier gaat om een opzettelijk misdrijf, waaraan de vervoerder zich enkel schuldig kan maken indien hij met kennis van zaken goederen vervoert die van meet af aan gecontamineerd waren. Er is m.a.w. strafrechtelijk opzet vereist: de vervoerder moet “wetens en willens” een verboden product vervoerd hebben³. Wanneer tijdens de reis contaminatie optreedt (door een schadegeval, een gebrek in het schip, enz.) is aan deze voorwaarde niet voldaan.

³ C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht, strafprocesrecht en internationaal strafrecht*, Antwerpen, Maklu, 2006, 278.