

# **Ontwerp van wet houdende wijziging van artikelen 59, 66 en 91A van Boek II van het Wetboek van Koophandel**

## **MEMORIE VAN TOELICHTING**

### **I. DE PLAATS VAN UITVOERING VAN DE VERBINTENISSEN VAN DE ZEEVERVOERDER.**

Artikel 91 van de Zeewet heeft bijna letterlijk de Conventie van Brussel van 25 augustus 1924 ter éénmaking van bepaalde regels inzake het cognossement, goedgekeurd door de Wet van 20 november 1928 (Belgisch Staatsblad van 1-2 juni 1931), veelal de “*Haagse Regelen*” genoemd, gewijzigd door het Protocol van Brussel van 23 februari 1968, goedgekeurd bij Wet van 28 augustus 1978 (Belgisch Staatsblad van 23 november 1978) en door het Protocol van Brussel van 21 december 1979, goedgekeurd bij Wet van 17 augustus 1983 (Staatsblad van 22 november 1983), opgenomen in het Belgisch recht; dit geheel van bepalingen wordt meestal, zowel in internationaal als in Belgisch recht, de “*Hague-Visby Rules*” geheten.

Er bestaat thans eenstemmigheid omtrent het doel van deze wetgeving, zijnde de bescherming van de houder van het cognossement die niet bij machte is geweest de voorwaarden ervan te negotiëren; deze bescherming bestaat onder meer in het verbod om in het cognossement clausules op te nemen ter ontheffing of ter beperking van de aansprakelijkheid ten voordele van de zeevervoerder, die voordien daarin al te veel voorkwamen. Deze reglementering werd door het Hof van cassatie in zijn arrest van 4 mei 1950 (Pas. 1950, I, 624) beschouwd als een essentieel principe van de gevestigde morele, politieke en economische orde dat behoort tot de internationale openbare orde; zij is in ieder geval van dwingend recht.

De toepassing van de “*Hague-Visby Rules*” door de rechtspraak, sedert meer dan 75 jaar, maakt in haar geheel een opmerkelijk voorbeeld uit van een intelligente, evenwichtige en creatieve benadering van de wet aangepast aan de feitelijke en technische evolutie, dankzij de grondige kennis die de rechtswereld, d.w.z. de magistratuur en de balie, heeft van de achtergrond van het recht, alsmede van de economische, technische en menselijke realiteit, dit alles tot tevredenheid van de betrokken belangengroepen, hetzij de uitvoerders en de invoerders van goederen en hun rechthebbenden, alsmede de zeevervoerders.

De hoogwaardigheid van de rechtspraak, een paar ontsprongen niet te na gesproken, werd ongetwijfeld mogelijk gemaakt doordat een groot aantal zeerechtelijke geschillen voor de Belgische rechtsmachten aanhangig werden gemaakt, dit in weerwil van het feit dat bepaalde buitenlandse zeevervoerders in hun cognossementen clausules opnamen m.b.t. de territoriale bevoegdheid, zowel voor als na de inwerkingtreding van de regels m.b.t. de territoriale bevoegdheid voorzien in de EEX Conventie van 27 september 1968 betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, herhaaldelijk gewijzigd en thans vervangen door de EU Verordening nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken.

Sedert een aantal jaren heerst nochtans grote onzekerheid in de rechtspraak t.a.v. de mogelijkheid voor de drager van een cognossement om voor de Belgische rechtsmachten een rechtsgeding in te leiden met het oog op vergoeding van verlies van of schade aan goederen ontstaan tijdens het zeetransport; deze onzekerheid, alsmede het feit dat de toekomstige evolutie van de rechtspraak moeilijk kan worden ingeschat, brengt grote onzekerheid teweeg in het betrokken milieu, dat de

terechte wens koestert dat aan de rechtsvorderingen een gedegen en tevens enigszins voorzienbare oplossing wordt gegeven.

De heersende onzekerheid op het vlak van de rechtspraak vindt voornamelijk haar oorsprong in het ontbreken van een wettelijke definitie van de plaats waar de zeevervoerder zijn verbintenissen heeft uitgevoerd of diende uit te voeren.

Artikel 5 van de E.U.-Verordening nr. 44/2001 van de Raad van de Europese Unie, toepasselijk op een zeer aanzienlijk aantal rechtsvorderingen, bepaalt inderdaad dat een persoon gevestigd in het rechtsgebied van een lidstaat kan worden gedagvaard in een andere lidstaat *“ten aanzien van verbintenissen uit overeenkomst: voor het gerecht van de plaats waar de verbintenis die aan de eis ten grondslag ligt, is uitgevoerd of moet worden uitgevoerd”* (cfr. art. 5, 1° a) );

Datzelfde artikel voorziet: *“voor de toepassing van deze bepaling en tenzij anders is overeengekomen, is de plaats van uitvoering van de verbintenis die aan de eis ten grondslag ligt (...) voor de verstrekking van diensten, de plaats in een lidstaat waar de diensten volgens de overeenkomst verstrekt werden of verstrekt hadden moeten worden;”* (cfr. art. 5, 1°, b), 2<sup>de</sup> streepje). De vraag werd gesteld of vervoer een *“verstrekking van diensten”* is zoals bedoeld in de laatstgenoemde bepaling, die reeds werd gehanteerd terzake van het begrip *“vrij verkeer van diensten”* zoals bedoeld in artikel 50 van het Verdrag van Rome tot oprichting van de Europese Gemeenschap, nu sommige auteurs van oordeel zijn dat de vervoersovereenkomst geen *“verstrekking van diensten”* is vanuit een proces-rechtelijk standpunt (P. VERGUTS en W. VERHEES, E.T.L., 2003, 438-439).

In navolging van deze auteurs moet de plaats waar de zeevervoerder zijn verbintenissen heeft uitgevoerd of moet uitvoeren, overeenkomstig artikel 5, 1°, a) worden bepaald naar het toepasselijk nationaal recht in de zin van het arrest *“Tessili”* van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen dd. 6 oktober 1976 (Rec. 1976, 1473), zodat het aan de nationale wetgever toekomt dit te bepalen. Het huidige wetsontwerp ligt geheel in de lijn en is een voortzetting van de *“Tessili”*-rechtspraak.

De nationale wetgever heeft dezelfde bevoegdheid indien men van oordeel is dat het vervoerscontract een *“verstrekking van diensten”* is in de zin van artikel 5, 1°, b), 2<sup>de</sup> streepje, aangezien laatstgenoemde bepaling het aan de partijen bij de overeenkomst overlaat in hun contract de plaats van uitvoering van de verbintenis die ten grondslag ligt aan de vordering te bepalen, zodat de nationale wetgever des te meer en zonder enige twijfel bevoegd is om ten deze regelgevend op te treden.

Wat de overeenkomst van zeevervoer betreft, zou men puur theoretisch kunnen aannemen dat de zeevervoerder zijn diensten verleent of dient te verlenen zowel in de inschepingshaven, in de territoriale en extra-territoriale wateren die het schip doorkruist als in de lossingshaven.

De mogelijke onzekerheid op dit vlak werd ten top gedreven door een arrest dd. 19 februari 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen, veelal het *“Besix arrest”* (Rec. 2002, 1699) genoemd, krachtens hetwelk het criterium van de plaats van uitvoering van de verbintenis die ten grondslag ligt aan de rechtsvordering geen toepassing vindt wanneer deze plaats niet kan worden bepaald omdat de contractuele verbintenis bestaat in *“een verbintenis om niet te doen, zonder enige geografische beperking”*, dewelke dus niet lokaliseerbaar is. Aangezien het hier een verbintenis betrof om zich te onthouden, zonder geografische beperking, valt het gemakkelijk te begrijpen dat het Hof van Justitie heeft geoordeeld dat artikel 5, 1°, a) van de EU Verordening

nr. 44/2001 niet kon worden toegepast en dat derhalve de verweerder enkel kon worden gedagvaard voor de rechtsmachten van de Staat waarin hij is gevestigd.

De zogenaamde “*Besix*”-rechtspraak heeft verwarring geschapen onder meer inzake zeevervoer zodat, ook al is er geen vergelijking mogelijk tussen de verbintenis van zeevervoer, die een verbintenis is “*om te doen*” en een algemene verplichting tot onthouding die er een is om “*niet te doen*”, het Hof van beroep te Antwerpen (arrest van 17 juni 2003, E.T.L. 2003, 496) heeft geoordeeld dat het onmogelijk was de plaats van uitvoering van de verbintenis tot zeevervoer te bepalen en dat daarom de zeevervoerder enkel kon worden gedagvaard voor de rechtsmachten van zijn woonplaats. Aangezien talrijke zeetransporten vanuit en naar België worden uitgevoerd door zeevervoerders die niet in België zijn gevestigd, kan het ingevolge deze rechtspraak aan dragers van cognossemementen praktisch onmogelijk worden gemaakt in België nog procedures in te leiden.

De rechtspraak is op dit punt verdeeld aangezien, kort voordat voormeld arrest van 17 juni 2003 werd uitgesproken, het Hof van beroep te Antwerpen in een onuitgegeven arrest van 13 januari 2003 inzake RICKMERS LINIE GmbH c/ INDIAN PETROCHEMICALS CORP. had beslist dat de plaats van uitvoering van de verbintenis tot zeevervoer die aan de rechtsvordering ten grondslag ligt, zoals bedoeld in artikel 5, 1°, de inschepingshaven is; in een vonnis van 15 februari 2005 (E.T.L. 2005, 657) inzake NV CAPESPAN CONTINENT c/ METROSTAR MARINE CO. heeft de Rechtbank van koophandel te Antwerpen daarentegen geoordeeld dat de zeevervoerder gedurende het hele vervoer diensten verleent zodat het niet mogelijk is met zekerheid de plaats van uitvoering van zijn vervoersverbintenis te bepalen; in andere vonnissen van 17 februari 2005 (E.T.L. 2005, 671) en van 9 juni 2005 (E.T.L. 2005, 687) oordeelt de Rechtbank dan weer dat, nu een vervoersverbintenis een verbintenis om te doen is, de plaats van uitvoering daarvan wel degelijk kan worden bepaald.

In zijn arrest van 5 januari 2006 heeft het Hof van cassatie een voorziening tegen voormeld arrest van het Hof van beroep te Antwerpen dd. 17 juni 2003 gegrond verklaard en m.b.t. artikel 5, al. 1 van de EEX-Convention van 27 september 1968, op dit punt niet gewijzigd door EU-Verordening nr. 44/2001 beslist dat, ten aanzien van verbintenissen uit overeenkomst :

- de plaats van uitvoering dient te worden vastgelegd naar het recht dat de betrokken verbintenis beheerst;
- de rechter voor het bepalen van de plaats van uitvoering dient na te gaan op welke verbintenis de rechtsvordering is gesteund en welke de plaats van uitvoering is van deze verbintenis is.

Hierdoor komt niet volledig een einde aan de hierboven beschreven onzekerheid die van aard blijft om de cognossemementsdraggers ertoe aan te zetten ofwel gewoon geen rechtsvordering in te stellen in België, hoe rechtmatig ook, wanneer het bedrag ervan eerder gering is ofwel, indien het over aanzienlijke bedragen gaat, de rechtsvordering in te stellen voor meerdere rechtsmachten in België en in het buitenland.

Aan deze zorgwekkende toestand die de belangen van alle betrokkenen in het gedrang brengt, kan en moet worden verholpen door de plaats van uitvoering van de vervoersverbintenissen duidelijk te bepalen.

Ook al beslaat een transport uiteraard het ganse traject tussen begin- en eindpunt, dan nog is het in de havens van inlading en lossing, waar de partijen mekaar ontmoeten en waar de zeevervoerder

zijn verbintenissen nakomt om de goederen hetzij onder zijn hoede te nemen, hetzij ze af te leveren, dat deze zich de facto kwijt van zijn vervoersverbintenis t.a.v. de rechthebbenden bij de lading ; dit betekent dat de fouten of tekortkomingen die de zeevervoerder zou begaan voor, bij de aanvang, tijdens of op het einde van de reis, vrijwel altijd aan het licht zullen komen op de plaats en op het ogenblik waarop hij zijn essentiële vervoersverbintenissen nakomt, d.w.z. wanneer hij de goederen onder zijn hoede neemt en wanneer hij ze aflevert.

Het belang van de plaats van belading en van lossing is aanvaard in de communautaire regelgeving.

In dit verband zij eraan herinnerd dat in artikel 21 van de Regels van Hamburg bestemd om ooit de Regels van Den Haag en Visby te vervangen als één van de criteria voor de bevoegdheid van de rechtsmachten nu precies het criterium van de laad- en de lossing is.

Zo werd ook in het Verdrag van Rome van 19 juni 1980 betreffende de wet toepasselijk op de contractuele verbintenissen, goedgekeurd door de Belgische wet van 14 juli 1987 (Staatsblad van 9 oktober 1987), bepaald t.a.v. de aanwijzing van de toepasselijke wet dat, terzake van een contract van goederenvervoer, er een vermoeden bestaat dat dit contract de nauwste banden heeft met *“het land waar de vervoerder zijn hoofdvestiging heeft ten tijde van de sluiting van de overeenkomst tot vervoer van goederen”* wanneer deze plaats tevens o.a. *“de plaats van de inlading of lossing”* is (artikel 4 §4).

Het arrest van het Hof van cassatie dd. 5 januari 2006 maakt de tussenkomst van de wetgever des te meer nodig teneinde voor de nationale rechter op het vlak van de plaats van uitvoering klaarheid te scheppen.

Derhalve gebieden de economische en technische werkelijkheid, de vrijheid die aan de Belgische wetgever wordt geboden door de EU Verordening nr. 44/2001, de duidelijke wilsuiting van de internationale wetgever, alsmede de huidige stand van de Belgische rechtspraak, dat als plaats van de uitvoering van de verbintenissen van de zeevervoerder zowel de havens van inscheeping als de havens van ontscheeping zouden worden aangemerkt.

Wellicht zou het nochtans niet volstaan om de plaats van uitvoering van de verbintenissen die voortspruiten uit het cognossement te bepalen, aangezien artikel 5.1.b), 2<sup>de</sup> streepje van de Verordening nr. 44/2001 aanleiding zou kunnen geven tot een nieuwe onzekerheid in de rechtspraak omdat hierin het begrip wordt gehanteerd van *“de plaats waar de diensten moeten of moesten geleverd worden”*, zodat het wenselijk lijkt de laad- en lossing eveneens aan te merken als de plaatsen waar de diensten moeten of moesten worden geleverd.

Daarom is het aangewezen om aan artikel 91, A van de Zeewet een paragraaf 9 toe te voegen dat luidt als volgt:

*“De verbintenissen die voortspruiten uit het cognossement en uit de vervoerovereenkomst dienen te worden uitgevoerd zowel in de haven van belading als in de haven van lossing van de goederen, zoals die in het cognossement zijn bepaald. Hetzelfde geldt voor de diensten die moeten of moesten geleverd worden.”*

Teneinde nochtans te vermijden dat de zeevervoerder, ook al heeft het cognossement tot doel zonder verwijl de aanboordneming van de lading te bevestigen, voormelde wettekst zou aangrijpen als voorwendsel om het cognossement niet in de laadhaven uit te geven maar veeleer de uitgifte ervan uit te stellen tot de aankomst van de goederen in de lossinghaven, dit ongetwijfeld ten nadele

van de verzender in diens verhouding met zijn verkoper of met de bankier die het documentair krediet heeft geopend, dient men aan artikel 59 van de Zeewet toe te voegen:

*“De verplichting om een cognossement uit te geven moet worden uitgevoerd en wordt steeds geacht te zijn uitgevoerd in de haven van inlading van de goederen.”*

## **II. DE NIET-GEDECLAREERDE DEKLADING**

De “*Hague-Visby Rules*”, die t.a.v. de verantwoordelijkheid van de zeevervoerder een evenwichtige regeling voorzien, maken deel uit van de Belgische openbare orde of tenminste van het dwingend recht. Zij beletten de zeevervoerder derhalve zich contractueel te bevrijden, in het cognossement, van een geheel of een gedeelte van zijn aansprakelijkheid, zonder hem nochtans een te verregaande aansprakelijkheid op te leggen, dit dankzij wettelijke ontheffingen van aansprakelijkheid die ruimer zijn dan deze voorzien door het gemeen recht, alsmede van beperkingen van aansprakelijkheid in hoofdzaak berekend naar gelang van het aantal of het gewicht van de goederen.

Het toepassingsgebied van de “*Hague-Visby Rules*” wordt met name bepaald door artikel 91, A), §1, c) krachtens hetwelk als “*goederen*” in de zin van deze regels dienen te worden beschouwd de “*zaken, voorwerpen, koopmanschappen en waren van welke aard ook, met uitzondering van levende dieren en van lading die, bij de vervoerovereenkomst, opgegeven is als geplaatst op het dek en feitelijk aldus wordt vervoerd*”.

Aldus heeft de internationale wetgever rekening willen houden met de bijzondere risico's verbonden aan het vervoer van goederen aan dek van schepen, waardoor deze zijn blootgesteld, veel meer dan de koopwaar die zich in het ruim bevindt, aan de weersomstandigheden, het overboord vallen of de werping; ongetwijfeld terecht werd geoordeeld dat het gezien deze bijzondere risico's niet gerechtvaardigd was om aan de zeevervoerder terzake van zijn verantwoordelijkheid bepalingen op te leggen, die minstens van dwingend recht zijn, wanneer de koopwaar aan dek wordt vervoerd en als zodanig in het cognossement wordt vermeld.

Dat het toepassingsgebied van de “*Hague-Visby Rules*” aldus wordt omschreven betekent dat, indien de koopwaar op dek is geladen en het cognossement van deze deklading melding maakt, de regels niet van toepassing zijn; daarentegen en a contrario zijn de regels wél van toepassing wanneer de koopwaar in het ruim wordt ondergebracht, zelfs indien het cognossement ten onrechte melding maakt van een deklading; evenzeer zijn de “*Hague-Visby Rules*” toepasselijk indien de koopwaar op dek werd geladen maar het cognossement de deklading niet vermeldt.

Deze regeling gaf bevrediging aan de rechtsleer, de rechtspraak en de gebruikers totdat, meer dan 25 jaar geleden, sommige zeevervoerders een redenering hebben opgebouwd die onder meer de rechtspraak heeft geschokt: wanneer de koopwaar, geladen op dek, niet als zodanig in het cognossement was vermeld, hielden de zeevervoerders voor dat de “*Hague-Visby Rules*” van toepassing waren, wat inhield dat hun aansprakelijkheid dwingend geregeld was, doch meenden zij hieruit de op het eerste gezicht logische conclusie te mogen trekken dat zij dan ook konden genieten van de beperkingen van aansprakelijkheid op grond van het gewicht of van het aantal, waarvan het bedrag soms belachelijk klein was in verhouding tot de waarde van de goederen, omdat volgens de

zeevervoerders, bij ontstentenis van de vermelding van de deklading op het cognossement, de “*Hague-Visby Rules*” in hun geheel moesten worden toegepast.

De zeevervoerders werden niet gevolgd door het Hof van cassatie dat, in een arrest van 25 mei 1979 (Pas. 1979, I, 1105) genaamd het “*Balduin*”-arrest, erop heeft gewezen dat door de vermelding van de deklading in het cognossement de aandacht van de derde-houder werd gevestigd enerzijds op de bijzondere risico’s waaraan de koopwaar was blootgesteld en anderzijds op de mogelijkheid voor de zeevervoerder om vrij zijn verantwoordelijkheid te beperken, derwijze dat de derde-houder van het cognossement desgewenst de koopwaar in functie van deze risico’s kon laten verzekeren; dit arrest voegt daaraan toe dat, wanneer artikel 91 de op het dek geladen koopwaar die als zodanig in het cognossement wordt vermeld uit zijn toepassingsgebied sluit, gezegde vermelding enkel wordt opgelegd “*met het oog op de bescherming van de derde-houder van het cognossement en niet om, bij ontstentenis van deze vermelding, de in strijd met het cognossement op het dek vervoerde goederen aan de ten voordele van de zeevervoerder bepaalde aansprakelijkheidsbeperking van voormeld artikel 91, A, § IV, 5°, te onderwerpen*”.

Volgens dit arrest had het Hof van beroep te Antwerpen in zijn bestreden arrest van 14 september 1977 (R.H.A. 1977-78, 215) wettig geoordeeld dat de beperking van aansprakelijkheid niet toepasselijk was en evenzeer wettig beslist dat artikel 66 van de Zeewet diende te worden toegepast.

Artikel 66 van de Zeewet bepaalt :

*“De kapitein is eveneens aansprakelijk voor alle schade aan goederen die hij, buiten de schriftelijke toestemming van de inlader, op het dek van zijn schip heeft geladen.*

*Met het dek wordt gelijkgesteld, elke opbouw die geen geheel vormt met het spantwerk.”*

Het arrest van 25 mei 1979 werd in de rechtsleer niet eenstemmig onthaald, doch het heeft de juridische vrede hersteld voor een periode van meer dan 20 jaar.

Sindsdien is echter een geanimeerd debat op gang gekomen ingevolge het toegenomen belang van het zeevervoer van goederen in containers en het als maar meer gangbaar gebruik om deze containers op het dek van de schepen te laden.

De rechtspraak van verschillende omringende landen, zoals Duitsland, Engeland, Frankrijk en Nederland, waar eveneens de “*Hague-Visby Rules*” worden toegepast soms samen met aanvullende bepalingen die specifiek op het containervervoer slaan, heeft de evolutie van de techniek begrepen en aanvaard ingevolge dewelke de containers die aan dek worden vervoerd aan boord van schepen die speciaal voor dit soort vervoer zijn uitgerust, blijkbaar niet worden blootgesteld aan grotere gevaren dan de containers die in het ruim worden ondergebracht. De rechtspraak van de omringende landen erkent aldus de geldigheid van cognossementsvoorwaarden gekend onder de naam “*liberty clause*” of “*deck option clause*”, die aan de zeevervoerder toelaten de containers op het dek te plaatsen zonder daarvan melding te maken in het cognossement, waarbij de zeevervoerder zich mag beroepen op het voordeel van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, ook wat de deklading betreft die niet uitdrukkelijk in het cognossement wordt vermeld, wanneer het vervoer van containers plaatsvindt aan boord van schepen die speciaal zijn uitgerust voor dit type vervoer (zie een overzicht van rechtspraak in het artikel “*Deklading : vrijbrief of guillotine*”, van P. Verguts en O. Gossiaux, E.T.L. 1998, Vol. 2, 201).

De Belgische havens hebben, zoals de buitenlandse havens, een spectaculaire ontwikkeling van het containervervoer gekend; zo was in 2003 het containervervoer te Antwerpen goed voor 61.350.335 ton, d.w.z. 42,94% van de totale omslag van goederen in Antwerpen; dit percentage vertegenwoordigde een toename van 15,07% in vergelijking met het jaar 2002 en is sedertdien blijven stijgen om in 2005 een volume te bereiken van 74.593.112 ton. In de haven van Zeebrugge wordt eveneens een zeer aanzienlijk percentage containers behandeld die zeer vaak aan boord van speciale containerschepen worden vervoerd.

De zeevervoerders die dergelijke schepen gebruiken hebben terzake van containervervoer op dek van deze schepen dat niet is vermeld in het cognossement opnieuw de vraag m.b.t. de integrale toepassing van de "*Hague-Visby Rules*" aan het oordeel van de hoven en rechtbanken onderworpen, dit teneinde de toepassing te bekomen niet enkel van de dwingende aansprakelijkheidsregels, maar tevens van de wettige redenen van ontheffing en beperking van aansprakelijkheid.

In tegenstelling tot de rechtspraak van het merendeel van onze buurlanden heeft het Hof van Cassatie, in twee arresten van 1 december 2000 (R.H.A. 2000, 195; T.H.R.2001, 462 en 467) het principe gehandhaafd dat was gesteld in het "*Balduin*"-arrest van 25 mei 1979 volgens hetwelk, in geval van niet-gedeclareerde deklading van containers, de zeevervoerder zich niet kon beroepen op de ontheffingen en de beperkingen van aansprakelijkheid voorzien door artikel 91. De arresten van 1 december 2000 bevatten nochtans ten aanzien van dat van 25 mei 1979 een dubbele afwijking in die zin dat, vooreerst, het Hof van cassatie niet meer verwijst naar artikel 66 van de Zeewet en ten tweede dat de mogelijkheid om de exoneraties en beperkingen van aansprakelijkheid toe te passen wordt toegestaan voor de schepen die "*specifiek zijn uitgerust voor vervoer zonder dek*". Het Hof aanvaardt derhalve dat men rekening mag houden met de evolutie van het zeevervoer, met name het feit dat sedert het ontstaan van het containervervoer een 50-tal jaar geleden, men schepen heeft gebouwd specifiek uitgerust voor het vervoer van goederen in containers.

Deze toestand is echter niet van aard om gedurende vele jaren de gerechtelijke vrede te doen heersen en de onzekerheid die omtrent dit vraagstuk bestaat heeft ongetwijfeld tot gevolg dat de betrokken rederijen worden gedwongen niet alleen om door het eigenlijk en oneigenlijk gebruik van heel het beschikbaar juridisch arsenaal de Belgische rechtsmachten te ontvluchten, doch wellicht ook de Belgische havens te vermijden in die zin dat sommige van deze rederijen die van de havens in ons land hun zogenaamde "*hub*" hebben gemaakt, hetzij de draaischijf voor de goederentransit, weigeren te opteren voor de Belgische vlag in weerwil van de zeer aanzienlijke voordelen die aan deze keuze verbonden zijn.

Aangezien de containers geladen op dek van de daartoe speciaal uitgeruste schepen blijkbaar niet aan grotere risico's zijn blootgesteld dan diegene die rusten op containers die in het ruim van diezelfde schepen zijn ondergebracht, wat wordt bevestigd door de rechtspraak van de ons omringende landen, blijkt het nuttig en wenselijk het door zowel de internationale als de Belgische wetgever gewilde evenwicht te herstellen tussen de gerechtvaardigde belangen van de ladingbelanghebbenden en deze van de zeevervoerders, zodat zeevervoerders die om allerlei operationele redenen de deklading niet vermelden in het cognossement niet worden gestraft, doch tevens diegenen die de effectieve deklading wél vermelden worden onderworpen aan dezelfde regels, aangezien de twee situaties uiteindelijk identiek zijn.

Om die redenen komt het gepast voor aan artikel 66 van de Zeewet een derde en een vierde alinea toe te voegen die luiden als volgt :

*“Behalve indien de afzender uitdrukkelijk de belading onder dek heeft bedongen, wordt hij steeds geacht zijn schriftelijke toestemming met de deklading te hebben gegeven indien het containers betreft, geladen aan boord van schepen die speciaal zijn uitgerust voor containervervoer.*

*In geval van een dekvervoer van containers aan boord van dergelijke schepen, of dit al dan niet in het cognossement wordt vermeld, is op de rechtsverhouding tussen de zeevervoerder en de houder van het cognossement en diens rechtsopvolgers art. 91 van de Zeewet, met inbegrip van de daarin vervatte ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, toepasselijk.”*

Deze laatste wijziging betekent geenszins dat het Belgisch recht zou ingrijpen in een domein dat behoort tot de internationale conventie, namelijk het domein van de *“Hague-Visby Rules”*: het gaat immers uitsluitend om de uitbreiding van het toepassingsgebied van de *“Hague-Visby Rules”* tot een geval dat in de initiële tekst niet is voorzien. Deze tekst voorziet immers niet dat de *“Hague-Visby Rules”* toepasselijk zijn op aan dek vervoerde goederen wanneer het cognossement de deklading niet vermeldt en al evenmin wanneer dit wél het geval is, zodat het nieuwe artikel 66, alinea 4, enkel de uitbreiding van het toepassingsgebied van de *“Hague-Visby Rules”* naar deze gevallen toe tot gevolg zal hebben. In dit verband mag eraan worden herinnerd dat destijds al, toen door de wet van 20 november 1928 de Conventie van 25 augustus 1924 in het Belgisch recht werd opgenomen, de wetgever het territoriaal toepassingsgebied van de Conventie had uitgebreid; de internationale tekst voorzag immers dat deze toepasselijk zou zijn op transporten onder dekking van een cognossement uitgegeven in een Verdragsstaat, terwijl de wet van 20 november 1928 wat België betreft de toepassing van dezelfde regels heeft uitgebreid tot transporten *“uit of naar een haven van het Rijk”*. Het staat de nationale wetgever dus vrij het toepassingsgebied van de Haagse Regels uit te breiden, zoals o.m. Frankrijk het ons heeft voorgedaan, tot transporten die oorspronkelijk niet door de *“Hague-Visby Rules”* werden beheerst.