

HERZIENING BELGISCHE ZEEWET

RAPPORT COMMISSIE 4: AANSPRAKELIJKHEID, TUSSENPERSONEN EN VOORVALLEN TER ZEE

VOORZITTER ADRY POELMANS

Antwoord van de BVZ-Subcommissie 4 op de consultatievragen 44-56 en 80-105

Samenstelling van de Commissie:

- Mr. A. Kegels – Onder-Voorzitter – consultatievragen 44-56 en 87-105
- Mevrouw N. De Muynck
- De heer Bernard Van Heule (Redersvereniging)
- De heer Jan De Vrij (Safmarine)
- De heer E. Desmet (Nateus)
- De heer M. Verly
- De heer W. Van Gompel (BDM)
- De Heer K. Maes (Belgische Redersvereniging)
- De Heer X. Van Engelen (Antwerpse Scheepvaartvereniging)
- De Heer O. Schoenmaeckers (VEA-CEB)
- Mr. S. Evenepoel
- Mr. W. Verhees
- Mr. F. Stevens
- Mr. J. Libouton
- Mr. M. De Decker
- Mr. E. Willems
- Mr. P. Marcon
- Mr. P. Bettens
- Mr. J. Loyens
- Mr. D. Noels
- Mr. B. Insel

Waarnemer voor de Herzieningscommissie:

Leo Baron Delwaide, Ralph De Wit

Algemene opmerkingen:

Tijdens de vergaderingen hebben bepaalde leden algemene reserves geuit.

- De vragen die worden voorgelegd wijzen voor sommige leden op een diepgaande potentiële wijziging van de huidige verhoudingen gecreëerd door de Zeewet en sommige leden zijn van mening dat de korte termijn gegeven om de vragen te beantwoorden de kwaliteit van die antwoorden hypothekeert met als gevolg dat de kwaliteit van het eindproduct ook gehypothekeerd zal zijn. Een lid stelde onomwonden dat het BVZ als overkoepelende Belgische Vereniging voor Zeerecht zich niet voor de kar van een bepaalde drukkingsgroep en/of professoren groep moet doen spannen.
- Wijzigingen voorzien in het groenboek gaan veel verder dan veranderen van de Zeewet stricto sensu. Er wordt geraakt aan het statuut van de verzekeringsmakelaar, er wordt geraakt aan het statuut van de binnenvaart, enz. Daarbij zouden bepaalde professionele organisaties zelfs niet op de hoogte zijn van het feit van potentiële wijzigingen. Dit hypothekeert volgens een bepaald lid het potentiële eindproduct.
Een ander lid wijst erop dat het KB van 27.4.2007 houdende oprichting van een Commissie belast met de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht (B.S., 29.5.2007) de Commissie de taak toebedeelt tot “herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht” as such. De opdracht van de Commissie zou dus niet beperkt zijn tot de herziening van de Zeewet “sensu strictu”.
- Over bepaalde algemene vragen, zo o.m. 3, 4, 5 enz. bestaan er tegengestelde meningen. De enen zijn van mening, zo b.v. de binnenvaartsector een volledig eigen regeling met eigen bepalingen abstract van de Zeewet wensten te ontwikkelen, anderen zijn van mening dat een allesomvattende codex wellicht nuttig zou zijn. Nog anderen hebben terzake geen uitgesproken mening.

Bespreking van de vragen 44 t.e.m. 56:

Vraag 44 :

Vooreerst werd er door een lid op gewezen dat deze zelfde vraag door het groenboek op verschillende manieren doch in lichtelijk andere verpakking terugkomt. De vraag is zo b.v. gelieerd aan vraag 42 en 43. Ook vraag 30 behandelt ook dezelfde vraag. Zo ook vraag 31 en 32.

De subcommissie tracht echter te blijven bij de strikte vraag 44.

Vraag 44 is op zich reeds reden tot onderscheiden vragen:

- wat is een zeerechtelijke schuldvordering,
- wat is een scheepseigenaar of een bevrachter,
- wat bedoelt men met een vordering die betrekking heeft op het schip,
- wat bedoelt men juist met objectieve of foutloze risicoaansprakelijkheid.

Eerst werd de vraag in de context geplaatst.

1°

In België, zoals in vele andere zeevarende naties, wordt de 1952 Beslag Conventie toegepast. Geweten is dat een poging van het CMI om een nieuwe Beslagconventie in werking te doen treden tot op heden mislukt is. Vreemd daaraan is niet dat heel wat grote zeevarende naties ervan uitgaan dat het 1999 Beslagverdrag een “fraudeverdrag” is. Dit omdat het verdrag geen rekening houdt met de huidige realiteit in het zeevervoer alwaar de scheepseigenaar nog zeer zelden de debiteur zal zijn van vorderingen betreffende het schip en vooral vorderingen voortvloeiende uit de exploitatie van het schip. Dit omdat de scheepseigendom in de praktijk volledig gedissocieerd wordt van de scheepsexploitatie.

Zelfs binnen dezelfde concerns zal een schip toebehoren aan dochteronderneming A, In naakte romp bevrachting genomen worden door dochteronderneming B, dan In tijdsbevrachting worden gegeven aan dochter C. De 1999 beslagconventie zal voor de meeste vorderingen slechts beslag toelaten voor zover de vordering is op de scheepseigenaar, niet op diegene die het schip daadwerkelijk exploiteren. De Belgische rechtsleer sprak terzake zo bv. over het “Verdrag tot vermijden van beslag”.

Zoals tevens geweten werd beslist door de Belgische Regering, op sterk aandringen van verscheidene Belgische belangengroepen, van het 1999 Verdrag niet te ratificeren.

Bepalingen van de 1952 Beslagconventie werden ook opgenomen in de Europese wetgeving via de executieverdragen. Aangezien de 1952 Conventie belangrijke bevoegdheidsbepalingen bevat legde Europa die landen die niet tot dat Verdrag waren toegetreden op om toe te treden alvorens zij konden toetreden tot het Executieverdrag. Wijziging van het 52 Verdrag zal dus waarschijnlijk slechts kunnen geschieden op Europees niveau. Trouwens het 1999 Verdrag is nu meer dan 8 jaar oud en kent weinig ratificaties.

2°

De essentie van het 1952 Beslagverdrag is dat een Zeeschip absoluut immuun is van beslag behalve als het gaat om een maritieme vordering. Een maritieme vordering een vordering zijnde voortvloeiende uit één van de feiten limitatief opgenoemd in het Verdrag. Indien een schuldeiser over zulk een maritieme vordering beschikt, heeft hij :

1. de mogelijkheid beslag te leggen op alle schepen van zijn debiteur,
2. de mogelijkheid beslag te leggen op het schip waarop de vordering betrekking heeft zelfs al is de debiteur niet de scheepseigenaar.

Moeten de verdragsbepalingen niet uitgebreid worden naar de binnenvaart?

De 1952 Beslagconventie doet echter meer dan zekerheid verstrekken aan de beslaglegger. Het bevat ook bepalingen betreffende bevoegdheid. In een welbepaalde reeks van omstandigheden creëert het beslag bevoegdheid bij de Lex Forum Arresti.

Tot slot wordt wel eens vergeten dat het 1952 Beslagverdrag ook een Executieverdrag is in de zin dat de zekerheid die gesteld wordt na beslag moet toelaten dat op voorlegging van een beslissing van een bevoegde rechtbank tot uitbetaling wordt overgegaan. De uitdrukkelijke bedoeling van de 1952 Conventie zijnde dat passage via een exequatur niet meer nodig is. Deze laatste functie van de Beslagconventie werd al wel eens uit het oog verloren.

Over bovenstaande ware de meeste leden van de Commissie het wel eens. Niet eens in de zin dat ze het inhoudelijk eens waren, wel eens in de zin van dit nu zijnde de wettelijke situatie.

3°

Een lid van de Commissie, daarin bijgetreden door anderen, was van mening dat er geen enkele reden was om wijzigingen aan te brengen aan de zekerheids-, bevoegdheids- en executie-functie van de 1952 Beslagconventie. In één adem werd ook de wens geuit niet toe te treden tot de nieuwe Voorrechten en Hypothekenconventie die eigenlijk in hetzelfde bedje ziek als de 1999 Beslagconventie.

4°

Het debat heeft zich dan verlegd naar de wenselijkheid om volledig naast de reeds bestaande zekerheidsfunctie gegeven door de 1952 Beslagconventie, in het Belgische materiële recht een direct vorderingsrecht te geven tegen de scheepseigenaar aan houders van een maritieme vordering, of zo men wenst te beperken tot de Zeeschepen, een zeevordering.

De eerste vraag uiteraard zijnde : wat is dan een maritieme vordering. De Sub-commissie is ervan uitgegaan dat de expertencommissie aldaar enkel kan en mag bedoeld hebben een minimale lijst zoals voorzien in de 1952 Beslagconventie. Deze lijst als een minimale lijst van zeevorderingen beschouwd zijnde. Een lid van de Commissie stelde onomwonden dat er geen enkele noodzaak is het vorderingsrecht te beperken tot maritieme vorderingen. Elke vordering die betrekking heeft op het schip moet kunnen leiden tot een vordering tegen dat schip. Daarmee wordt dan bedoeld een vordering tegen de eigenaar van dat schip doch beperkt tot zijn schip. Geen limitatieve lijst van vorderingen dus voor een direct vorderingsrecht op (de eigenaar) van het zeeschip. Enkele voorwaarde zijnde dat de vordering betrekking heeft op het schip. Zo legt men de risico's van de scheepsexploitatie bij diegene die de geneugtes van die exploitatie draagt en de mogelijkheid heeft zich daadwerkelijk contractueel in te dekken bij diegenen aan wie hij de exploitatie overdraagt. Dit laatste is voor de leveranciers van waren of diensten aan het geëxploiteerde schip in de praktijk onmogelijk.

Protest van bepaalde leden van de Sub-commissie werd genoteerd. Deze vonden dit te vergaand. Er werd zo gewezen op de relativiteit der overeenkomsten : waarom daarvan afwijken ?

Daar werd op gerepliceerd dat in de huidige realiteit de toepassing van de 1952 Beslagconventie ertoe leidt dat in werkelijkheid van die relativiteit van overeenkomsten wordt afgeweken. De houder van een vordering kan die vordering vergoed zien door beslag te leggen op een zaak die niet tot zijn debiteur behoort.

Een lid maakte van de gelegenheid gebruik erop te wijzen dat scheepseigenaars er zelf ook belang bij kunnen hebben van de relativiteit van overeenkomsten af te stappen. Legio zijn de gevallen waar de scheepseigenaar geconfronteerd wordt met schade veroorzaakt door leveranciers van waren of diensten aan zijn schip, maar die scheepseigenaar zich niet kan keren tegen de schadeveroorzaker omdat deze schadeveroorzaker de dienst of de waren levert in opdracht van een directe of indirecte medecontractant van de scheepseigenaar. De reder wiens schip beschadigd is (het voorbeeld van de stuwadoor die schade toebrengt aan de scheepsromp) of wiens motor zware schade oploopt omdat verkeerde bunkers werden geleverd of, erger nog, een schip dat milieurampen veroorzaakt omdat de bunkers die geleverd werden de motor doen vastlopen, kan zich niet tegen de leverancier van de waren of diensten keren.

Hij dient de contractuele ketting te volgen. Tegen dat die ketting gevolg is, is de werkelijke aansprakelijke meestal in faling en/of verdwenen. M.a.w. leidt de particulariteit van het maritieme gebeuren ertoe dat het ook voor scheepseigenaars wel eens nuttig zou kunnen zijn een recht te hebben dat hen toelaat *“altijd de debiteur aan te spreken die betrekking heeft op zijn maritieme vordering”*.

Opheffing dus van de relativiteit der verbintenissen doch wederzijds in het Belgische materiële recht. De nieuwheid van het idee werd geapprecieerd maar de aanwezige leden van de Commissie waren hierover verdeeld.

In conclusie en m.b.t. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor vorderingen die betrekking hebben op het schip kan de Commissie niet veel conclusies trekken andere dan :

- behoudt de huidige beslag/voorrechtenstructuur
- voor wat betreft de opname in het Belgische materiële recht van soortgelijke concepten, zelfs een “omgedraaid concept ten voordele van de reder” is er verdeeldheid.

Vraag 45 :

Er wordt door alle leden van de commissie onderkend dat de huidige wijze waarop de beperking van aansprakelijkheid in het algemeen, onder het LLMC, voor wat betreft wrakkenopruiming, beperking van de binnenvaart en de gevallen waarin de lading aansprakelijk is in het bijzonder zijn geregeld leiden tot onduidelijke situaties en dat wettelijke verduidelijking zich opdringt.

Idealiter zou deze verduidelijking dienen te geschieden op verdragsniveau. Realistisch is dit wellicht niet voor het ogenblik en bijgevolg geeft de Commissie de volgende pijnpunten aan :

1. Lading : aansprakelijkheid/beperking ervan

Enkele leden van de Commissie stellen de uitdrukkelijke vraag naar het aansprakelijkheidsstatuut van de lading.

Vooreerst tijdens de reis. Heden ten dage kan de lading in bepaalde omstandigheden aansprakelijk zijn voor schade toegebracht aan een schip en derden, ja soms zelfs voor lichte van lading in zee of in de wateren. De recentste ontwikkelingen zo o.m. in Engeland tonen aan dat deze aansprakelijkheid zich niet meer beperkt tot de inlader (zie Hague – Visby /Art. 91 Z.W.) die een overeenkomst terzake sloot zo b.v. met een schip, doch ook dat deze kan komen te liggen bij de eigenaar dan wel bij de onschuldige derde drager van het cognossement. Een schip dat vergaat in volle zee wegens onkarakteristiek gevaarlijke lading keert zich tegen de drager van het cognossement tot volledige vergoeding van de schade gecreëerd door die lading.

Vervolgens te land. Ook daar kan lading leiden tot schade. Twee leden van de Sub-commissie stelden in dat kader uitdrukkelijk de volgende vragen :

- Bepaal de aansprakelijkheid van de lading t.a.v. het schip.
- Bepaal de omstandigheden binnen dewelke de lading deze aansprakelijkheid kan beperken.
- Bepaal wie deze aansprakelijkheid kan beperken.

2. LLMC fonds (wrakkenfonds/omschrijving uitsluitingen (art. 1(d) en 1(e) LLMC verdrag)

De huidige organisatie van de (beperking) van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar is verdeeld en onduidelijk :

- Er is binnen de zeevaart onduidelijkheid omtrent de exacte omvang van de uitsluitingen die de Belgische nationale wetgever bij nationale wet heeft opgenomen. Meer bepaald: wat is het statuut van bergingskosten of pollutiekosten die zich voordoen buiten de Belgische territoriale zee of EEZ in het kader van de beperking van aansprakelijkheid onder een Belgisch LLMC fonds. Het LLMC voorziet dat het lex forum bij fondsstelling van toepassing is. Naar Belgisch recht kan op het eerste zicht de aansprakelijkheid niet beperkt worden voor bergingskosten en/of pollutiekosten veroorzaakt buiten de Belgische wateren.
Dit is voor het ogenblik de rechtspraak van de beslagrechters. Of kan de Belgische Wrakkenwet tevens worden ingeroepen tot stellen van een fonds voor wrakken die zich bevinden buiten de Belgische territoriale wateren? Of nog : is buiten de Belgische water het LLMC Verdrag in zijn totaliteit van toepassing zonder de reserves opgenomen door de nationale Belgische wet? Welke ook de stelling is die zal worden ingenomen, er is terzake vraag naar verduidelijking. Heden ten dage zijn er die beweren dat indien een schip zinkt in de Belgische territoriale zee of EEZ een wrakkenfonds kan gesteld worden en indien datzelfde schip enkele kilometers verder in volle zee zinkt geen wrakkenfonds mogelijk is en tevens geen beroep op de beperking voor wrakopruiming onder het LLMC-fonds.
Onbeperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar dus. Uiteraard zijn er technische limieten maar voor zover een wrak in volle zee ligt en technisch als wrak verwijderd kan worden, blijft het risico bestaan.
- Tevens zijn er onduidelijkheden m.b.t. de wijze waarop kan of moet beperkt worden bij wrakopruiming.

- De uitwerking van het formeel recht in de Belgische Zeewet is soms moeilijk verenigbaar met de beginselen van de onderscheiden Europese Jurisdictieverdragen/ Jurisdictieverordeningen. Ten titel van voorbeeld wordt verwezen naar het Maersk/De Haan Arrest van het EU HvJ).
- Kan gevorderd worden dat lading (eigenaar, cognossementhouder, inlader) overgaat tot berging van hetgeen zich in de wateren bevindt.
- Wanneer en waar mag een fonds gesteld worden. In het VK is de stelling nu blijkbaar dat de bepalingen van het LImc het een scheepseigenaar niet verbieden in een LImc lidstaat van zijn keuze te beperken. Lezing van het art 11 LImc geeft nochtans aan dat een Vordering hangende moet zijn in de staat waar een Fonds wordt gesteld. Wetende dat in bepaalde LImc staten een beperking tevens wrakopruimingskosten behelst omdat die staat de geen reserves uitte tegen de vorderingen ex 1(d) LImc (wrakopruiming) leidt dit tot situaties alwaar de scheepseigenaar zijn fonds gesteld in een andere staat opwerpt om vorderingen betreffende wrakopruiming tevens onder dat Fonds te doen vallen, dit zelfs in situaties alwaar het land waar het wrak licht hem oplegt een separaat wrakfondts op te richten. De recente beslissing van de Nederlandse hoge raad is sprekend. Indien ook wrakopruimingskosten (en polutiekosten)in een 1976 LImc fonds vallen verwatert dat fonds uiteraard voor de andere belanghebbende.
- Tot slot wijst een lid erop dat de huidige Belgische Zeewet eigenlijk verwijst naar wettelijke bepalingen die niet meer bestaan. Dit dient uiteraard aangepast te worden. De vraag daarbij is echter of een specifiek wettelijk statuut van de vereffening van een fonds niet de voorkeur geniet boven verwijzingen naar bepalingen uit de faillissementswetgeving.

3.

Bepaalde leden van de Commissie verwonderen zich erover dat het expertenteam niet vraagt of België dient toe te treden tot het 1996 Protocol tot het LLMC Verdrag dat leidt tot substantiële verhoging van de beperkingsbedragen. Deze toetreding lijkt evident gezien ons omringende landen het reeds deden.

4. Het binnenschip

Ook worden er vragen gesteld bij de beperking die momenteel wordt gehanteerd t.a.v. binnenschepen. In vergelijking met de andere Rijnsoeverstaten hebben enkel België en Frankrijk het CLNI Verdrag dat de aansprakelijkheid van de binnenschipperij beperkt, niet goedgekeurd. Frankrijk uit principe omdat het zich verzet tegen het concept van beperking van aansprakelijkheid. België als enige dus om de zeer lage bedragen die momenteel gehanteerd worden door de Belgische wet m.b.t. de binnenvaart te hanteren. Een lid van de Commissie wijst erop dat het Belgische unieke statuut van een beperking van aansprakelijkheid voor de binnenschipperij met zeer lage bedragen ertoe leidt dat belanghebbenden evasief trachten hun vorderingen in andere landen hard te maken tegen Belgische schippers. Zulk evasief vinden de meeste leden van de Commissie niet wenselijk.

Daarnaast is er ook de vraag waarom binnenschepen in tegenstelling tot zeeschepen wel een enig fonds (alle aansprakelijkheden) mogen oprichten.

Vraag 46 :

Behelst deze vraag de aansprakelijkheid van duw en bak of de beperking van hun gebeurlijke aansprakelijkheid ? Beide werden besproken.

De meeste leden (niet alle) van de Sub-commissie waren het eens dat het nuttig zou zijn een regeling in de Belgische Zeewet op te nemen. Een lid van de Sub-commissie adviseert wel terzake diepgaande consultatie aan te gaan met verscheidene leden van de sector waarbij rekening moet worden gehouden met de volgende punten :

- Voor zover de vraag duwkonvooien op de binnenwateren betreft worden in de sector gebruikelijk de Nederlandse Duwconditiën 51 gehanteerd. Verdient het aanbeveling de essentie van deze conditiën in de wetgeving als suppletief recht op te nemen ?
- Dient er al dan niet gesleuteld aan het huidige concept van uniciteit van duw en bak.
- Dient al dan niet gesleuteld aan de extracontractuele in solidum aansprakelijkheid van duw en bak ?
- Een bepaald lid van de Commissie verwijst naar het “inbrengcriterium” onder hetwelk aansprakelijkheid moet liggen bij diegene die de exploitatie of de reis in brengt. Een bemande bak die instructies geeft aan een duwboot behoort een ander aansprakelijkheids criterium te krijgen dan de onbemande bak die volledig bestuurd wordt vanuit een andere duwboot, dit “inbrengcriterium” verwoordt de huidige stand van de rechtspraak.

De meeste leden van de Commissie zijn het eens dat dit vraagstuk onvoldoende rijp is en verdere besprekingen vereist.

Vraag 47 :

Weerom : behelst deze vraag de aansprakelijkheid van het pleziervaartuijg of de beperking van de gebeurlijke aansprakelijkheid ? Beide werden besproken.

Deze vraag werd niet echt begrepen. De vraag die daarop volgde is of deze vraag wel thuishoort binnen de Zeewet. Leden van de Commissie wezen erop dat m.b.t. pleziervaartuigen er dwingendrechtelijk verzekeringsregels bestaan. Zij wensen op deze vraag terug te komen nadat zij de mogelijkheid hebben gehad de consequenties van deze dwingendrechtelijke regels af te punten op deze vragen. Wel scheen er enige consensus – doch geen volledige - te bestaan omtrent de wenselijkheid het schip aansprakelijk te stellen voor fouten begaan door wie ook aan boord van dat schip. Dit in het belang van enerzijds de aansprakelijke van de fout (die verzekerd is) en de slachtoffers van de fout (die zich kunnen verhalen op de verzekerde).

Leden van de Commissie uitten bezorgdheid omtrent de door de expertencommissie geuite stelling dat fouten zouden kunnen begaan worden aan boord van een schip zonder dat zulke fouten begaan door het schip kunnen leiden tot aansprakelijkheid van de eigenaar ervan. Vooral in de pleziervaart is het niet ondenkbaar dat diegene die als pleziervaarder de fout begaat niet beschikt over de noodzakelijke verzekering met als gevolg dat de schadelijder geen realistische verhaalsvordering heeft.

Het weze echter herhaald dat leden van de Commissie terzake eerst een duidelijker beeld wensten te krijgen omtrent de verhouding pleziervaartuij op zee/pleziervaartuij binnenwateren enz. Op deze vraag wordt teruggekomen.

Vraag 48 :

Dit leek voor de leden van de Commissie een politiek vraagstuk van weinig belang in het commerciële zeerecht. Van belang is enkel dat de reglementeringen naadloos in elkaar overlopen dit tot zekerheid van allen die belang hebben bij een incident dat leidt tot een wrak.

Vraag 49 :

Idem als vraag 48.

Vraag 50 :

Deze vraag werd al in grote mate beantwoord bij de bespreking van vraag 46. Duidelijk is dat de huidige reglementering m.b.t. wraklichting onduidelijk is, dit in het nadeel van elkeen die met een wrak te maken heeft, weze het de aansprakelijke of het slachtoffer.

Naast de punten betreffende de gevraagde verduidelijking reeds eerder besproken werd er in het bijzonder ook gewezen op volgende vragen en aspecten.

Moet de lading al dan niet overgaan tot lichten van de lading ? Hier dient een onderscheid gemaakt tussen lading aan boord van een schip en lading gewoon in het water. Een meerderheid van de leden van de Commissie zag geen enkele reden om af te wijken van het gewone aansprakelijkheidsrecht terzake. Geen bijzondere lichtingsverplichting voor de lading dus.

Er was groot onbegrip voor de stelling dat de Staat of haar instellingen bevoorrecht moet zijn op het limitatiefonds voor de lichtingskosten. Waarom dient de Staat een bijzonder voorrecht te krijgen naast de andere gelaedeerden ? Dit voorrecht dat slechts betrekking schijnt te hebben op de binnenschipperij (in de zeevaart is er reeds een apart fonds) geeft aan diegene die reeds de sterkste schouders heeft (de Staat) een voorrecht boven de zwakkere (schippers, enz.).

Wellicht ligt de oplossing van het wraklichtingsprobleem in een betere en zuiverdere organisatie van :

- enerzijds een fonds voor aansprakelijkheid in het algemeen
 - anderzijds een bijzonder fonds voor wraklichting.
- en dit in een statuut zowel voor de zeevaart als de binnenvaart.

Bepaalde leden van de Commissie uitten terzake wel enige reserve betreffende het oprichten van een aanvullend fonds. Hier dient verder op te worden ingegaan.

Vraag 51 :

Leden van de Commissie hadden hier geen uitgesproken mening voor of tegen.

Sommigen uitten de mening dat het mooi zou zijn mocht er een algemene codex bestaan alwaar alle bepalingen betreffende het Zeerecht in worden opgenomen.

Andere verwezen naar de Belgische realiteit die aantoonde dat de verdragen die worden geïncorporeerd in de Belgische wetgeving niet tijdig worden aangepast van zodra nieuwe verdragen of protocols van toepassing zijn zodat de Belgische wetgeving zoals opgenomen in de wetboeken niet meer de wetgeving is die van toepassing is. Ook zijn veel privaatrechterlijke maritieme verdragen die in het verleden in de Belgische wet werden opgenomen onvolledig of onjuist overgenomen met als gevolg dat de wet een verkeerd beeld geeft van de toepasselijke wetgeving.

Ten titel van voorbeeld werd verwezen naar de bepalingen betreffende hulp en berging.

De leden van de Commissie waren echter wel van mening dat dit eerder een punt van wetgevende techniek en esthetiek was dan wel van inhoudelijke waarde.

Vragen 51-56: Algemene opmerkingen:

Een lid van de Commissie was van mening dat België zich terzake niet al te veel illusies moet maken op termijn omdat dit soort verdragen meer en meer zal worden opgelegd vanuit Europese instellingen. De meeste polluties zijn inderdaad grensoverschrijdend en Europa, voornamelijk via de bemiddeling van het EMSA, wordt daarin zeer actief.

Deze vragen dienen echter verder te worden besproken n.a.v. de eerstkomende vergadering.

Vraag 51-52 :

Een lid wijst erop dat het CLC-Verdrag een supranationaal recht is en dat incorporatie in de Belgische Zeewet aan dit karakter niets wijzigt. De Belgische wet kan aan deze supranationale wetgeving geen wijzigingen toebrengen.

Uiteraard dient tot deze verdragen (en zo dit gewenst is – zie verder) tot haar resoluties toegetreden te worden en dienen internrechterlijk de geëigende publicaties te geschieden in het Belgisch Staatsblad teneinde deze bepalingen aan de rechtsonderhorigen tegenstelbaar te maken.

Opname in de nieuwe Belgische Zeewet voegt weinig toe aan correct in België geïncorporeerde wetgeving.

Vergeet men daarbij niet dat de Zeewet, in haar huidige vorm en waarschijnlijk tevens in haar toekomstige vorm niet enkel zeeschepen doch ook binnenvaartuigen betreft.

Vraag 53 :

Een lid wijst erop dat de historische reden waarom de exclusieve bevoegdheid van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel werd bepaald nu net was dat wat de experten aangeven in hun visie : zeerechterlijke expertise betreffende CLC geschillen te concentreren in één plaats in België.

Art. 9.2 CLC legt aan de lidstaten tot het Verdrag op ervoor te zorgen dat haar rechtbanken bevoegd zijn om vorderingen tot compensatie voortvloeiende uit het Verdrag te behandelen.

Exclusief de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel bevoegd verklaren is bijgevolg geen verdragrechtelijke verplichting.

Heel wat leden van de Subcommissie zien geen reden om terzake CLC vorderingen af te wijken van de gewone bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek. De huidige regeling van art. 569 Ger.Wb. is in deze visie niet bevredigend.

Artikel 569 Ger.Wb. (dat de exclusieve bevoegdheid van de rechtbank van Eerste Aanleg betreft) is terzake gespecialiseerde rechtbanken in maritieme geschillen niet consequent :

- vorderingen tot vaststelling van aansprakelijkheid van de exploitant van een atoomschip : uitsluitend Antwerpen,
- vorderingen m.b.t. de Wet op de bescherming van het marinemilieu : alle Rechtbanken van Eerste Aanleg te België,
- vorderingen voor pollutieschade onder het CLC (verdrag 69) of het Fonds (verdrag 71) : uitsluitend Brussel.

Daarbij is duidelijk dat éénzelfde maritiem incident kan leiden tot toepassing van de onderscheiden wetgevingen op dewelke andere Rechtbanken bevoegd zijn.

Indien het de keuze is expertise in maritieme geschillen te concentreren bij één of enkele Rechtbanken is er wellicht baat bij het verlenen van bevoegdheid aan die Rechtbank die tevens bevoegd is voor gebruikelijke maritieme zaken.

Bepaalde leden van de Subcommissie vonden de huidige regeling betreffend het CLC echter aanvaardbaar.

Vraag 54 :

Deze vraag heeft twee deelaspecten :

- dient België toe te treden tot een bunkerolieverdrag ?
- dienen de bepalingen ervan te worden opgenomen in de nieuwe Belgische Zeewet ?

Er lijkt niet echt betwisting te bestaan tussen de leden van de Subcommissie dat het wenselijk is dat België toetreedt.

M.b.t. de opname in de Belgische Zeewet wordt verwezen naar de antwoorden onder vraag 51-52.

Vraag 55 :

Het antwoord op deze vraag schijnt te worden dat de vraag vooreerst voortijdig is en vervolgens het antwoord erop zal ingegeven worden op Europees vlak en niet zozeer op Belgisch vlak.

Een woord meer uitleg is nodig.

Het HNS-Verdrag, tot hetwelk slechts enkele Staten toetraden, voorziet in een dubbele sleutel alvorens het van toepassing kan worden :

- een zeker aantal Staten moet toetreden,
- die Staten moeten een zeker percentage van de wereldhandel vertegenwoordigen.

Een lid stelt dat het nu met redelijke zekerheid is te voorspellen dat nooit aan deze twee sleutels zal worden voldaan. Een ander lid is niet zo zeker. Dit Verdrag werkt concurrentievervalsens voor de actoren van de chemische industrie die eraan onderhevig zijn. Het Verdrag voorziet inderdaad in het principe van een transnationaal fonds dat gespijsd wordt door verscheidene actoren binnen de chemische industrie. Vandaar dat grote industrielanden niet toetreden.

Een lid stelt dat indien België alleen toetreedt tot het Verdrag zal het geen enkel effect hebben behoudens zo België het Verdrag zelf alleen gaat toepassen. In zulke omstandigheden zouden de Belgische havens en de Belgische actoren in de chemische industrie een substantieel economisch nadeel ondervinden t.a.v. andere actoren in die industrie. Dit lijkt niet wenselijk.

Een ander lid meent dat België hier een voortrekkersrol moet spelen.

Gezien de concurrentievervalsende gevolgen van toetreding van het Verdrag is wellicht coördinatie op Europeesrechtelijk vlak noodzakelijk teneinde alsdan niet toe te treden tot dit verdrag.

Vraag 56 :

Zie antwoorden terzake onder vraag 51-52.

Vraag 80

Vraag 80 luidt: dient de *rechtsfiguur* van de vervoerscommissie te worden behouden ? Zo ja, hoe moet dan de samenhang tussen het zeerecht en het algemene vervoersrecht tot uiting worden gebracht ?

De Commissie is van oordeel dat in antwoord op de vraag of de *rechtsfiguur* van de commissie-voerder moet worden afgeschaft, vele facetten in overweging dienen genomen.

Onderscheid tussen een vervoerscommissie en een vervoerder, vertoont weinig nut. Omdat uiteindelijk hun aansprakelijkheidsregime identiek is. Zij staan op exact dezelfde wijze in t.a.v. hun medecontractanten.

Hieruit, kan concluderend worden afgeleid dat de gelijkstelling van de vervoerscommissie met de vervoerder inhoudelijk tot gevolg heeft dat het behoud van de *rechtsfiguur* van de vervoercommissie weinig nut vertoont. De Commissie was het er wel over eens dat de afschaffing – in welke vorm dan ook – ervan, geen zin heeft enkel in het kader van de Zeewet of resp. het maritieme vervoersrecht. Het dient voor alle vormen van vervoer te gebeuren. De Commissie is het er unaniem over eens dat een wijziging van het statuut alleen maar kan gebeuren tegen de achtergrond van een algemeen uniforme vervoersrechtelijke regelgeving, in het kader van ook de Wet van 26 juni 1967 m.b.t. het statuut van de tussenpersonen. Dat het m.a.w. geen zin heeft om alleen in het kader van een nieuwe Zeewet te besluiten tot een afschaffing van – zo luidde de vraag – de *rechtsfiguur* van de vervoerscommissie als dusdanig.

Opgemerkt wordt overigens, dat een vervoerscommissie, evenals de commissie-expediteur, een belangrijke tussenpersoon is in het handelsverkeer en daarom zijn hoedanigheid dient te worden beschermd.

De vervoerscommissie vervult veelal andere activiteiten dan een feitelijke vervoerder alleen en overstijgt daarmee als logistieke dienstverlener de loutere activiteit van het transport op zich. Daarom is het aangewezen welke afschaffing dan ook met de nodige omzichtigheid te behandelen. Aanpassing van terminologie leidt niet per definitie tot een beter alternatief.

Bovendien kan e.e.a. bezwaarlijk gedaan worden zonder consultatie en medewerking van allerlei beroepsfederaties. Daar de huidige rechtsfiguur weinig "schade of ongemak" uitlokt, dank zij de inhoudelijke juridische gelijkstelling met de vervoerder, is het misschien eenvoudig het statuut van de vervoerscommissie niet te vermelden in de nieuwe Zeewet op zich.

Bij de behandeling van vraag 80, werd evenwel aandacht gegeven aan het statuut van de "NVOCC-cognossementen".

In de huidige stand van zaken creëren deze cognossementen vaak quasi-rechteloosheid in hoofde van (derde)houders ervan, althans zo wordt ervaren. De grootste bezwaren die in dat verband zijn geformuleerd, laten zich samenvatten als volgt: een NVOCC-expediteur is een soort vervoerscommissie, maar de houder ervan heeft niet dezelfde rechten als bij een gewoon gebruikelijk cognossement daar hij volgens de actuele opvatting in België alleen de vervoerscommissie kan aanspreken. NVOCC-cognossementen immers zijn niet verondersteld te zijn uitgegeven door of namens de kapitein en binden derhalve de rederij niet. Gesuggereerd werd om in het kader van de nieuwe zeewet alleszins een volledige gelijkstelling na te streven op gebied van de bescherming van de (derde)houder inzake NVOCC-cognossementen. M.a.w. werd voorgesteld om de vorderingen op grond van artikel 46 Zeewet eveneens toe te staan in het kader van NVOCC-cognossementen. Zo zou meteen op alle vlakken een volledige gelijkstelling kunnen worden doorgevoerd. De vervoerders (- feitelijke of louter contractuele -) zullen dan onderling de verantwoordelijkheid verdelen of contractueel bepalen, terwijl de (derde)houders over volledige verhaalsrechten zullen beschikken.

Onopgelost daarbij was uiteraard de vraag of een dergelijke consequente doordruk mogelijk is. De zeevervoerder immers zal argumenteren dat hij de NVOCC-cognossementen niet kent en het voor hem eigenlijk een nagenoeg ondoenbare zaak is om de soms lange keten van ondervoerders te volgen om uiteindelijk te zien wie, met medebetrokkenheid van zijn eigen schip, een NVOCC-cognossement in omloop heeft gebracht waaronder de reder direct of indirect aansprakelijkheid zou kunnen genereren. Een reder houdt, begrijpelijk, de vinger op de pols.

De Commissie is er zich bewust van dat een volledige gelijkstelling de zaak dient van de ladingbelanghebbenden. De vraag in hoofde van de NVOCC-sector zélf of een dergelijke blauwdruk wel contractueel doenbaar is en/of de ladingbelanghebbenden er dan ook niet beter aan doen om zich te richten tot (bonafide) NVOCC-ondernemingen, met wie de nodige aansprakelijkheidsdekkingen en –verzekeringen kunnen worden afgesloten, zag zich niet sluitend beantwoord.

Ervaren wordt echter dat een doorsteek naar de reder geen evidentie is. De aanpak ervan overstijgt, zo wordt ervaren, de herziening van de Zeewet terwijl een mondiale aanpak noodzakelijk is.

Aangestipt werd, terecht nog, dat expediteurscognossementen vaak allerhande verstrekkende contractuele verbintenissen en/of aansprakelijkheidsbeperkingen voor de uitgever of (derde) houder ervan voorzien. Waar een consensus m.b.t. deze vergaande bepalingen vaak zoek is, zou ervoor moeten worden geopteerd dat NVOCC-cognossementen, waar dan ook uitgegeven, minstens aansprakelijkheid erkennen onder uniforme regels, zoals de (uitsluitende) toepassing van Den Haag-Visbysche regels zélf. Biedt Uncitral een oplossing?

Vraag 81 en vraag 82

De Commissie is van oordeel dat de Wet Handelsagentuur op dit ogenblik voldoende duidelijk en omvattend is en voldoende rechtszekerheid biedt.

Het resterende probleem betreft in wezen een problematiek op douanerechtelijk vlak, die naar het standpunt van de Commissie zou moeten worden opgelost in het kader van de douanewetgeving zélf. De problematiek m.b.t. de douanerechtelijke consequenties behoort niet behandeld te worden in het kader van de herziening van de Zeewet.

Noodzakelijkerwijze wordt aangestipt dat, wat de douanerechtelijke verantwoordelijkheden betreft, een uniforme regeling zou moeten komen voor alle operatoren in het vervoer. Gesuggereerd werd dat voor een *scheepsagent* en voor een *vervoerder* als dusdanig een gelijkaardig statuut zou moeten worden gevonden m.b.t. de douanerechtelijke aansprakelijkheden.

Verder werd de wens uitgedrukt van een liefst dwingendrechtelijke wettelijke vertegenwoordiging van de principaal door de agent en woonstkeuze van de principaal bij zijn agent.

Omdat vraag 81 ook een referentie maakt naar de *rechtsfiguur* van de scheepsagent, wordt de vraag gesteld of de scheepsagent ook niet onderworpen zou moeten worden aan een "*statuut*", zoals men dat kent voor de vervoerscommissienair zoals voorzien in de Wet van 26 juni 1967, die toegang tot het beroep van tussenpersoon op het vlak van het goederenvervoer regelt.

De Commissie weet dat reeds enkele jaren vruchteloze pogingen worden ondernomen om de Wet van 26 juni 1967 te herzien.

Vraag 83 en vraag 84

De Commissie is de mening toegedaan dat een indirect antwoord op vraag 83 de rechtsfiguur van de expediteur niet het voorwerp kan zijn van de opdracht, neergelegd in het Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet. Zij overschrijdt bij verre het voorwerp van de opdracht.

Inhoudelijk is de rechtsfiguur van de expediteur juridisch duidelijk genoeg omschreven. De Commissie was tevens van oordeel dat een definiëring en regelgeving m.b.t. enkel de maritieme expediteur geen zin heeft. In geval van een nadere wettelijke omschrijving, ook qua statuut, zou deze alle verschijningsvormen van de commissionair-expediteur dienen te vatten. Deze oefening is overbodig wanneer men vaststelt de essentie van deze rechtsfiguur, die uiteenvalt in twee elementen, m.n. het stellen van in hoofdorde rechtshandelingen en, ten tweede in eigen naam, maar voor rekening van een principaal, geen enkele vorm van betwisting kent.

Een wettelijke definitie m.a.w. blijkt niet – zoals in de omringende landen – onmiddellijk nodig en brengt bovendien het risico mee onhandige termen te gebruiken zoals het geval is geweest bij de Wet van 26 juni 1967, waarover hoger reeds sprake.

Vragen 85 en 86

De Commissie besluit unaniem dat de huidige toestand weinig tevredenstellend is. Betrachting zou mogen zijn aansprakelijkheden te duiden, te definiëren, en de toetreders *rechtszekerheid* te geven. Aansprakelijkheden zouden moeten worden geformuleerd tegen de achtergrond van de bewaarneming en aanneming van werk, om aansluiting te vinden qua tijd, plaats en aansprakelijkheidsbeperking, bij de regelgeving uit het maritieme vervoersrecht of andere dwingende vervoersregelingen die in het verlengde ervan liggen.

In antwoord op de vraag hoe zonder *de contractrelativiteit* te miskennen ("Müller-Thomson" en quasi immuniteit en artikel 1165 B.W.) werd gedacht aan een "rechtstreekse vordering" (of "*ezelssprong*") of een gekwalificeerde rechtstreekse vordering (of "*ezelssprong*") tegen de stuwadoor, met dien verstande dat de stuwadoor of goederenbehandelaar niet tot een hogere verantwoordelijkheid zou kunnen gehouden worden t.o.v. de goederenbelanghebbenden zélf dan die t.o.v. de opdrachtgever van de goederenbehandelaar resp. stuwadoor, zijnde zijn medecontractant.

Vraag 87 en 88 :

Vraag 87 : Ja.

Vraag 88 : Neen.

Dit schijnt zo ongeveer de teneur te zijn waarover de meeste leden van de Subcommissie het eens zijn.

Dit vraagt meer uitleg.

Vraag 87 :

De averijgrosseregeling zoals momenteel uitgewerkt in de Belgische Zeewet bevat twee elementen : elementen van materieel recht. Zij bepalen wanneer en hoe de omslag dient te geschieden. En elementen van formeel recht. Vele leden vonden deze huidige situatie bevredigend.

Conventionele regelingen die zoal bestaan elders in de wereld (b.v. York-Antwerp Rules, IVRRegels, de zeer speciale regelingen in het Verre Oosten), zijn van suppletief recht. Daar waar in bepaalde sectoren heden ten dage bepaalde vervoerders de voorkeur geven aan de (oude) versie van de York-Antwerp Regels zullen andere vervoerders, vooral in de binnenvaartsector heden ten dage eerder de voorkeur geven aan de IVR-averijgrosseregeling.

De huidige suppletieve wetgeving zoals voorzien in de Zeewet wordt door heel wat leden als nuttig ervaren. Zij is een eenvoudige doch duidelijke regeling die ter hulp kan schieten indien tussen partijen geen contractuele regeling is afgesproken. Daarenboven voorzien zo b.v. de York-Antwerp Regels geen formeel recht.

Een bepaald lid wees erop dat er, hoofdzakelijk zijdens lading, toch wel vragen zijn bij het loutere bestaan van averijgrosseregelingen. Wat is heden ten dage nog het nut van zulke regeling ? Deze vraag gaat echter naar het fundament zelf van het maritieme avontuur. Kan heden ten dage van lading verwacht worden dat zij buitengewone kosten en schade opzettelijk gemaakt of toegebracht tot het gemeen welzijn van schip en lading draagt ? Is het nu net niet de principiële verplichting van het schip de lading terug af te leveren aan de ladingbelanghebbende in dezelfde Staat als in dewelke hij het gekregen heeft ?

Een volgende vraag betrof de diversiteit van de contractueel opgelegde averijgrosseregelingen, voornamelijk in de zeevaart. Heden ten dage zullen de meeste contracten in de zeevaart voorzien in de zogenaamde York Antwerp Rules. Daarvan bestaan verscheidene versies. De voorlaatste versie voldeed volgens ladingbelanghebbenden niet, voornamelijk omdat zij door reders gehanteerd werd om noodzakelijke onderhoudskosten af te schuiven op ladingbelanghebbenden.

Vandaar dat in de nieuwst York-Antwerp Regels (2004) de mogelijkheden voor de reder terzake beperkt werden. Gevolg is dat in de meeste cognossementen reders nu voorzien dat de oude versie van de York-Antwerp Regels van toepassing is, niet de voor de lading gunstigere nieuwe regels. In dezelfde lijn ligt de mogelijkheid dat reders in hun cognossementen zullen gaan verwijzen naar averijgrosseregelingen die zeer sterk afwijken van diegene die gebruikelijk zijn, weze het onder de IVR-Regels, de York-Antwerp Rules, of deze voorzien in de huidige Belgische Zeewet.

Hier stelt zich de vraag naar de wenselijkheid om de cognossementshouders, of zij nu derde drager zijn dan wel treden in de rechten van de inlader die geen realistische mogelijkheid hebben ook maar iets te onderhandelen m.b.t. de voorwaarden van het cognossement te beschermen tegen bepalingen die in zeer sterke mate kunnen afwijken van hetgeen een ladingbelanghebbende mag verwachten van een vervoerder. Cognossementshouders, of andere ladingbelanghebbenden, bekomen hun cognossement (of andere vervoerstitel) niet omdat zij terzake negotieerden met de rederij die het cognossement uitgaf, ook niet omdat zij toetraden tot het cognossement, maar wel omdat nadat ze een onherroepelijke betalingsinstructie hadden gegeven aan hun bank waarbij de bank tegen voorlegging van een cognossement (wat dan ook stond op de achterzijde ervan) diende te betalen aan diegene die het voorlegde. Gevolg zijnde dat eens de ladingbelanghebbende het cognossement (of hoe men het document of elektronische sleutel die recht geeft op afgifte van de goederen ook wenst te noemen) ontvangt hij niet enkel de te ontvangen goederen, doch tevens een reeks van contractuele verplichtingen, de ene al exuberanter dan de andere “gedwongen” ontvangt. Dit leidt er in de realiteit toe dat de ladingbelanghebbende totaal rechteloos is t.a.v. de vervoerder, behalve zo zij zich kunnen beroepen op één of andere beschermend regime. In België het regime van de Haagse Regelen, doch dit wordt heden ten dage zo beperkt geïnterpreteerd dat ook daar de ladingbelanghebbende in de kou komt te staan.

Dit brengt, zo o.m. voor wat betreft de averijgrosseregelingen de vraag naar het suppletieve of het dwingende karakter ervan naar voor.

Eenvoudig is het niet. In gevallen alwaar een schip verscheidene havens moet aandoen alwaar verscheidene ladingen dienen te worden gelost en er zich een averijgrosseincident voordoet, is het in het belang van eenieder om een gemeenschappelijke overslag te laten opmaken. De vraag wordt echter of eens de overslag geschied is, de invordering ervan niet onderhevig kan worden gemaakt aan dwingendrechtelijke bepalingen of minstens bepaalde onaanvaardbaar geachte (nu of in de toekomst) averijgrosseverdelingen dwingendrechtelijk ongeldig te maken t.a.v. ladingbelanghebbenden die in Belgische havens hun goederen dienen te ontvangen.

Zo stelt een lid dat de huidige Y/A-Regels (2004) een goede suppletieve regeling zouden uitmaken.

Vraag 88 :

Het leek de Sub-commissie moeilijk op voorhand in de Belgische interne wetgeving een delegatie te aanvaarden naar externe privatieve regels (zelfs geen verdragsregels) die nog niet gekend zijn. Overigens wordt verwezen naar het antwoord in de vragen 51 e.v.

Vraag 89 :

Het antwoord op deze vraag was bij de aanwezig leden van de Sub-commissie omzeggens eenstemmig neen.

Het 1910-Verdrag is een verdrag dat naar genoegen van elkeen goed werkt. Het is goede, eenvoudige en duidelijke wetgeving. Een verdrag kan niet worden aangepast. België zou hooguit kunnen uittreden. Dat zou dan wel een unicum zijn. Het Verdrag van 1910 een verdrag zijnde door de meeste zeevarende naties ofwel geratificeerd ofwel in de interne wetgeving opgenomen.

De Sub-commissie adviseert dus uitdrukkelijk om geen wijzigingen aan te brengen.

Vraag 90 :

Codificeren van rechtspraak is hetzelfde als veranderen van een wettekst. In casu is de wettekst een verdrag. Een verdrag kan niet gewijzigd worden. Men kan slechts uittreden.

Een bepaald lid formuleerde het als volgt : door rechtspraak te codificeren verander je indirect de norm. De norm het verdrag zijnde.

De Commissie ziet dus het nut niet in van codificatie van bestaande Belgische rechtspraak. Dit zou de evolutie van het verdrag in de toekomst trouwens beperken. Het zou het ook moeilijk maken rekening te houden met de nieuwste ontwikkelingen elders in de rechtspraak m.b.t. hetzelfde verdrag. Evident zijnde dat een verdrag, zeker inzake aanvaringen, zo uniform mogelijk door de Staten die tot het verdrag zijn toetreden zou moeten worden geïnterpreteerd.

Vraag 91 :

Zie vraag 51.

Vraag 92 :

De Subcommissie ziet het nut hier niet van in omdat het Verdrag sowieso van suppletief recht is.

Een bepaald lid meent zelfs integendeel : de bergingsbepalingen zijn van openbaar belang. Een rechter dient terzake een controlemogelijkheid te behouden in alle omstandigheden. Daarvan zou contractueel niet mogen worden afgeweken.

Vraag 93 :

Gewoon overnemen van de bepalingen lijkt moeilijk omdat ze voorzien in Engels recht en arbitrage (LOF 2000 + Scopic). Is het wel aan de wetgever om vreemde contracten over te nemen ?

Vraag 94 :

De Subcommissie stelt zich de vraag waarom de expertencommissie het slechts heeft over “environmental salvage”. Minstens even belangrijk is een zogenaamde “liability salvage”. Een berger die erin slaagt een kunstwerk (b.v. brug) te redden van zekere schade, maar er niet in slaagt het schip en/of de lading zelf te redden, heeft zeer zeker een zeer nuttig resultaat behaald.

Zulk nuttig resultaat verdient beloning, zelfs indien noch schip noch lading gered zijn. Gered werd nl. een belangrijke verantwoordelijkheidsvordering van de eigenaar van het kunstwerk lastens het schip en dus lastens de verzekeraars van het schip. Gedacht kan worden aan een liability salvage doch beperkt tot een bepaald bedrag. De erkenning van een liability and environmental salvage als nuttig zou ertoe moeten leiden dat bergers alsnog trachten tot redding over te gaan.

Er zou kunnen gedacht worden aan een additionele wettelijke bescherming voor de bergers in gevallen alwaar het 1989 Verdrag zelf niet van toepassing is op zaken in water. Het Verdrag zelf is niet van toepassing doch de berger heeft wel degelijk een nuttig resultaat bekomen. Er wordt gedacht aan een environmental salvage buiten de situatie van art. 1.C van het 89 Verdrag, of het geval van een pure liability salvage (de geredde brug); indien het Belgische recht, zoals het 1989 Bergersverdrag, zou voorzien in de toepassing van de Lex Forum op zulke gevallen en het Lex Forum zou een vergoeding toekennen conform de principes van art. 14 van het Verdrag van 1989, zouden de bergers gestimuleerd worden om zelf als zij geen nuttig resultaat verkrijgen in de zin van redding van lading en schip of redding van de zaak in het water zij alsnog verloning bekomen.

Let wel: de bedoeling mag niet zijn een systeem uit te werken dat de berger de kans geeft in het Belgisch systeem te vallen omdat hij zijn taak onder de 89 Conventie niet naar behoren heeft gedaan. Voor zover het Verdrag zelf van toepassing is, zou het alternatieve systeem niet van toepassing mogen zijn. Slechts voor zover het Verdrag zelf niet in een verloning voorziet, zou het alternatieve systeem moeten in werking treden.

Vraag 95 :

De Sub-commissie is van mening dat een correcte interpretatie van het Bergersverdrag met een correcte verloning van de berger tot gevolg de Belgische jurisdictie of Belgische arbitrage voor bergers terug aantrekkelijk zal maken.

De realiteit leert dat het Engelse arbitragesysteem voor bergers gunstig is, dat de andere intervenanten (lading- en cascoverzekeraars) geen problemen onderkennen in die voor bergers gunstige rechtspraak zodat de Engelse arbiters bergerszaken aantrekken. Eén lid gaf het voorbeeld van een arbitrale beslissing alwaar de Engelse arbiters een verloning toekenden van meer dan 1.500.000 US\$ daar waar een Belgische expert van mening was dat enkele 10.000den €'s had moeten volstaan. Deze realiteit leidt ertoe dat de bergers die dikwijls zware investeringen doen om zo nodig schepen in nood te kunnen redden jurisdicties met zo'n instelling mijden. Daarbij wordt genoteerd dat ook de verzekeraars van lading en schip wel beseffen dat substantiële verloningen noodzakelijk zijn ook in het belang van schip en lading. Verzekeraars zullen zulke positie niet innemen in een concrete zaak. Maar ze zullen wel de positie innemen in globo. Ook voor schip en lading is het van belang dat er bergers zijn. Zonder bergers is de schade nog groter.

Vraag 96 :

De Sub-commissie is van mening dat het antwoord op de vraag moet bepaald worden vanuit het principiële criterium van de Bergingsconventie : gevaar.

1. Indien er gevaar is, is het wenselijk gezonken schepen en andere eigendom onder de bepaling van het hulpverleningsverdrag te laten vallen.
2. Indien er geen gevaar is, is dit niet wenselijk.

Doch wellicht verdient de Bergingsconventie daar geen aanpassing. Dit is reeds wat art. 1.c junctie 1.a schijnt aan te geven.

Vraag 97 :

Uitbreiding van een Verdrag lijkt moeilijk. Behoudens zo het Verdrag zelf voorziet in keuzemogelijkheden heeft een Staat slechts de mogelijkheid om toe te treden ofwel niet toe te treden. Een pure uitbreiding van het Verdrag zelf is daarom een wijziging van het Verdrag. Aangezien in België de primauteit van het Verdrag geldt, is dit misschien wel een uitbreiding zonder gevolg.

Maar de Commissie verwijst terug naar de gesuggereerde regeling onder vraag 94. In situaties waar het Verdrag niet van toepassing is, kan wellicht wel in een alternatieve regeling worden voorzien. Dit lost dan vraag 97 op.

Vraag 98 :

Zie antwoord onder vraag 97 en dus onder vraag 94.

Vraag 99 :

De Sub-commissie ziet geen reden om van de basisregels van de redding af te wijken. Eén van de vier voorwaarden om recht op verloning te hebben, is dat er geen voorafgaandelijke plicht is te doen wat men doet. Vrijwilligheid is dus essentieel.

Vertaald naar staatsdiensten toe : voor zover de Staatsdienst doet wat hij moet doen, is er geen recht op verloning. Voor zover de Staatsdienst vrijwillig iets doet wat hij niet moet doen, spelen de gewone bergersbepalingen. In de realiteit zal dit wellicht eerder een uitzondering zijn.

Vraag 100:

Het lijkt de Sub-commissie dat hier niet van het Verdrag kan worden afgeweken. Het Verdrag is duidelijk : onder art. 13.2 moeten alle belanghebbenden participeren. Onder art. 14.1 enkel de scheepseigenaar.

Vraag 101 :

Bij de aanwezige leden was het antwoord eenstemmig nee. Vooreerst is het een wettelijke verplichting mensen in nood te helpen. Niet helpen brengt strafrechtelijke aansprakelijkheid met zich mee. Voor wat betreft mensenlevens op zee bestaat daarvoor zelfs een specifieke strafrechtelijke bepaling.

Daarenboven is het criterium om vergoeding toe te staan gevaarlijk. Het geeft ruimte aan interpretatie. Ongelukken zijn onvermijdbaar.

De essentie van de besprekingen kwam neer op het volgende : het is de humanitaire plicht kosteloos mensen in levensnood te redden.

Vraag 102 :

De Subcommissie adviseert een systeem conform art. 91, A, § 3, 6bis Zeewet.

Vraag 103 :

Nee.

Trouwens door te definiëren ga je over tot normeren, ga je dus over tot veranderen.

Vraag 104 :

Zie suggestie gemaakt onder vraag 94.

Vraag 105 :

België dient zich aan te sluiten bij de te verwachten internationale wetgeving in Europese context. Cavalier seul spelen lijkt nu niet aangewezen. Wel zijn de leden van de Commissie het eens dat buiten de strikte Zeewet het zeer nuttig zou zijn een SOS Rep. (zie systeem in het Verenigd Koninkrijk) aan te stellen. Essentieel ingeval van maritieme calamiteiten is dat een zeer competent punt onmiddellijk kan aangesproken worden om onmiddellijk in alle politieke onafhankelijkheid beslissingen te nemen. Algemeen is geweten dat een ms Prestige incident in het Verenigd Koninkrijk werd vermeden kort na de Prestige nu net omdat een competente SOS Rep. De nodige beslissingen onmiddellijk kon nemen.