

**ONDERZOEK VAN DE HULPVERLENING**

**Achtergrondnota ter voorbereiding van  
het Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet**

**door  
Prof. Wim Fransen**

**24 mei 2007**

# **INHOUD**

## **1. HET WETTELIJK EN CONVENTIONEEL KADER**

## **2. HISTORIEK**

- 2.1. Historische noodzaak van een uniforme regeling inzake hulpverlening**
- 2.2. Het CMI en de Salvage Convention van 1910**
- 2.3. De Lloyd's Open Form (LOF)**
- 2.4. De PIOPIC clause**
- 2.5. De LOF 1980**
- 2.6. "AMOCO CADIZ" en de noodzaak van een nieuwe Hulpverleningsconventie**
- 2.7. Het CMI en de keuze tussen "Liability salvage" en "special remuneration"**
- 2.8. De "SCOPIC clause"**
- 2.9. LOF 2000**
- 2.10. De International Salvage Union (ISU)**

## **3. OBJECTIEVEN**

- 3.1. Incorporatie van de 1989-Hulpverleningsconventie in de Belgische Zeewet**
- 3.2. Aanbevelingen omtrent de wijze waarop een aantal artikelen van de Conventie in de Belgische Zeewet moeten worden opgenomen, aangepast en aangevuld**
  - 3.2.1. ARTIKEL 1 (c)
  - 3.2.2. ARTIKEL 3
  - 3.2.3. ARTIKEL 6, 2
  - 3.2.4. ARTIKEL 16, 1
  - 3.2.5. ARTIKEL 23, 3
  - 3.2.6. ARTIKEL 25
  - 3.2.7. ARTIKEL 26
  - 3.2.8. ARTIKEL 30
- 3.3. De oriëntatie van de nieuwe Belgische wetgeving**
  - 3.3.1.
  - 3.3.2.
  - 3.3.3.
- 3.4. Conclusie**

## **1. HET WETTELIJK EN CONVENTIONEEL KADER**

- De Internationale Overeenkomst voor de éénmaking van sommige regelen inzake hulp- en bergloon, ondertekend te Brussel op 23 september 1910, alsmede het ondertekeningsprotocol, goedgekeurd bij Wet van 14 september 1911 (B.S. 26 februari 1913);
- Het Protocol, opgemaakt te Brussel op 27 mei 1967 tot wijziging van het Verdrag tot éénmaking van bepaalde regels inzake hulp en berging dd. 23 september 1910, goedgekeurd bij Wet van 30 maart 1973 (B.S. 24 mei 1973);
- Boek II van het Wetboek van Koophandel, Zee- en Binnenvaart, Titel VIII Hulp en berging (art. 257 t/m 265);
- Het Internationaal Verdrag inzake de hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989;
- De Wet van 13 mei 2003 houdende instemming met het Internationaal Verdrag inzake de hulpverlening opgemaakt te Londen op 28 april 1989;
- De Lloyd's Open Form (LOF);
- The SCOPIC-Clause ("The Special Compensation P&I Club Clause").

## **2. HISTORIEK**

### **2.1. Historische noodzaak van een uniforme regeling inzake hulpverlening**

SMEESTERS en WINKELMOLEN schrijven<sup>1</sup>: *“Les faits d’assistance et de sauvetage sont nombreux, ils sont aussi variés que les fortunes de mer.”*

Zij wijzen erop dat het hier gaat om *“une partie importante du droit maritime, que le législateur belge a longtemps ignorée.”*

Nochtans bestaat er in sommige landen sedert lange tijd een wettelijke regeling, bv. in Frankrijk waar de Ordonnance de la Marine van 1691 reeds bepalingen bevatte betreffende de *“sauvetage des épaves”*<sup>2</sup>.

In Engeland wordt de zogenaamde *“salvage”* beheerst door de Merchant Shipping Act.

---

<sup>1</sup> SMEESTERS & WINKELMOLEN, Droit maritime et Droit fluvial, t. III, nr. 1206

<sup>2</sup> RIPERT, Droit maritime, t. III, nr. 2136.

De ontstentenis van een uniforme regelgeving en het bestaan van een veelheid van nationale rechtsregels gaf aanleiding tot ontelbare wetsconflicten (“conflicts de loi”), zodat er een dringende behoefte bestond aan een internationale regelgeving.

## 2.2. Het CMI en de Salvage Convention van 1910

Het Comité Maritime International (CMI) heeft in deze behoefte voorzien toen het samen met de Aanvaringsconventie van 1910 de Hulp –en Bergingsconventie van diezelfde datum tot stand bracht.

Zoals de Aanvaringsconventie kende de Hulp – en Bergingsconventie een zeer groot succes: ze was van toepassing in niet minder dan 64 landen, waaronder de grote zeevarende naties zodat zij als een “internationale wet” mocht worden bestempeld.<sup>3</sup> Ingevolge de Belgische goedkeuringswet van 14 september 1911 werd zij bijna woordelijk overgenomen in Titel VIII van de Belgische Zeewet.

Zij berust op het “*no cure, no pay*”-principe: een hulploon is niet verschuldigd wanneer de hulpverlening geen “*gunstige uitslag*” (“*résultat utile*”)<sup>4</sup> oplevert, waarbij als limiet wordt gesteld (cfr. art. 257, al. 3 Zw.) dat het te betalen hulploon in geen geval de waarde van de geredde zaken mag overtreffen.

Wat het bedrag van het hulploon betreft, is voorzien (cfr. art. 263 Zw.) dat de Rechter in de eerste plaats rekening moet houden met:

- het resultaat van de hulpverlening;
- de door de bergers geleverde inspanning en de duur ervan;
- het gevaar waaraan zowel het geredde schip als het bergingsschip en de belanghebbenden daarbij hebben bloot gestaan;
- de inzet van kosten en materiaal van de bergers.

In de tweede plaats dient de Rechter rekening te houden met de waarde van de geredde zaken.

## 2.3. De Lloyd’s Open Form (LOF)

Reeds in 1890 werd in het Verenigd Koninkrijk de Lloyd’s arbitrage in het leven geroepen ter beslechting van geschillen i.v.m. hulpverlening. Op 15 januari 1908 - enkele jaren voor de Conventie van 1910 - zag aldaar de “Lloyd’s Open Form” (hierna LOF genoemd) het licht, zijnde een standaardformulier dat bergers (“*salvors*”) lieten ondertekenen door de Kapitein van het in gevaar verkerende schip en waarin ondermeer een verplichte arbitrage in Londen werd voorzien ter bepaling van de “*salvage remuneration*”.

---

<sup>3</sup> SMEESTERS & WINKELMOLEN, o. c., l.c.: “*La Convention sur l’assistance ayant été adoptée par tous les Etats maritimes de quelque importance constitue une véritable loi internationale.* »

<sup>4</sup> In de Engelse tekst van de Conventie van 1910 “*useful result*” genoemd.

Vanaf het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw kwam dus een praktijk tot stand waarbij door ondertekening<sup>5</sup> van de “Lloyd’s Open Form” hulpverlening ten behoeve van zeeschepen veelal aan arbitrage te Londen werd onderworpen en slechts per uitzondering aan de beoordeling van de gewone rechtsmachten.

Daarbij ontstond al gauw het gevoel dat de Engelse arbiters op grond van hun ervaring veel meer dan de gewone rechtsmachten bij de bepaling van deze “*salvage remuneration*” begrip ervoor opbrachten dat de “salvors” moesten kunnen rekenen op een ruim bemeten hulp –en bergloon teneinde een performante vloot, bemand met hoog bekwame bergers, te kunnen inzetten wanneer nodig.

Aldus valt te verklaren dat de gewone rechtsmachten, zeker die buiten het Verenigd Koninkrijk, zich slechts bij uitzondering hebben moeten uitspreken inzake hulpverlening zodat ten deze in landen zoals België slechts een beperkte expertise bestaat.

## 2.4. De PIOPIC-clause

Toen het zeeschip “TORREY CANYON” op 18 maart 1967 lek sloeg ter hoogte van de kust van Cornwall met oliepollutie als gevolg steeg de roep op naar “*adequate cover for Salvors who might incur risks of pollution and environmental damage when giving assistance to a tanker in danger of being lost.*”<sup>6</sup>

Het besef groeide bij de “Hull Underwriters” (casco-verzekeraars) en bij de P&I Clubs (onderlinge verzekeringsmaatschappijen opgericht door de reders tot dekking van risico’s verbonden aan de zeevaart, waaronder ladingschades) dat teneinde grote pollutieschades te vermijden of te beperken en met name er voor te zorgen dat bergers daartoe onmiddellijk inzetbaar waren zonder dat onderhandelingen over een adequaat salvage contract daaraan in de weg stonden, een gepaste dekking nodig was tegen het gevaar van oliebezoedeling.

Reeds in 1972 kwam de PIOPIC-Clause (P&I Oil Pollution Indemnity Clause) tot stand die in de bergingscontracten werd ingelast tot dekking van bepaalde pollutierisico’s<sup>7</sup>.

## 2.5. De LOF 1980

Na de brand aan boord van het supertanker “ATLANTIC EMPRESS” ontstaan ingevolge een aanvaring tussen dit schip en de “AEGEAN CAPTAIN” voor de kust van Trinidad werd in de LOF LOF 1980<sup>8</sup> voor het eerst, doch enkel wanneer het de berging van olietankers betrof, enigszins

---

<sup>5</sup> Vaak wordt het akkoord mondeling gegeven zodat bij betwisting de registratie van de VHF-gesprekken zoals die gebeurt in het Schelde Coördinatie Centrum te Vlissingen uitsluitend moet brengen.

<sup>6</sup> Enrico VINCENZINI, International Salvage law, p. 106.

<sup>7</sup> E. VINCENZINI, o.c., l.c. : « *The first step towards covering the risk was taken in 1972 when agreement was reached between the biggest salvage companies in the world and the P&I Clubs, known by the name of the “P&I Oil Pollution Indemnity Clause” (PIOPIC). By this the P&I Clubs undertook to cover certain pollution risks in certain particular conditions, by inserting a special clause in the salvage and towage contracts.*”

<sup>8</sup> Inmiddels was de LOF reeds aangepast op 3/12/24, 13/10/26, 12/4/50, 10/6/53, 20/12/67 en 23/2/72.

afstand genomen van het “*no cure, no pay*”-principe, d.w.z. het principe dat bergloon enkel verschuldigd was in geval van een “*useful result*”.

Clausule 1 (a) van de LOF 1980 voorziet ten voordele van de bergers die – zelfs zonder success – een oliebezoedeling hebben bestreden : “*The Contractor shall nevertheless be awarded solely against the Owners of such tanker his reasonably incurred expenses and an increment not exceeding 15 per cent of such expenses but only if and to the extent that such expenses together with the increment are greater than any amount otherwise recoverable under this agreement.*”

E. VINCENZINI (o.c., p. 107) schrijft : “*As can be seen, it is not a question of an enhancement of the award due to the salvor as a recognition of his successful efforts to prevent the escape of oil from the salvaged ship. It is rather the fixed payment of a minimum sum earned in any event.*”<sup>9</sup>

Aldus wordt in de LOF de idee gelanceerd van het zogenaamde “*safety net*” met de bedoeling redders ertoe te bewegen hun diensten te verlenen ook wanneer er gevaar bestaat voor olieverontreiniging.

C. HILL, Maritime Law, 1995, p. 324: “*The exception to the fundamental principle of “no cure-no pay” was the introduction in the LOF 80 of a “safety net” which was to encourage salvors to take on casualties which caused or threatened oil pollution. In limited circumstances the salvors can claim against the shipowners their reasonably incurred expenses plus an increment of not more than 15 per cent of those expenses as the arbitrators consider fair.*”

De ingreep is nog beperkt aangezien één van de voorwaarden van het “*safety net*” is dat “*the property being salvaged is a tanker laden or partly laden with a cargo of potentially pollutant oil*”. De berger dient onder LOF 80 “*to use his best endeavours to prevent the escape of oil from the vessel while performing the services of salvaging the subject vessel and/or her cargo bunkers and stores.*”

## **2.6. “AMOCO CADIZ” en de noodzaak van een nieuwe Hulpverleningsconventie**

Op 16 maart 1978 was het zeeschip “AMOCO CADIZ” met aan boord 227.000 ton ruwe olie voor de Franse kust aan de grond gelopen met een schipbreuk en de tot op dat ogenblik grootste olieverontreiniging ooit als gevolg.

Het Legal Committee van de IMO (International Maritime Organization) vroeg aan zijn secretariaat een rapport op te maken omtrent de juridische vragen die het “AMOCO CADIZ”-incident deed rijzen. In dit rapport, daterend van september 1978, werd de vraag opgeworpen of het niet noodzakelijk was hetzij de Bergingsconventie van 1910 aan te passen, hetzij een nieuwe conventie tot stand te brengen.

Aan het CMI dat zijn medewerking had aangeboden, werd in juni 1979 gevraagd de 1910-Conventie te herzien.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Men gebruikte ten deze de uitdrukking “**no cure, some pay**”.

<sup>10</sup> The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989, CMI, 2003, p. 2: “*Having again considered the subject of salvage and the offer for cooperation made by the CMI, the Legal Committee of IMO at its 40<sup>th</sup> session in June 1979 decided that the CMI should be requested to review the private law principles of salvage.*”

## 2.7. Het CMI en de keuze tussen “Liability salvage” en “special remuneration”

Bij de herziening van de 1910-Convention werd vooreerst in principe gesteld (cfr. artikel 12 van de Hulpverleningconventie van 28 april 1989) dat alleen de hulp die “*met gunstig gevolg is verleend*” recht geeft op een hulploon.

Daarbij werd oorspronkelijk uitgegaan van de idee van de “*liability salvage*”: bergers die het schip en zijn lading hebben behoed voor een aansprakelijkheid inzake pollutie hebben recht op een vergoeding.<sup>11</sup>

Het CMI heeft wel duidelijk gesteld dat de nieuwe regeling i.v.m. de voorkoming of bestrijding van olieverontreiniging niet enkel olietankers betrof, zoals dat in de LOF 1980 het geval was en voorts dat het hier wel degelijk een geval van hulpverlening betrof, ook indien de berger door zijn optreden enkel een nuttig resultaat had bereikt voor het milieu en niet voor het schip zelf<sup>12</sup>.

Maar tijdens de CMI-Conferentie van Montreal in 1981 heeft het CMI afstand genomen van het concept van de “*liability salvage*” en gekozen voor het “*safety net*” dat, zoals hiervoor werd uiteengezet, als reactie op de rampen met de zeeschepen “AMOCO CADIZ” en “ATLANTIC EMPRESS” in de LOF 1980 werd opgenomen (cfr. KENNEDY & ROSE, *The law of salvage*, 192, nr. 394 : “*First, following the grounding of VLCC Amoco Cadiz on the French Atlantic coast in 1978, Lloyd’s Form was extended, so that LOF 1980 incorporated a “safety net” whereby a salvage contractor rendering services to a tanker laden, wholly or partly, with a cargo of oil became eligible for a maximum payment of 115 per cent of the amount of expenses which he incurred.*”).<sup>13</sup>

Dat het “*safety net*” van de LOF 1980, dat alleen maar voorhanden was in geval van oliepollutie op volle zee afkomstig van een olietanker en op voorwaarde dat er op basis van de LOF 1980 een contract tot stand was gekomen, ook een wettelijke basis moest krijgen, was overigens een wens van de bergers zelf (cfr. KENNEDY & ROSE, o.c. l.c. : “*However, salvors were understandably keen that their interests were elevated from a contractual to a legislative basis.*”).

---

<sup>11</sup> A. KEGELS, *Les Intermédiaires du Transport maritime, Colloque franco-belge, BVZ*, p. 35 : « *La Convention de 1989 va à plusieurs reprises encore « réparer » la Convention de 1910 mais la raison principale de la nouvelle convention fut l’environnement et plus particulièrement la grande question concernant le sauvetage d’une responsabilité, le soi-disant « liability salvage ».* »

<sup>12</sup> Naar Engels recht was er enkel sprake van “*salvage*” wanneer de tussenkomst van de berger ook een nuttig resultaat had opgeleverd voor het schip. Daarbij werd uitgegaan van de Engelse tekst van artikel 8 van de Conventie van 1910 waarin het gaat over geredde “*property*”. Het milieu is immers geen eigendom. De Franse versie van de Conventie verwijst naar “*la valeur des choses sauvées*” zodat er naar “*continentaal recht*” ruimte is om het milieu als een geredde zaak te beschouwen (cfr. omtrent deze problematiek A.KEGELS, o.c., p. 36 e.v.).

<sup>13</sup> The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989, CMI, 2003, p. 36 : “*One of the most important problems, viz. how to compensate salvors for avoidance of environmental damage if no property is salvaged, was solved in the LOF 1980 by the introduction of the so-called “safety net” provision, on the basis of which the draft convention, Art. 3-3. is modelled.*

*Other solutions were considered during the work of the CMI, but it became obvious that the “safety net” model should be preferred mainly on the grounds that it expresses a compromise among all the interested parties. Thus the compromise is a balanced solution which is not dominated by any of the interests involved, and works in the general interest of the public.*”

“*The Montreal Compromise*”, bereikt tijdens de CMI-Conferentie in Montreal in 1981, bestond erin:

- enerzijds aan de criteria voor de toekenning van een hulploon opgesomd in artikel 13 van de ontwerpconventie het criterium toe te voegen van “*de vakkundigheid en inspanningen van de hulpverleners, betoond bij het voorkomen of beperken van schade aan het milieu*”;
- doch anderzijds in artikel 14, 1 te voorzien dat een hulpverlener die hulp had verleend aan een schip dat zelf of wegens zijn lading schade dreigde toe te brengen aan het milieu, doch die bij gebreke van nuttig resultaat geen hulploon had ontvangen bij toepassing van artikel 13, in dat geval toch recht had op een “*bijzondere vergoeding*” vanwege de eigenaar van het schip, gelijk aan de door hem gemaakte kosten ;
- de hulpverlener die door zijn hulpverleningswerkzaamheden schade aan het milieu had voorkomen of beperkt, recht had op een verhoging van deze “*bijzondere vergoeding*” tot 30% van voormelde kosten, percentage dat door de Rechter tot 100% van deze kosten kan worden opgetrokken indien hij dit overeenkomstig de criteria van artikel 13.1 van de ontwerpconventie “*billijk en rechtvaardig*” acht.<sup>14</sup>

Terecht merken sommige auteurs op dat de “getrapte” discretionaire bevoegdheid die aan de Rechters of Arbiters wordt verleend door artikel 14 enigszins vreemd aandoet nu zij voor de keuze worden geplaatst om eerst een uplift toe te staan van 30% en vervolgens, voor zover zij dit billijk en rechtvaardig achten, van 100% (cfr. KENNEDY & ROSE, o.c., p. 204, nr. 425 : “*Article 14.2 appears to be intended to impose a two-tier discretion; but it is oddly drafted, since all that distinguishes the initial discretion (to increase the special compensation by up to 30 per cent) from the further discretion (up to 100 per cent) is that the tribunal deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria in Article 13.1, both of which should be (and, it is submitted, are) implicit requirements of the reasonable exercise of the initial discretion.*”).

## 2.8. De “SCOPIC clause”

De daaropvolgende versie van de LOF, zijnde de LOF 1990, heeft in afwachting van de 15 ratificaties en een periode van 2 jaar nodig voor de inwerkingtreding van de Conventie in het Verenigd Koninkrijk, de bepalingen van de 1989-Conventie, m.n. die betreffende de “*special compensation*” overgenomen zodat, ook al heeft het Verenigd Koninkrijk de Conventie pas bekrachtigd op 29 september 1994, deze de facto reeds voordien werd toegepast.<sup>15 16</sup>

---

<sup>14</sup> Zie in dit verband: The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989, CMI, 2003, “The Montreal Compromise”, p. 295 en 296.

<sup>15</sup> C. HILL, o.c., p. 334: “*The most commonly used form of Lloyd’s salvage agreement is the LOF 90 which incorporates some of the changes brought in by the 1989 Convention, mainly those relating to the provision for special compensation.*”

<sup>16</sup> Volledigheidshalve zij erop gewezen dat de bepalingen van de Conventie in het Engels recht werden opgenomen, zodat de relevante artikelen van de Conventie in de LOF van 1 januari 1995 enkel ter informatie zijn opgenomen (KENNEDY & ROSE, o.c., p. 193, nr. 395 : “*After the enactment of the Convention into English law, the subsequent revision of Lloyd’s Form included the relevant Articles of the Convention for information only.*”).



Doordat aldus in het Verenigd Koninkrijk de praktijk i.v.m. de “*special compensation*” voorafging aan de inwerkingtreding van de Conventie bleek reeds voor die inwerkingtreding dat de bepaling van de “*bijzondere vergoeding*” op een aantal problemen stuitte. Daaraan heeft men proberen te verhelpen in de LOF 1995 en door de SCOPIC-clause (Special Compensation P&I Club clause).

Vooreerst werd vastgesteld dat het moeilijk was het bedrag van de “*bijzondere vergoeding*” te bepalen aangezien die berekend wordt op basis van de kosten van de hulpverlener waaronder wordt verstaan:

*“de contante uitgaven die door de hulpverlener redelijkerwijze zijn gemaakt bij de hulpverlening en een billijk tarief voor uitrusting en personeel die daadwerkelijk en redelijkerwijze zijn ingezet tijdens de hulpverlening waarbij dan nog rekening moet gehouden worden met :*

- *de snelheid van de verleende diensten;*
- *de beschikbaarheid en het gebruik van schepen of andere voor hulpverlening bestemde uitrusting;*
- *de staat van gereedheid, alsmede de doelmatigheid en de waarde van de uitrusting van de hulpverleners.”*

Alhoewel de Engelse rechtsmachten inzake “NAGASAKI SPIRIT”<sup>17</sup> hebben geoordeeld dat deze berekening op basis van boekhoudkundige gegevens perfect doenbaar was, bleek zij in de praktijk bijzonder ingewikkeld te zijn en noodzaakte zij een volledige analyse van de boekhouding van de hulpverlener.<sup>18</sup>

Een ander probleem rees doordat, wanneer schip en lading teloorgingen, de aansprakelijkheidsverzekeraars, bij gebreke van een rechtstreeks vorderingsrecht, weigerden de “*special compensation*” uit te keren aan de bergers. De P&I Clubs beriepen zich daarbij op de “*pay to be paid*”-regel, opgenomen in de “*Rules*” die de onderlinge verzekeringsovereenkomst gesloten tussen de aangesloten reders beheersen, krachtens dewelke het aangesloten lid eerst de schadevergoeding moet betalen vooraleer het recht heeft op terugbetaling door de Club.

Niet alleen in Engeland, waar het “House of Lords” in de zaken “FANTI” en “PADRE ISLAND” de “*pay to be paid-rule*” geldig verklaarde, staat deze in de weg aan een rechtstreekse vordering van de hulpverlener tegen de Club. Ook in België heeft het Hof van beroep te Antwerpen inzake ms “MARBELLA” in die zin geoordeeld.<sup>19</sup>

Om deze problemen te ontwijken hebben het Committee of the International Group of P&I Clubs en de International Salvage Union (ISU) een overeenkomst gesloten die de mogelijkheid voorziet om

---

<sup>17</sup> “NAGASAKI SPIRIT” (1995, Lloyds’ Rep. 44; [1996] Lloyds’ Rep. 449 C.A.; [1997] Lloyds’ Rep. 323 H.L.)

<sup>18</sup> A. KEGELS, o.c., p. 43: “*Les tribunaux anglais avaient bien dit dans l’affaire “NAGASAKI SPIRIT” que c’était tout simplement un exercice de comptable mais dans la pratique cet exercice était plutôt compliqué. Les comptes complets du sauveteur devaient être analysés. Il fallait regarder l’activité concrète du sauveteur et déterminer quelle proportion de ses activités pouvait être portée en compte comme frais. L’on constatait que dans la pratique un simple décompte des frais à faire par les sauveteurs en coopération avec les sauvés durait en Angleterre parfois jusqu’à 6 ans.*”

<sup>19</sup> Antwerpen, ms “MARBELLA”, 25.04.1995, ETL, 1995, p. 503

contractueel de toepassing van de “*special compensation*” (art. 14 van de Conventie van 1989) uit te sluiten en deze te vervangen door een totaal ander systeem, dat van de “*SCOPIC-Clause*”.

Het systeem van de SCOPIC-Clause voorziet in hoofdzaak dat:

- de P&I Clubs zich houden aan een “Code of conduct”, waaronder zij zich ertoe verbinden aan de hulpverlener voldoende zekerheid te verschaffen indien het schip door hen is verzekerd;
- de hulpverlener ervoor kan opteren dat de berekening van zijn bergloon niet gebeurt op basis van de Conventie van 1989, doch wel van een tarief gebaseerd op het personeel, de sleepboten en het materiaal dat door hem werd ingezet, met inbegrip van een bonus van 25%, alsmede van de “*out of pocket expenses*” betaald aan derden.
- ingevolge artikel 2 van de SCOPIC-clause de hulpverlener gerechtigd is middels een “*written notice*” aan de scheepseigenaar de SCOPIC-clause in te roepen zelfs indien er geen dreiging is voor het milieu (“*regardless of whether or not there is a “threat of damage to the environment”*”); de hulpverlener zal dus op een bepaald ogenblik zelf moeten uitmaken wat hem het best uitkomt, met dien verstande dat ingevolge artikel 13 van de SCOPIC-clause zijn hulploon wordt berekend overeenkomstig artikel 13 van de Conventie van 1989 en dat de scheepseigenaar enkel hulploon onder SCOPIC verschuldigd is op basis van het tarief indien het bedrag ervan het hulploon berekend overeenkomstig artikel 13 van de Conventie overschrijdt; Artikel 7 van de SCOPIC-clause voorziet dan weer een “*discount*” ingeval het hulploon, berekend volgens laatstgenoemd artikel 13 van de Conventie, meer bedraagt dan de SCOPIC-vergoeding, zodat de hulpverlener 25% zal moeten inleveren van het verschil.

## 2.9. LOF 2000

In de LOF 2000 wordt het optierecht van de SCOPIC-clause uitdrukkelijk voorzien : “*Is the SCOPIC-Clause incorporated into this agreement? State alternative: Yes/No*”.

Artikel c “SCOPIC-clause” bepaalt echter ten deze “*Unless the word “No” in box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word “No” is deleted in box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.*”, m.a.w. zelfs indien artikel 7 op de voorzijde van de LOF 2000 de toepasselijkheid van de SCOPIC-Clause voorziet, dan nog betekent dit niet dat de hulpverlener zijn optierecht heeft uitgeoefend. Daartoe is nog altijd een “*written notice to the owners*” nodig.

De LOF 2000 bepaalt tevens dat de hulpverleningsoperatie slechts beëindigd is nadat de geredde waarde naar een veilige plaats werd gebracht en de hulpverleners niet langer aanwezig dienen te zijn ten behoeve van de veiligheid van de geredde waarde of omdat hen dit door het havenbestuur of de overheid wordt opgelegd.

Voor de tarifiering gebaseerd op het ingezette personeel, de sleepboten en het materiaal dient Appendix A van de SCOPIC-Clause te worden geraadpleegd : bv. een “*salvage master*” zal een bedrag van 1.500 USD per dag opleveren, een sleepboot van minder dan 5.000 pk een bedrag van 2,00 USD per pk per dag en een high pressure compressor 100 USD per dag.

Teneinde na te gaan hoeveel personeel, schepen en materiaal zijn ingezet kan van scheepszijde overeenkomstig artikel 11 een “*Shipowner’s Casualty Representative (SCR)*” worden aangesteld, terwijl artikel 12 aan de Hull and Machinery Underwriters en aan de ladingbelanghebbenden en hun verzekeraars de mogelijkheid biedt een “*Special Representative*” af te vaardigen.

In de Engelse arbitrages onder SCOPIC speelt vooral de SCR, die door de arbiter kan worden gehoord, een sleutelrol.

## 2.10. De International Salvage Union (ISU)

Inmiddels is in de schoot van het ISU (International Salvage Union) de idee gegroeid dat:

- de Conventie van 1989 ten onrechte, wat oliepollutie of het gevaar ervan betreft, het “*no cure, no pay*”-principe heeft losgelaten;
- de “*bijzondere vergoeding*” berekend op basis van de redelijke uitgaven van de hulpverleners voor hen geen voldoende aansporing is om zich in te zetten bij een nakende scheepsramp, omdat de hulpverleners die de voornaamste actoren zijn ter vermijding of beperking van een verontreiniging door olie recht moeten hebben op winst veeleer dan op een vergoeding die berekend is op grond van hun redelijke uitgaven;
- de ISU-salvors die wereldwijd instaan voor 90% van alle hulpverleningen, slechts in 20% daarvan een beroep kunnen doen op de SCOPIC-Clause;
- zij steeds meer bloot staan, wanneer er verontreiniging door olie of gevaarlijke stoffen optreedt, aan het risico hiervoor zowel op burgerlijk als op strafrechterlijk gebied aansprakelijk te worden gesteld, precies omdat het de eerste taak is van de salvor om pollutie door olie te vermijden “*by keeping the oil in the ship*”;<sup>20</sup>
- zij daarbij de burgerlijke en strafrechterlijke aansprakelijkheid van de eigenaar van schip en lading voorkomen of beperken waarvoor ze eveneens moeten worden vergoed;
- hulpverleners om in staat te zijn de investeringen te doen nodig voor het prompt beschikbaar stellen van performante schepen met aan boord een vakkundige bemanning beter moeten worden vergoed in geval van een succesvolle voorkoming of bestrijding van een olieverontreiniging, temeer nu hun optreden in dat geval niet alleen de belanghebbenden bij schip en lading, doch ook de nationale staten behoedt voor enorme uitgaven.
- moet worden vastgesteld wat het precieze bedrag is van de milieukosten die scheepseigenaars, ladingbelanghebbenden en nationale staten hebben bespaard om op grond daarvan aan de hulpverlener die de milieuramp heeft helpen voorkomen of beperken “*a reasonable portion thereof*” uit te keren.

---

<sup>20</sup> A. WITTE, Environmental Salvage, p. 3, bijdrage tijdens de ‘Environmental Salvage Conference’ te Londen van 17 januari 2007: “*The salvor, as the first responder, has the primary role in environmental prevention as a casualty unfolds. He must keep the oil in the ship, halt the flow from the ship, and contain and often remove the oil in the immediate area of the ship. This obligation is paramount to the value of property saved.*”

De ISU wijst erop dat de Hulpverleningsconventie van 1989 blijkens de Preambule ervan aan de bergers op financieel vlak “adequate incentives” wilde geven teneinde de hulpverlening ter voorkoming van dreigende milieuschade aan te moedigen, maar dat die financiële aansporing niet op een winstbasis wordt berekend, doch uitsluitend in functie van de uitgaven. Sommige auteurs bevestigen dit doch zijn van oordeel dat er een winstelement zit in de verhoging van de bijzondere vergoeding met 30 tot 100% die de Rechtbank kan toestaan in geval van een succesvol optreden van de berger (KENNEDY & ROSE, o.c., p. 198, nr. 410 : “*The House of Lords in The Nagasaki Spirit decided that it did so but to a limited extent. It provided that a salvor who had carried out salvage operations in respect of a vessel threatening damage to the environment should recover a minimum level of special compensation for expenses incurred, with the possibility of a profit element in the possible uplift of a maximum of 100 per cent of such expenses. But it did not provide any additional financial incentive beyond one measured by expenses: this was indicated by including in calculation of the uplift only those criteria for fixing salvage rewards under Article 13.1 (promptness, availability, state of readiness and efficiency) which can be regarded as a type of expense, and not those tending to enhance salvage rewards.*”).

Volgens de ISU moet een berger die een milieuramp beperkt of voorkomt echter kunnen rekenen op een aanzienlijke winst teneinde te kunnen voldoen aan de hem gestelde eisen en de risico's te kunnen verzekeren en ondervangen waaraan hij tijdens de bestrijding van een milieuschade blootstaat.

Een concreet voorstel werd ten deze gedaan op de Environmental Salvage Conference gehouden in Londen op 17 januari 2007 (cfr. infra).

### **3. OBJECTIEVEN**

#### **3.1. Incorporatie van de 1989-Hulpverleningsconventie in de Belgische Zeewet**

België heeft, zoals hierboven gezegd, pas bij Wet van 13 mei 2003 ingestemd met de 1989 Hulpverleningsconventie.

Aangezien de verschillende Gewesten nog hun instemming dienden te betuigen met deze wet (door een decreet van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 5 december 2003, van het Waals Gewest van 29 januari 2004 en van het Vlaamse Gewest van 7 mei 2004) is de instemmingswet pas op 30 juli 2005 in België in voege getreden. Op dat ogenblik was zij reeds toepasselijk in 47 nationale staten, toonaangevend inzake zeevaart, zoals de Verenigde Staten, Canada, Frankrijk, Duitsland, Nederland, etc...

Nu de instemmingswet van 13 mei 2003 in artikel 2 bepaalt dat “*het Internationaal Verdrag inzake de hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989 “volkomen gevolg” zal hebben*” is dit

Verdrag in België zonder meer van toepassing en is het in de eerste plaats zaak de huidige tekst van titel VIII van de Zeewet te vervangen door de tekst van de Conventie.<sup>21</sup>

Daarbij moeten door de nationale wetgever, omdat de Conventie daartoe de mogelijkheid biedt, nog een aantal opties worden genomen.

Omdat de Conventie in artikel 6, 1 de contractvrijheid waarborgt (“*dit Verdrag is van toepassing op iedere hulpverlening, behalve voor zover een overeenkomst uitdrukkelijk of stilzwijgend anders bepaalt*”) moet duidelijk worden gemaakt dat de Belgische wetgeving inzake hulpverlening - zoals dit overigens voordien ook het geval was – slechts van suppletieve aard is;

De Belgische wetgever zal dan moeten beslissen of hij in de Belgische wet rekening houdt met de toonaangevende Engelse praktijk die instrumenten heeft gecreëerd waarin wordt afgeweken van de 1989-Conventie, zoals daar zijn de LOF 2000 en de SCOPIC-Clause, alsmede met de recente voorstellen van de International Salvage Union (ISU).

In deze dient de wetgever te overwegen dat:

- de hulpverleners een essentiële rol spelen ter bestrijding of beperking van pollutie door olie of andere gevaarlijke stoffen, omdat zij nu eenmaal als eerste geroepen zijn om tijdens de berging van een in nood verkerend schip ervoor te zorgen dat dit geen of zo weinig mogelijk olie verliest;
- ter bevordering van een Belgische maritieme cluster de Belgische arbitrage inzake hulpverlening dient te worden bevorderd doordat een voor de hulpverleners gunstig juridisch klimaat wordt geschapen, nu geweten is dat de hulpverleners de voorkeur geven aan arbitrage in Londen alwaar zij menen te mogen rekenen op een gunstige regelgeving en op de attitude van de Engelse arbiters die vanuit hun zeer rijke ervaring zich ervan rekenschap geven dat de hulpverleners, om hun taak naar behoren te kunnen blijven vervullen, bij elke

---

<sup>21</sup> Uit een “*Synopsis of the responses to the Questionnaire on Implementation of the Salvage Convention 1989*” dd. 30 juli 2005 van het CMI blijkt dat van de 47 landen die in januari 2005 de 1989-Conventie hadden geratificeerd of waren toetreden reeds een kleine helft de Conventie op de één of andere manier in hun nationale wet hadden opgenomen:

“*The provisions of the Convention have been given the force of law in Croatia, France, Greece (law 2391/1966), Italy, Lithuania, Netherlands, New Zealand, Romania, United Kingdom and United States. They have been incorporated, in whole or in part, in an existing Code or Act in Australia (section 315-329 of the Navigation Act 1912, as amended), China (articles 171-192 of the Maritime Code), Denmark (Chapter 16, Sections 441 to 454 of the Danish Maritime Act; the incorporation was made pursuant to statute no. 205 of 29 March 1995), Germany (articles 740 to 753 HGB as amended by Gesetz zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschiffahrt (Drittes Seerechtsänderungsgesetz) of 16 May 2001), Latvia (Maritime Code adopted on 29.05.2003 and Maritime Administration and Safety Law adopted on 30.10.2002), Mexico (art. 125 of the 1994 Navigation Act so provides: “All salvage operations and the rights and responsibilities of the parties shall be governed by the International Convention on Salvage”), Norway (Chapter 16 of the Norwegian Maritime Code of 24 June 1994, as amended by Act of 2 August 1996, No. 64) and the Russian Federation (Chapter XX of the Merchant Shipping Code). Poland, whose ratification is still pending, has already incorporated in its Maritime Code most of the provisions of the Convention.*”

In Nigeria heeft een “*Maritime Law Reforming Committee*”, opgericht door de Federale Minister van Transport in 1999, voorgesteld in de nieuwe “*Merchant Shipping Act*” de 1989 Salvage Convention “*telle quelle*” over te nemen. Tot dan is in Nigeria eveneens de 1910-Conventie van toepassing.

hulpverlening aanspraak moeten kunnen maken op een genereus bemeten hulpverleningsloon.

### **3.2. Aanbevelingen omtrent de wijze waarop een aantal artikelen van de Conventie in de Belgische Zeewet moeten worden opgenomen, aangepast en aangevuld**

Wat de incorporatie van de 1989-Hulpverleningsconventie in het Belgisch recht betreft, kunnen nu reeds een aantal praktische aanpassingen worden gesuggereerd.

#### 3.2.1. ARTIKEL 1 (c)

Artikel 1 (c) luidt: *“Voor de toepassing van dit Verdrag betekent iedere zaak die niet blijvend en opzettelijk aan de kust is bevestigd en daaronder is begrepen de in risico zijnde vracht.”*

Op de in de Questionnaire van het CMI gestelde vraag (cfr. voetnoot 21): *“Does the term ‘property’, as defined in article 1 (c) cover sunken ships and other property, whether or not inside a sunken ship?”* werd een bevestigend antwoord ontvangen van Australië, Denemarken (behalve wellicht indien de “zaak” niets met de zeevaart te maken heeft), Duitsland, Italië, Latvië, Lithuania, Nederland, Nieuw Zeeland, Noorwegen, Polen, Roemenië, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten.

Frankrijk zal de Conventie toepassen, indien de gezonken zaak in gevaar is. Indien niet, zal de Franse wet betreffende “redding van wrakken” toepasselijk zijn.

KENNEDY & ROSE (o.c., p. 106, nr. 213 e.v.) wijzen erop dat, alhoewel *“English law has traditionally included wrecks within subjects of salvage”* en dat de Conventie van 1989, ook al maakt zij niet expliciet melding van wrakken, ze niet uitsluit (*“does not provide for the exclusion of wrecks”*), wrakken de bergers meestal voor bijzondere moeilijkheden plaatsen, o.m. met de lokale overheid, zodat een ad hoc contract meestal geschikter is als basis voor de berging van een wrak dan de toepassing van de regels van de Conventie (*“wrecks are likely to attract difficulties in dealing with local authorities and to require great expense for little reward, so that it is better to render services on a contractual rather than a salvage basis.”*).

Ook al dient ten deze de contractvrijheid te worden gewaarborgd verdient het toch aanbeveling het voorbeeld van de hierboven vermelde meerderheid van de landen die de Questionnaire hebben beantwoord te volgen.

Immers, zeer vaak zal de “redding van een wrak” het logische uitvloeisel zijn van wat als een hulpverlening is begonnen.

Zo werd tijdens de hulpverlening aan het zeeschip “MSC NAPOLI” besloten dit schip te *“beachen”*, d.w.z. het op het strand te laten vastlopen. De mogelijkheid bestaat dat het schip thans als een wrak moet worden beschouwd zodat de wraklichting geheel in de lijn ligt van de oorspronkelijke hulpverlening.

### 3.2.2. ARTIKEL 1 (d)

Artikel 1 (d) luidt : *“Voor de toepassing van dit Verdrag betekent milieuschade aanzienlijke fysieke schade aan de gezondheid van de mens, aan de fauna of flora in zee of aan hulpbronnen in kust- of binnenwateren of daaraan grenzende gebieden, veroorzaakt door verontreiniging, besmetting, brand, ontploffing of soortgelijke ingrijpende gebeurtenissen.”*

Terecht wijzen de auteurs erop dat deze definitie niet de volle zee of zelfs de exclusieve economische zones omvat (cfr. KENNEDY & ROSE, o.c., p. 195, nr. 402 : *“Therefore, no matter how serious the incident, unless the relevant place of harm is “adjacent to” a designated locality, the definition does not extend to the high seas or even to exclusive economic zones.”*). Het territoriale toepassingsgebied van de Conventie dient uiteraard te worden uitgebreid naar de volle zee en de exclusieve economische zones. Men vergeet niet dat veel scheepsongevallen zich voordoen in druk bevaren wateren zoals het Nauw van Calais, waarbij de Belgische rechtsmachten bevoegd kunnen zijn omdat de bestemmingshaven van het betrokken schip in België ligt en bv. na een aanvaring alhier op het schip bewarend beslag is gelegd.

### 3.2.3. ARTIKEL 3

Artikel 3 van de Conventie voorziet dat deze *“niet van toepassing is op vaste of drijvende platforms of verplaatsbare boorinstallaties wanneer die platforms of boorinstallaties op een locatie in bedrijf zijn voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem.”*

In de CMI-Questionnaire werd de vraag gesteld: *“Has your country extended the scope of application of the provisions of the Convention to: (a) platforms and drilling units?”*.

In Noorwegen werd het toepassingsgebied van de Conventie uitgebreid tot *“platforms and drilling rigs”*. De Noorse Zeewet sluit permanente *“platforms and pipelines”* voor de petroleumindustrie uit, behalve als het om verplaatsbare installaties gaat.

Croatië schijnt van oordeel te zijn dat de Conventie moet worden toegepast op platforms die kunnen varen, terwijl China de Conventie alleen toepast wanneer de platforms varende zijn.

Toch valt er veel voor te zeggen dat wanneer *“platforms and drilling units”* in staat zijn te varen een hulpverlening aan deze eenheden onder de toepassing van de Regels van de Conventie moet vallen ook indien een ongeval zich voordoet terwijl ze geïmmobiliseerd zijn. Er zijn overigens nog tal van andere vaartuigen die in de boorindustrie worden gebruikt, zoals *“jack-up barges”*, FSOP's (Floating Production Storage and Offloading vessels), etc....

Aangezien in geval van averij de risico's voor het milieu dezelfde blijven of deze platforms nu in beweging dan wel geïmmobiliseerd zijn en aangezien de hulpverlener in de bestrijding van deze risico's een essentiële rol speelt, dringt een éénvormige toepassing van de Regels van de Conventie zich op.

### 3.2.4. ARTIKEL 6, 2

Artikel 6, 2 van de Conventie bepaalt : *“De Kapitein is bevoegd om namens de eigenaar van het schip een overeenkomst omtrent hulpverlening te sluiten. De Kapitein of de eigenaar van het schip is bevoegd een zodanige overeenkomst namens de eigenaar van de zaken aan boord van het schip te sluiten.”*

De Engelse rechtspraak beschouwt van oudsher de Kapitein als een *“agent of necessity”* die niet alleen het schip, maar ook de lading kan verbinden wanneer hij toestemt in een hulpverlening, met name zich akkoord verklaart met een LOF.<sup>22</sup>

In de praktijk gebeurt het vaak dat iemand anders dan de Kapitein zijn akkoord geeft met de hulpverlening, al dan niet onder LOF. Vaak zal dit de loods zijn.

Het is onduidelijk of de loods de scheepseigenaar kan verbinden, aangezien deze ingevolge artikel 46 §2 van de Zeewet burgerlijk aansprakelijk is voor *“de handelingen van de Kapitein”* en tevens instaat voor *“verbintenissen door deze aangegaan in het uitoefenen van zijn dienst”*, terwijl dit wetsartikel voor de handelingen van de bemanning, van de loods en van andere als dusdanig werkzaam zijnde aangestelden in de uitoefening van hun respectieve dienst enkel de burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voorziet, zonder expliciet te refereren naar de door hen aangegane verbintenissen.

Of de scheepseigenaar nu gebonden is door de verbintenis aangegaan door de loods of door een bemanningslid i.v.m. de hulpverlening blijft dus enigszins onduidelijk en het verdient aanbeveling dit uitdrukkelijk te voorzien.

Ook de Engelse rechtsleer heeft dit probleem onderkend. G. BRICE, *Martime Law of Salvage*, 1993, p. 370 schrijft ten deze: *“Although Article 6.2 of the London Salvage Convention 1989 refers only to the master and owner having authority, it is submitted that this does not override existing principles which allow other persons to have authority to conclude contracts for salvage operations as discussed above: in other words Article 6.2 is not exhaustive.”*

### 3.2.5. ARTIKEL 14

Artikel 14, 2 spreekt over *“de door de eigenaar ... te betalen bijzondere vergoeding”*.

Terecht wijzen sommige auteurs erop dat noch artikel 14, 1 noch artikel 14, 2 duidelijk maken of de vergoeding van artikel 14, 1 betaalbaar is door de scheepseigenaar dan wel of de andere begunstigen van een *“environmental salvage”* eveneens dienen bij te dragen (cfr. KENNEDY & ROSE, o.c., p. 207, nr. 433 : *“An uplift under Article 14.2 is also expressed to be “payable by the owner”. Neither Article 14.1 nor Article 14.2 makes clear whether the reward referred to in Article*

---

<sup>22</sup> KENNEDY, *Law of Salvage*, 1985, nr. 721: *“It is certainly the case that, in absence of express authority, the master is not ordinarily the agent of the owners of cargo laden on board his ship and has in general no authority to make contracts on behalf of the owners of cargo. The view is nonetheless accepted sufficiently widely in practice to appear beyond contradiction that, arising from his duty to safeguard the interests in goods in his possession, the master has, by virtue of the emergency which occurs, such authority of necessity as entitles him, not only to request salvage at common law but, to bind the owners to the precise terms of the Lloyd’s Form contract.”*



*14.1 is one payable only by the shipowner or extends to rewards payable by other salvors.*”). Er dient duidelijk te worden gesteld dat al diegenen in wier voordeel de berger milieuschade heeft beperkt of voorkomen bijdrageplichtig zijn.

### 3.2.6. ARTIKEL 16, 1

Artikel 16, 1 bepaalt dat *“geen hulploon is verschuldigd door personen wier leven is gered, maar dit artikel doet geen afbreuk aan de bepaling van nationaal recht betreffende dit onderwerp.”*

De Belgische Wet zou kunnen voorzien dat geredde personen wel een hulploon verschuldigd zijn indien zij zichzelf in gevaar hebben gebracht door roekeloos handelen.

### 3.2.7. ARTIKEL 23, 3

Artikel 23, 3 bepaalt dat een verhaalsvordering ingesteld na afloop van de tweejarige verjaringstermijn toepasselijk op de vordering van de hulpverlener moet worden ingesteld binnen de termijn vastgesteld door de wet van de staat waar het geding aanhangig is gemaakt.

De Belgische wet zou hier een termijn van 3 maanden kunnen voorzien naar het voorbeeld van artikel 91 van de Zeewet (incorporatie van de Hague/Visby Rules).

### 3.2.8. ARTIKEL 25

Artikel 25 kent een immuniteit toe aan *“niet voor handelsdoeleinden bestemde ladingen die toebehoren aan een staat ter zake waarvan een beroep kan worden gedaan op staatsimmunititeit”*.

Het verdient de voorkeur van deze bepaling niet af te wijken.

### 3.2.9. ARTIKEL 26

Artikel 26 voorziet een uitsluiting voor: *“ladingen bestemd voor humanitaire doeleinden.”*

Het kan nuttig zijn bij nationale wet te bepalen wat nu precies *“humanitaire doeleinden”* zijn.

### 3.2.10. ARTIKEL 30

Artikel 30 laat de nationale staat toe een voorbehoud te maken krachtens hetwelk het Verdrag niet toepasselijk zal zijn o.m. *“wanneer de hulpverlening plaats vindt op binnenwateren en alle betrokken schepen binnenschepen”* zijn, of *“wanneer de hulpverlening plaats vindt op binnenwateren en geen schip daarbij is betrokken”*, of nog *“wanneer alle betrokken partijen onderdaan zijn”* van de nationale staat. Terecht heeft België een dergelijk voorbehoud niet gemaakt

Zoals onder de bestaande Zeewet verdient een eenvormige regeling inzake hulpverlening voor zee- en binnenschepen, waar deze ook plaatsvindt, de voorkeur. Evenzeer is de toepassing van het Verdrag geboden wanneer bij de hulpverlening geen schip is betrokken. Elke vorm van hulpverlening aan een schip of binnenschip in gevaar, zoals bijvoorbeeld hulp verleend door duikers (recent nog is dit in Belgische wateren gebeurd m.b.t. het zeeschip “REPUBLICA DE PORTOGALLO” voor het dichten van een lek onder de waterlijn) dient onder de toepassing van de verdragsregels te vallen.

### **3.3. De oriëntatie van de nieuwe Belgische wetgeving**

Zoals gezegd zal de Belgische wetgever tevens moeten bepalen of hij het systeem van de SCOPIC-Clause in de Belgische wetgeving opneemt en rekening wil houden met de wensen van de ISU.

#### 3.3.1.

Ten deze werd door de heer Archie BISHOP, juridisch adviseur van de ISU, in een paper genaamd “*Environmental Salvage Awards, How they could be implemented and assessed*” dd. 9 januari 2007 op de Environmental Salvage Conference te Londen van 17 januari 2007 het volgend concreet voorstel gedaan tot aanpassing van artikel 14 van de Hulpverleningsconventie van 1989:

- “1. *If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment he shall in addition to the reward to which he may be entitled under Article 13, be entitled to an environmental award taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below.*
  - (a) any reward made under Article 13*
  - (b) the criteria set out in Article 13. 1 (b) (c) (d) (f) (g) (h) (i) and (j)*
  - (c) the applicable limit of liability that the shipowner may have under Limitation Convention 1976, The CLC Convention 1992, The HNS Convention 1998, and The Bunker Convention 2002*
  - (d) the extent to which the salvor has prevented or minimised damage to the environment and the benefit conferred.*
2. *This article shall apply to all salvage services carried out in territorial waters and the economic zone.*
3. *For the avoidance of doubt, an environmental award shall be paid in addition to any liability the shipowner may have for damage caused to other parties.*
4. *Whenever this article is applicable no account shall be taken of Article 13.1 (b) when assessing a salvage award under that Article.*
5. *Any environmental award shall be paid by the shipowners.*

6. *If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any environmental award due under this article.*

7. *Nothing in this article shall affect any right of recourse.”*

### 3.3.2.

Daarbij merkt de heer BISHOP op : *“The most obvious method of changing Article 14 would be to amend the 1989 Convention but that is likely to be a lengthy task. The Convention itself took 10 years to develop and another 6 to become international law. Indeed some nations are only just adopting it, 26 years after work was first started. The environment should not have to wait so long.”*

Als oplossing stelt hij een aanpassing van de Lloyd's Open Form voor, doch tevens hoopt hij de regering van de nationale staten te overtuigen van de noodzaak van een wetswijziging, waarbij rekening dient te worden gehouden met:

- de nood aan een *“incentive”* voor de hulpverleners om door hun optreden de kustwateren van de nationale staten te behoeden voor pollutie;
- de noodzaak de nationale staten ervan te overtuigen dat zij een veilige schuilhaven, de zogenaamde *“place of refuge”*, dienen ter beschikking te stellen van schepen in nood, zodat catastrofes worden vermeden zoals die veroorzaakt doordat op last van de Spaanse overheid het zeeschip *“PRESTIGE”* diende te worden weggesleept ver van de Spaanse kust in plaats van in een veilige Spaanse kusthaven te worden binnengebracht.

De ISU legt dus het verband tussen de pollutieconventies en de problematiek van de *“places of refuge”* .

### 3.3.3.

Zelfs sommige leden van de ISU zijn van oordeel dat het tarief voorzien door de SCOPIC-Clause, indien dit een wettelijke basis krijgt, voldoening schenkt omdat het uiteindelijk toch een winstelement bevat en de berger ook ingevolge zijn optierecht op elk nuttig moment kan bepalen wat voor hem het meest gunstige regime is en in functie daarvan al dat niet voor de toepassing van de SCOPIC-Clause kan kiezen.

Nu dit tarief vatbaar is voor onderhandeling tussen de betrokken belangengroepen moet het ook wettelijk voor aanpassing vatbaar zijn. Een systeem van verwijzing in de wet naar die onderhandelingen en een aanpassing van het tarief via een Koninklijk Besluit zou daar uitkomst kunnen bieden.

## 3.4. Conclusie

Bij de aanpassing van de Belgische Zeewet inzake hulpverlening zal men in de eerste plaats de huidige tekst van Titel VIII van de Belgische Zeewet moeten vervangen door de Conventie met de nodige aanpassingen.

Men zal moeten overwegen of men de praktische regeling vervat in de SCOPIC-Clause wil overnemen in het Belgisch recht.

Aandacht moet worden geschonken aan de wensen van de “salvage community” vertegenwoordigd door de ISU, met name aan de wens om in geval van voorkoming of beperking van milieuschade een aanzienlijke winst te maken teneinde de voortzetting van de hulpverleningsindustrie te waarborgen, waarbij zou kunnen worden gedacht aan een maximum percentage van de “geredde” milieukost, maar gezien de enorme bedragen die met milieuschade gemoeid zijn<sup>23</sup> zal aan een plafond moeten worden gedacht. Het zal overigens niet eenvoudig zijn de milieuschade te kwantificeren en al evenmin het aandeel van de bergers in de bestrijding ervan.

Indien deze oplossing in haar geheel niet haalbaar wordt geacht past het ongetwijfeld om, zoals dat in 1989 voor het “*safety net*” is gebeurd, aan het systeem van de SCOPIC-Clause een wettelijke basis te geven.

Tenslotte zal men – binnen een ruimer kader - maatregelen moeten treffen om te vermijden dat het werk van de hulpverleners wordt belemmerd doordat een nationale staat weigert aan een schip in nood een “*place of refuge*” ter beschikking te stellen.

---

<sup>23</sup> Het zeeschip “TRICOLOR”, aangevaren en gekapseisd in december 2002, heeft slechts een beperkte hoeveelheid brandstof verloren (het ging hier om een “car carrier”) waardoor de Franse, de Nederlandse en de Belgische kust werden bezoedeld. Alleen al een minnelijke regeling met de Belgische overheid en de kustgemeenten kostte 2 miljoen EURO.