

**STANDPUNTEN VAN DE KONINKLIJKE BELGISCHE REDERSVERENIGING
IN HET KADER VAN DE CONSULTATIE TER VOORBEREIDING VAN
EEN NIEUW BELGISCH MARITIEM WETBOEK**

(30 oktober 2007)

1) Inleiding :

De Koninklijke Belgische Redersvereniging (KBRV) wenst de leden van de Koninklijke Herzieningscommissie te danken voor hun inspanningen met het oog op de herziening van de Belgische Zeewet (BZW) en voor de gelegenheid die ons geboden wordt om onze standpunten terzake kenbaar te maken.

De KBRV wenst hiervan gebruik te maken in de hoop een bijdrage te kunnen leveren aan de herziening van de BZW.

De visies en vragen opgenomen in het Groenboek Nieuw Belgisch Zeerecht (Groenboek) zijn zeer pertinent, ook al vertolken ze vaak de persoonlijke visie van de auteur. Het Groenboek is een uitstekende basis voor gedachtenwisseling.

De KBRV dankt de leden van de Koninklijke Herzieningscommissie bij voorbaat voor de aandacht die zij aan onze standpunten zullen willen besteden.

1.1) Belang van de herziening voor de reders en draagwijdte van de standpunten van de KBRV

De BZW heeft betrekking op schepen, hun eigenaars, bevrachters en bemanning. Zij zijn derhalve de eerste betrokkenen of belanghebbenden bij de herziening.

Dat geldt overigens niet enkel voor de leden van de KBRV of de Belgische reders in het algemeen, maar ook voor eigenaars en bevrachters van schepen onder buitenlandse vlag aangezien een aantal bepalingen van toepassing zijn op schepen die een Belgische haven aandoen ongeacht de vlag die zij voeren.

De herziening van de BZW zal dus niet alleen een impact hebben op (i) de Belgische reders en schepen maar ook op (ii) eigenaars en bevrachters van buitenlandse schepen die een Belgische haven aandoen en (iii) onrechtstreeks dus ook op de Belgische havens in de mate dat eigenaars en bevrachters de havens kiezen waar hun schepen aanlopen.

De draagwijdte van de herziening en de standpunten van de KBRV terzake is derhalve groter dan op eerste zicht moge lijken.

1.2) Belang van de doelstellingen van de herziening

De KBRV onderschrijft de doelstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden van de herziening zoals beschreven in de hoofdstukken 1.3 en 1.4 van het Groenboek.

Meer nog: de KBRV is van oordeel dat deze doelstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden de leidraad moeten zijn voor de herziening. Ze zijn in elk geval een voorwaarde voor onze medewerking aan de herziening. We verwijzen in het bijzonder naar de volgende hoofdstukken van het Groenboek:

- 1.3.2 (“Versterking van de competitieve positie van de Belgische maritieme cluster”);
1.4.2 (“Aansluiting bij internationale tendensen”) en
1.4.4 (“Belangenevenwicht”)

Met betrekking tot de hoofdbedoeling geformuleerd in hoofdstuk 1.3.2 van het Groenboek noteren we dat de herziening ondermeer “rechtszekerheid” beoogt en dat is volledig terecht. De herziening mag inderdaad niet tot doel hebben het aantal maritieme rechtsprocedures en gerechtsexpertises te verhogen zoals men uit hoofdstuk 1.3.3 van het Groenboek zou kunnen besluiten. Zoals vermeld in het Groenboek is het dalende aantal maritieme rechtsprocedures en – expertises deel van een tendens die ook in het buitenland waarneembaar is, maar deze is niet noodzakelijk negatief: het duidt op een daling van het aantal incidenten en op een hogere veiligheid op zee.

Indien België middels de herziening van de BZW aantrekkelijk wordt voor ALLE actoren in de maritieme wereld dan zullen deze wellicht meer geneigd zijn om te kiezen voor toepassing van het Belgische recht en bevoegdheid van rechtbanken of arbiters in België. Dat zou het gebruik en de performantie van de zeerecht(sub)cluster in België zeker ten goede komen.

Met betrekking tot het hoofdstuk 1.4.2 (“Aansluiting bij internationale tendensen”) denken we dat deze aansluiting op de eerste plaats van belang is om ervoor te zorgen dat België zich niet verder isoleert. De herziening mag echter niet louter een “inhaalbeweging” zijn; het dient ook een instrument te worden dat aan de Belgische maritieme cluster nieuwe impulsen en zelfs een voorsprong geeft om de hoofddoelstelling te bereiken (zie Groenboek hoofdstuk 1.3.2 “versterking van de competitieve positie van de Belgische maritieme cluster”).

Belangenevenwicht is een noodzakelijke voorwaarde voor de herziening. Voor onze havens zijn de schepen even onmisbaar als de goederen; een herziening die reders afschrikt zal niet bijdragen tot de verhoging van de competitiviteit van de Belgische havens en van de maritieme cluster in het algemeen.

2) Zeeschepen

14 - Is het wenselijk de definities van begrippen als ‘zeeschip’ en ‘binnenschip’ te herzien?

Ja.

In de Belgische wetgeving kunnen inderdaad verschillende definities van “zeeschip” aangetroffen worden. Een eenmaking van de definitie is niet noodzakelijk de goede oplossing.

In het kader van de herziening van de BZW denken we dat het begrip “zeeschip” moet uitgebreid worden tot “drijvende tuigen” (waaronder droogdokken, baggerschepen, ‘drijvende platformen en F(P)SO’s (“floating (production,) storage and operating units”) die voor gas- en olieontginning op zee gebruikt worden, enz.); dat zou ondermeer als voordeel hebben dat deze tuigen gehypothekeerd zouden kunnen worden en dus gemakkelijker te financieren; ander voordeel: toepassing van de regelen betreffende de bemanning van een ‘(zee)schip’ en het bevel van de kapitein over een ‘(zee)schip’.

15 - Het winstoogmerk als toepassingscriterium van de Nieuwe Belgische Zeewet verlaten?

Geen bezwaar.

16- Vaartuigen die gewoonlijk in de territoriale zee worden gebruikt, het statuut van binnenschepen geven?

Neen, dit is niet aangewezen. Territoriale zee is geen “binnenwater”. Wij zien geen reden om schepen die gewoonlijk in de territoriale zee varen een ander statuut te geven dan zeeschepen. Inzoverre ze op zee gaan moeten ze onderworpen worden aan de regels die van toepassing zijn op zeeschepen.

17- Zeegaande baggerschepen aanmerken als zeeschepen?

Geen bezwaar. Baggerschepen kunnen aangemerkt worden als zeeschepen. (zie de definitie van “ship” in IMO-verdragen zoals bv. MARPOL)

18 - De Nieuwe Belgische Zeewet centreren rond het omvattende begrip “schip” en daarbinnen deelcategorieën onderscheiden?

Ja. Wat betreft de koopvaardij *sensu lato* (slepers, baggeraars en reders) is het “zeegaand” criterium belangrijk: “zeegaand schip”, “seagoing vessel”. Dit stemt overeen met het toepassingsgebied van IMO-verdragen. Een allesomvattende definitie voor het begrip “schip” zou dus mogelijk zijn, maar “koopvaardij schepen/zeeschepen” zouden in een aparte deelcategorie moeten komen (in tegenstelling tot bv. woonboten of jachten)..

Ja dus. Een generieke definitie van het begrip ‘zeeschip’, met een verdere categorisering en classificatie is wenselijk.

22 – Zijn wijzigingen wenselijk i.v.m. het statuut van vaartuigen als roerende goederen?

Neen, wij zien geen reden tot wijziging.

23 - Is het wenselijk te preciseren welk recht van toepassing is op de rechten op zeeschepen in geval van dubbele registratie?

We zijn bij de beantwoording ervan uitgegaan dat met “dubbele registratie” bedoeld wordt de gelijktijdige registratie van een zeeschip in twee verschillende landen (eigendomsregister in wat men gewoonlijk “het land van oorsprong” noemt en rompbevrachtingsregister in een ander land).

Volgens ons is het duidelijk dat de rechten op een zeeschip beheerst moeten worden door het zogenaamde land van oorsprong omdat het schip er in een eigendomsregister is ingeschreven waar ook de scheepshypotheken worden ingeschreven. Hypotheken en andere rechten op het schip zouden door hetzelfde recht moeten beheerst worden.

De registratie in een rompbevrachtingsregister gebeurt enkel door de bevrachter op basis van een naakte rompbevrachtingscontract; indien dit laatste beëindigd wordt gaat ook de registratie in het rompbevrachtingsregister teniet.

Voorts is er in België geen probleem: het WbIPR is duidelijk genoeg en de registratiewet van 1990 biedt de nodige bijkomende informatie. Neen dus.

24 - Is het wenselijk de relevante Internationaal Privaatrechtelijke regels (IPR-regels) te integreren in de NBZ?

Nee. Het Wetboek van Internationaal Privaatrecht dateert van 2004. Dit is een recente codificatie waarvan de bepalingen niet moeten worden geïntegreerd in de nieuwe Belgische Zeewet (NBZ).

25 - De regelgeving inzake registratie en inschrijving van vaartuigen integreren in de NBZ?

Ja, dit kan.

26 - Een specifieke regeling invoeren omtrent het bewijs van eigendom van schepen?

We begrijpen dat deze vraag voornamelijk betrekking heeft op het bewijs van eigendom van binnenschepen waarover veel betwistingen zouden voorkomen. Er bestaat weinig tot geen discussie over het bewijs van eigendom van zeeschepen. Voor zeeschepen is geen regeling noodzakelijk.

28 - Het statuut van schepen in aanbouw verduidelijken?

We begrijpen dat deze vraag betrekking heeft op betwisting over de eigendom van schepen in aanbouw.

In de praktijk komen betwistingen over de eigendom van zeeschepen in aanbouw niet voor. De bouwcontracten zijn gesteund op beproefde modellen die over de eigendoms kwestie geen twijfel laten bestaan.

Voor zeeschepen is dus geen verduidelijking nodig.

29 - Het regime van de mede-eigendom van schepen verfijnen?

Nee. Dit is geen probleem in de praktijk, zodat hieraan geen aandacht moet worden besteed.

30 – Zeeschepen aanzien als onderpand van alle vorderingen die voortkomen uit de exploitatie van het schip?

Neen. We kunnen het hier niet mee eens zijn! Dit zou in strijd zijn met de doelstellingen en randvoorwaarden van de herziening:

- het procedurele recht (bewaarend beslag) is enkel van toepassing op schepen die onze havens aanlopen, terwijl de omzetting van de “Omala-rechtspraak” in materieel recht zou betekenen dat schepen onder Belgische vlag overal ter wereld aan de ketting zouden kunnen worden gelegd.

- dit zou de doodsteek betekenen voor de Belgische vlag en zou dus regelrecht indruisen tegen een van de prioriteiten van de herziening van de Belgische Zeewet.
- dergelijk mechanisme bestaat niet bij onze (continentale) buurlanden.
- dit proces zou het gebruik van *single-vessel companies* aanmoedigen.
- het is niet logisch dat een sloopseigenaar moet instaan voor de verbintenissen van derden die buiten zijn weten contracten afsluiten. Als voorbeeld kan de situatie aangehaald worden waarbij de sloopseigenaar moet instaan voor overeenkomsten tussen de afzender en een NVOCC.

Daarenboven zou het schip op basis van het gemeenrecht slechts als onderpand van de verbintenissen van de eigenaar mogen dienen (een schuldeiser kan enkel beslag leggen op de goederen van zijn schuldenaar).

Afwijkingen op dit principe moeten dus tot een minimum beperkt worden. De mogelijkheden om zich te verhalen op een schip moeten daarom beperkt blijven tot de gevallen waarin men beschikt over een zeevordering die is voorzien in de internationale verdragen (zie Verdrag van 1952 inzake bewarend beslag).

35 - Openbaarmaking van rechten op schepen behouden, of innovaties invoeren?

We begrijpen dat de vraag betrekking heeft op binnenschepen; ze kan dus niet door ons beantwoord worden.

36 - Is het wenselijk bestaande rechtspraak te codificeren?

We begrijpen dat de vraag betrekking heeft op binnenschepen; ze kan dus niet door ons beantwoord worden.

37 - Is het wenselijk een wettelijke regeling in te voeren voor de zuivering van schepen na gedwongen verkoop?

We voelen ons niet direct aangesproken maar het voorstel van de heer De Latte lijkt ons logisch.

3) Exploitatie: Bevrachting

57 - Is een herwerking van de regelgeving over charterpartijen noodzakelijk of wenselijk?

We onderschrijven volledig de analyse over de bevrachtingsovereenkomsten vervat in hoofdstuk 2.3.5.1 van het Groenboek. De nieuwe regelgeving zou daarbij in een nieuw hoofdstuk moeten komen in de NBZ. *Desnoods kan de KBRV bepaalde voorstellen formuleren.*

De KBRV deelt de mening dat charterparties moeten onderscheiden worden van vervoerovereenkomsten en dat de begrippen in de NBZ gedefinieerd zouden moeten worden echter met dien verstande dat:

- 1) de gegeven definities nauw moeten aansluiten bij hetgeen gangbaar is in de internationale praktijk (het is niet wenselijk om definities en omschrijvingen in de NBZ op te nemen die afwijken van de inhoud die door de maritieme sector aan bepaalde begrippen wordt gegeven).
- 2) bij het afsluiten van eender welk type charterpartij steeds het principe van contractsvrijheid moet primeren (een definiëring in de NBZ van de begrippen ‘charterpartij’ en ‘vervoerovereenkomst’ mag er niet toe leiden dat een overeenkomst die nu wordt aanzien als een charterpartij (zoals een booking note) en waarbij voor de partijen een totale contractsvrijheid geldt, in de toekomst onder de dwingende toepassing zou vallen van artikel 91 BZW).

58 – Moet de regelgeving inzake charterpartijen beperkt blijven (definities), in een suppletieve modelregeling voorzien? Invoeren van bepaalde dwingende regels?

De nieuwe regelgeving moet beperkt en louter suppletief zijn. Ook op dit punt mag België niet afwijken van de internationale maritieme praktijk.

4) Exploitatie: Vervoer

4.1 Cognossement

59 - Dient België te ijveren voor de totstandkoming van het UNCITRAL ontwerpverdrag om de verouderde HVR te vervangen?

Neen. In tegenstelling tot wat beweerd wordt in het Groenboek zijn de HVR zeker niet “verouderd”: dit is het meest toegepaste regime (in meer dan 90 landen), ook contractueel, dus in gevallen waar de HVR niet dwingend van toepassing zijn (charters, sea waybills, etc). Dit komt de rechtszekerheid en de harmonisatie ten goede.

Het UNCITRAL ontwerpverdrag is overigens nog maar een ontwerp en men zit ver van een akkoord (zie ICS, Bimco, IG of P&I, ...). Men kan moeilijk zijn steun toezeggen aan een ontwerp dat nog niet definitief is. Ingeval men erin slaagt een definitieve verdragstekst op te stellen betekent dit niet noodzakelijk dat dit verdrag later ook effectief in voege zal treden.

Het is dus niet wenselijk om de bepalingen van UNCITRAL te implementeren in de NBZ. Wel kan dit document dienen als een bron van inspiratie, bijvoorbeeld op het vlak van elektronische cognossementen.

We kunnen dus moeilijk wachten op een mogelijke totstandkoming van UNCITRAL. Bijgevolg blijven de HVR uiterst relevant.

60 - Het toepassingsgebied van artikel 91 Zeewet aanpassen om ook andere partijen dan de derde cognossementhouder te beschermen?

Alleen indien de vraag luidt als volgt: ‘Dient het toepassingsgebied van artikel 91 ZW te worden uitgebreid, zodat ook de afzender zich op dit artikel kan beroepen?’, dan kan op deze vraag bevestigend worden geantwoord op voorwaarde dat :

(a) tevens wettelijk wordt vastgelegd dat de afzender (t.w. de persoon die het vervoer van de goederen bij de zeevervoerder of diens agent heeft geboekt) eveneens gebonden is door de bepalingen van de HVR of art 91 en de standaard vervoersvoorwaarden waarnaar de zeevervoerder verwijst in zijn aanvaarding van de opdracht (boekingbevestiging) en

(b) de cognossementhouder de exclusief vorderingsgerechtigde is.

Dit is trouwens ook het UK en het NL standpunt (UK: S. 2(1)(a) en (5) (a) COGSA 1992 : alleen de B/L houder, tot uitsluiting van anderen; NL: art. 441 BW : alleen de B/L houder, tot uitsluiting van anderen).

61 – Moet het vorderingsrecht exclusief toebehoren aan de cognossementhouder of moet dit genuanceerd worden? Een subsidiair vorderingsrecht toekennen aan andere belanghebbenden?

Zoals hierboven werd vermeld moet de cognossementhouder worden aanzien als de exclusief vorderingsgerechtigde, naar het voorbeeld van Engeland en Nederland.

Aan de rechten van de vervoerder tegen de ladingbelanghebbende moet ook aandacht besteed worden (vraag 161).

62 -Het naamcognossement als “subtype” van het cognossement behouden ?

Ja, het naamcognossement moet behouden blijven; dit type document afschaffen heeft geen zin, vermits het internationaal zal blijven gebruikt worden ook al zou de Belgische wetgever beslissen dit type cognossement af te schaffen. Aangezien een naamcognossement niet kan overgedragen worden door middel van endossement stellen we evenwel voor om in de NBZ een bepaling op te nemen die voorziet dat het de zeevervoerder en verscheper vrijstaat te bedingen dat de zeevervoerder de goederen mag afleveren aan de op naam genoemde bestemming zonder dat deze het cognossement presenteert. Als “subtype” van cognossement moet het naamcognossement alle kenmerken ervan behouden: alle bepalingen van een naam B/L moeten tegenstelbaar zijn aan zowel verscheper als ontvanger, ook die bepalingen die andere materies betreffen dan diegene die in HVR worden geregeld zoals betaling van vracht, demurrage, schade aan het schip, lokale charges, verplichting om cargo in ontvangst te nemen, enz...

64 - Een aantal bepalingen van het Belgische cognossementenrecht afschaffen ?

De vraag is te beperkt: de vraag zou moeten inhouden: “afschaffen, wijzigen of aanvullen”.

Art. 54 (scheepseigenaar) moet aangepast worden.

Art. 59 (verplichtingen van de kapitein) moet afgeschaft worden: alle plichten zijn al voorzien in Art. 91.

Art. 63 (documenten aan boord) moet aan de realiteit aangepast worden. Ook wordt gevraagd om bepalingen te voorzien betreffende de aansprakelijkheid van de afzender voor schade door onjuiste of onvolledige info op het transportdocument of door gebrekkige verpakking, naar analogie met de situatie in Nederland en in tal van verdragen zoals het CMR-verdrag, het CIM protocol 1999 bij het COTIF 1999, het CMNI-verdrag en het verdrag van Montreal.

Art. 67: moet behouden worden.

Art 85 (vermeldingen op het cognossement) moet aan de werkelijkheid aangepast worden. Een voorbeeld is de verwijzing naar de naam van het schip OF naar het IMO nummer van het schip.

Art. 86 (aantal originelen) en 88 (bewijskracht van het cognossement) kunnen afgeschaft worden. Wel wordt uitdrukkelijk gevraagd dat in de (wettelijke) mogelijkheid wordt voorzien om elektronische cognossementen uit te geven.

Art. 112 en 120: Hun toepassingsgebied uitbreiden naar cognossementen. Deze artikelen worden door de rechtspraak ook toegepast wanneer goederen worden geboekt voor vervoer over zee per lijnvaart maar uiteindelijk niet worden aangebracht door de verscheper. Een boeking wordt door de rechtspraak gelijkgesteld met een charter partij. Indien men een onderscheid wil maken tussen charterpartijen en vervoersovereenkomsten, dan zal men er uiteraard voor moeten zorgen dat deze artikelen toepasselijk blijven op boekingen bij verschepingen voor de lijnvaart.

Zie ook onze opmerking met betrekking tot vraag 57.

Desgewenst kan de KBRV bepaalde voorstellen formuleren.

4.2 Zeevrachtbrieven

65 - Rechten en verplichtingen van de contractspartijen bij een goederenvervoer onder een zeevrachtbrief uitwerken (naar analogie met artikel 91 Zeewet)?

De KBRV kan dit idee ondersteunen indien in de wet wordt bepaald:

(1) de vervoersvoorwaarden die uit de zeevrachtbrief blijken zijn tegenstelbaar zowel aan de afzender als aan de bestemming van de goederen doordat wettelijk wordt bepaald dat de bestemming toetreedt tot het vervoerscontract waarvan de contractuele voorwaarden worden vastgelegd in de zeevrachtbrief zij het door letterlijke opname in het document of door verwijzing in het document naar de voorwaarden beschikbaar op de website van de betrokken zeevervoerder.

(2) De bestemming op de zeevrachtbrief vermeld, tot het contract treedt toe van zodra hij de goederen in ontvangst neemt, aflevering van de goederen eist, een vordering mbt het vervoer van de goederen instelt.

(3) het behoort tot de contractuele vrijheid van de zeevervoerder om tijdens de zeereis op verzoek van de afzender, al dan niet de bestemming van de goederen op de zeevrachtbrief te wijzigen, maar dat de zeevervoerder alleszins bevrijdend aflevert zodra hij op bestemming aan de bestemming van zeevrachtbrief heeft overgemaakt.

(4) Zodra de bestemming tot het contract is toetreden, heeft ook enkel de bestemming het vorderingsrecht onder de vervoersovereenkomst zoals bij vervoer onder cognossement.

(5) Indien de wettelijke regeling wordt uitgewerkt overeenkomstig de principes weergegeven onder punten (1) tot (4) hierboven, kan de KBRV ermee instemmen dat de dwingende bepalingen van HVR of Art 91 dwingend toepasselijk zijn en dus afwijkende bepalingen in de zeevrachtbrief ter zijde schuiven.

Op die manier komt er een gebalanceerde situatie.

66 - Moet deze regeling dan van dwingend recht zijn?

Zie vraag 65.

70 - Hoe moet dan het vorderingsrecht van de onderscheiden partijen – afzender, geadresseerde, vervoerder – worden geconcipeerd ?

De bestemming moet de exclusieve vorderingsgerechtigde zijn.

67 - Hoe moet het toepassingsgebied van een dergelijke regeling worden afgebakend (lijnvaart / wilde vaart)? Uitbreiden tot multimodaal of gecombineerd vervoer?

De afbakening tussen lijnvaart en wilde vaart moet niet worden gecodificeerd. Er moet geen uitbreiding komen tot multimodaal of gecombineerd vervoer.

69 - Moet rekening worden gehouden met elektronische gegevensdragers (EDI)?

Absoluut. De wetgever moet voorzien in een generisch wettelijk kader dat in de mogelijkheid voorziet om elektronische documenten uit te geven en te laten circuleren. Desnoods moeten art 1325 en 2281 BW verduidelijkt worden in de NBZ.

Meer algemeen gesproken zou de modernisering van de Belgische zeewet een regeling moeten inhouden voor elektronische gegevensdragers die tevens als “document of title” fungeren.

68 - Rekening houden met de aansprakelijkheid van uitvoeringsagenten?

Deze vraag wordt behandeld onder de sectie ‘Tussenpersonen’. Zie vraag 80 e.v. en meer bepaald vraag 86.

74 - Dient het 2002 Athene Protocol te worden geratificeerd (met opzegging van het originele Verdrag van 1974)

Neen. België zou het eerste en enige land zijn dat dit Protocol ratificeert. Omdat het Protocol complex en dubbelzinnig is, is het beter even afwachten. We raden dus aan om op de reacties van andere landen te wachten om te vermijden dat ons land wordt geïsoleerd in zijn standpunt.

75- Dient het toepassingsgebied van het Verdrag van Athene (+ 2002 Protocol) te worden uitgebreid tot nationaal vervoer, en binnenvaart ?

Neen.

76 – 77 Een aantal algemene bepalingen van suppletiefrechtelijke aard, waarin wordt bepaald welke gevallen van sleep- en duwvaart eventueel als vervoer kunnen worden gekwalificeerd, en waarin de rechten en verplichtingen van de partijen, tezamen met hun aansprakelijkheid, kernachtig worden omschreven.

Neen. Er moet worden geopteerd voor volledige contractsvrijheid, en niet voor specifieke wettelijke bepalingen.

4.3 Deklading

63,148-150 - Onbepaalde aansprakelijkheid voor het niet-overeengekomen vervoer aan dek van containers?

De vraag moet geïnterpreteerd worden in het licht van vraag 150: Ja, het huidige wetsontwerp moet goedgekeurd worden in afwachting van de NBZ.

De situatie is trouwens dezelfde als in FR, NL, UK en ook in het UNCITRAL ontwerpverdrag.

5) Kapitein

38 - Dient de functie van de kapitein opnieuw te worden omschreven?

Een redactionele herwerking van de regelgeving met betrekking tot de kapitein, waarbij de verschillende artikelen worden getoetst aan de huidige realiteit, kan nuttig zijn indien daarbij een aantal artikelen worden afgeschaft/aangepast, zoals de artikelen 46 §2 en §4, 58, 59, 60, 63, 64, 65, 66 en 86 BZW (zie ook vraag 42). Artikel 67 moet worden behouden.

Toch kan het niet de bedoeling zijn om de (technische, commerciële of wettelijke) functies in de details te beschrijven: de kapitein moet ook een ruime autonomie behouden. De artikelen zouden ook geconcentreerd moeten worden in één enkel hoofdstuk dat enkel handelt over de functies en bevoegdheden van de kapitein (publiekrechtelijke, technische en commerciële).

De reders en de kapiteins maken zich zorgen over de huidige criminaliserende trend ten aanzien van de kapitein.

39 - Specifieke regels over de functie van de bemanningsleden?

Neen. Op het vlak van bemanning volstaan de STCW- conventie en ISM – code. Daarbuiten moet de grootst mogelijke vrijheid gelden. Voor arbeidsvoorwaarden is in 2007 een nieuwe wetgeving goedgekeurd en een herziening (en incorporatie) in de NBZ is dan ook niet wenselijk.

40 – Moeten deze van dwingend recht zijn? Hun toepassingsgebied op internationaal-privaatrechtelijk vlak?

Alleen bepalingen over wettelijke functies zijn van dwingend recht.

41 - Bepalingen van publiekrechtelijke en arbeidsrechtelijke aard deel uit maken van de Zeewet?

Regelen inzake de publiekrechtelijke, technische, en commerciële functie van de kapitein kunnen worden geïntegreerd in de NBZ. Wat arbeidsrecht betreft werd een nieuwe wet in 2007 goedgekeurd: arbeidsrecht vindt dus moeilijk zijn plaats in het kader van een herziening.

Wat de bepalingen betreft die moeten worden aangepast en geschrapt; zie vraag 38 en 39.

42 - Het huidige artikel 46 Zeewet en de bestaande interpretatie ervan behouden ?

Zie ook vraag 43.

Een betere afbakening van artikel 46 BZW is niet alleen “het overwegen waard” (zoals het Groenboek (hoofdstuk 2.3.3.2) aangeeft) maar noodzakelijk om het Belgische zeerecht opnieuw beter te doen aansluiten bij de internationale maritieme praktijk.

De artikelen 58 en 59 BZW zouden moeten geschrapt worden. Artikel 59 BZW berust vandaag op een fictie en scheidt onnodige verwarring. Het is in vele gevallen niet de kapitein die het ontvangstbewijs afgeeft, maar wel de agent. Het komt daarenboven vaak voor, vooral bij containertrafiek, dat het laden zo weinig tijd in beslag neemt dat het voor de kapitein onmogelijk is om alle ingeladen goederen te controleren. Artikel 59 BZW berust daarbij (wat de lijnvaart betreft) op een fictie die niet met de

internationale praktijk overeenstemt: het is niet de kapitein die de B/L uitgeeft, maar wel de agent van de vervoerder. Daarboven gaat artikel 59 BZW uit van de hypothese dat de kapitein ten allen tijde perfect weet welke goederen hij aan boord heeft. Dit is incorrect. Het voorwerp van artikel 59 wordt trouwens meer uitgebreid behandeld in artikel 91 BZW.

KBRV verdedigt de volgende standpunten:

- Betreffende art. 46:
 - Voor buitencontractuele aansprakelijkheid (bvb bij aanvaring of schade veroorzaakt door het schip aan een kaaimuur) zou men een wettelijk vermoeden kunnen invoeren dat de kapitein de aangestelde is van de geregistreerde eigenaar. Deze laatste is door een derde schadelijker steeds terug te vinden. De geregistreerde eigenaar staat dan in voor de schade veroorzaakt door een buitencontractuele fout van de kapitein.
 - Voor schade die voortvloeit uit de uitvoering van de vervoersovereenkomst, moet de contractuele band gevolgd worden en is de contractuele vervoerder de mogelijke aansprakelijke persoon op basis van het regime van HVR of artikel 91.

De huidige versie van art. 46 maakt het onderscheid tussen beide elementen niet.

- Betreffende de combinatie van artikel 46 en 59: de fictie volgens dewelke de contractant in een andere persoon dan zijn medecontractant een solvabele persoon zou vinden is absurd. Iedereen die contracteert moet de solvabiliteit van zijn medecontractant controleren. Dit kan niet als argument dienen om de scheepseigenaar te laten instaan voor schulden die door een andere persoon, waarmee de geregistreerde eigenaar dikwijls zelf geen enkele contractuele verhouding heeft, zijn aangegaan. De scheepseigenaar kan niet worden geacht de goede uitvoering te garanderen van het vervoerscontract dat een derde met die contractuele vervoerder heeft afgesloten.

De oplossing zou erin bestaan dat de ladingbelanghebbenden zogenaamde “verzekerde vervoersovereenkomsten kunnen afsluiten t.w. ze sluiten niet alleen een vervoersovereenkomst af maar via hun vervoerder tevens een ladingverzekering. De praktijk leert dat ladingbelanghebbenden daarin geen interesse schijnen te tonen.

6) Voorechten / beslag / procesrecht

6.1 Voorrechten

31 - De regeling inzake maritieme voorrechten vervat in het Verdrag van 10 april 1926 behouden?

Nee. Zie vraag 32.

32 – Moet toetreding worden overwogen tot het Verdrag van 6 mei 1993 betreffende de maritieme voorrechten en hypotheek?

Ja. Zo kan maximale bescherming geboden worden aan hypothecaire schuldeisers. De hypothecaire schuldeiser is inderdaad het slachtoffer van talrijke voor hem ongekende vorderingen die eigen zijn aan de exploitatie van het schip: deze creëren maritieme voorrechten die op de maritieme hypotheek primeren. De toetreding zou ook het gebruik van de Belgische vlag kunnen bevorderen. Het moet ook de bedoeling zijn dat de voorrechten op schepen zoals voorzien in de Belgische wet niet meer afwijken van de voorrechten zoals voorzien in de toepasselijke internationale conventie.

43 - Hoe de privaatrechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein omschrijven?

Zoals aangegeven door het Groenboek, isoleert het huidige art. 46 BZW België ten aanzien van de andere landen. We stellen voor om zowel art. 46 als art. 59 van de Zeewet te herschrijven zodat de bestaande vreemde interpretatie - het wettelijke vermoeden volgens dewelke de kapitein de B/L heeft ondertekend namens de scheepseigenaar – niet meer bestaat. (zie ook eerdere antwoorden).

153 - De Belgische procedureregels m.b.t. het uitvoerend beslag op zeeschepen vereenvoudigen ?

Principieel geen bezwaar maar ook hier zijn een goede afbakening en evenwicht nodig tussen de belangen van de eigenaars, de schuldeisers en de havens (havens zullen niet blij zijn indien ze overrompeld worden met schepen die aan de ketting gelegd worden). Dit moet bekeken worden in het licht van de globale nieuwe Zeewet: veel bepalingen gaan in de richting van een uitbreiding van zeevorderingen, een uitbreiding van rechtsvorderingen, ... zodat de kans op ontsporing reëel is. Een goede afbakening en een gebalanceerd evenwicht zijn nodig.

6.2 Procesrecht

146-147 -Is een wetswijziging inzake de rechterlijke bevoegdheid bij cognossementvervoer wenselijk?

Ja.

151- Een regeling invoeren voor de dagvaarding van de scheepseigenaar in de persoon van de kapitein?

Ja, op voorwaarde dat het gaat om dagvaardingen die bestemd zijn voor de scheepseigenaar en niet de bevrachter(s).

152 - De woonstkeuze van de scheepseigenaar en de bevrachter bij de scheepsagent regelen ?

Ja, op voorwaarde dat de woonstkeuze binnen zijn mandaat valt, en de scheepsagent daartoe ook effectief is gemandateerd door zijn principaal (de scheepseigenaar dan wel de bevrachter). Een dagvaarding van de scheepseigenaar bij een agent die geen mandaat heeft om de eigenaar te vertegenwoordigen kan volgens ons dus niet.

154 - Oprichting van een gespecialiseerde Transportrechtbank?

Ons antwoord geldt voor zowel vraag 154 als vraag 53.

Wij vinden de visie zoals uiteengezet in hoofdstuk 3.2.3 van het Groenboek zeker het overwegen waard. Het hoeft overigens geen “transportrechtbank” te zijn; een gespecialiseerde “Maritieme rechtbank” zou ook al goed zijn. Deze rechtbank zou zich dan enkel buigen over zaken met een maritiem aanknopingspunt, milieuzaken inbegrepen.

De KBRV is ook van mening dat de rol van de Nautische Commissie opnieuw moet bekeken worden.

155 - 157 - Dient in België een maritiem arbitragecentrum te worden opgericht en dient de Belgische overheid daarin een rol te spelen. Dient de regeling van arbitrages in het Gerechtelijk Wetboek met het oog op maritieme arbitrages te worden gewijzigd?

Ja, op voorwaarde dat de wilsvrijheid van de partijen als uitgangspunt blijft gelden.

95 – De nieuwe bepalingen zodanig opvatten dat ze België aantrekkelijk maken voor hulpverleningsarbitrages?

Opdat Belgisch recht van toepassing zou kunnen zijn, zou de hulpverlener de betrokken jurisdictieclausules in de LOF moeten aanpassen. Men moet echter terughoudend zijn om dergelijke standaardclausules aan te passen, aangezien deze clausules (zoals de SCOPIC clause) het resultaat zijn van complexe onderhandelingen.

Een bijkomend probleem stelt zich doordat de LOF niet is geconstrueerd voor de toepassing van Belgisch recht. Indien men het Belgische recht aantrekkelijk wil maken voor arbitrageclausules, moet hieraan tegemoet worden gekomen.

6.3 Verjaringstermijnen

9 – Middelen van niet-ontvankelijkheid en verjaring inschrijven in de relevante hoofdstukken?

Neen. Het is wenselijk dat de bepalingen inzake middelen van niet-ontvankelijkheid en verjaring worden gecentraliseerd.

27 - Een specifieke regeling opnemen omtrent de verkrijgende verjaring ?

Neen. Een dergelijke regeling moet niet worden opgenomen in de NBZ.



102 - Is het wenselijk te bepalen dat een verhaalsvordering ingesteld na afloop van de tweejarige verjaringstermijn toepasselijk op de vordering van de hulpverlener moet worden ingesteld binnen een termijn van drie maanden?

Ja.

7) Aansprakelijkheid

44 - Aansprakelijkheid om te vormen tot een objectieve aansprakelijkheid?

Wij kunnen het niet eens zijn met het voorstel verwoord in het Groenboek om een ‘schuldloze, objectieve aansprakelijkheid’ te overwegen.

Voor de KBRV, is het verwijzen naar een schuldloze aansprakelijkheid een verkeerde orientatie:

- CLC, HNS, ... verwijzen wel naar schuldloze aansprakelijkheid maar per definitie voor een beperkt aantal vorderingen. Voor de andere en algemene vorderingen voorziet het LLMC zeker geen schuldloze aansprakelijkheid. Het is dus een uitzondering.
- schuldloze aansprakelijkheid is specifiek aan het milieurecht en zelfs in dat geval voorziet Europa geen algemeen principe: er zijn vele gevallen waar schuldloze aansprakelijkheid niet van toepassing is (RL 2004/35/EG art. 3.1b).
- dit zou de éénschipsvennootschappen, die nu een neerwaartse trend vertonen, terug aanmoedigen...
- een dergelijke aansprakelijkheid is overigens niet verzekeraar.
- verzekeringspremies zijn al met jaarlijks 10% gestegen en een stijging met 15% is verwacht voor 2008. De grootste oorzaak is precies de uitbreiding van milieuaansprakelijkheid. De omvorming naar een algemene foutloze aansprakelijkheid zou dan een desastreus effect hebben op de premies.
- het leidt tot de immuniteit (en vermindering van de verantwoordelijkheidszin) van andere exploitanten en tussenpersonen .

Wij verwijzen in dit verband ook naar ons standpunt met betrekking tot vraag 30.

45 - Afwijken van het LLMC Verdrag?

Nee. België kan zich niet distantiëren van de internationale praktijk.

Indien er geen wettelijke beperking bestaat, moedigt men trouwens het gebruik van éénschipsvennootschappen aan.

Terloops kan gemeld worden dat Artikel 54 voor de invulling van het begrip ‘scheepseigenaar’ verwijst naar de bepalingen van het LLMC. Dit is niet correct aangezien die termen binnen het LLMC gekaderd moeten worden; zij zijn bedoeld om het toepassingsgebied van dit verdrag af te bakenen en kunnen niet geacht worden een algemene betekenis te hebben binnen de BZW.

Als de NBZ een algemene definitie wil voorzien voor scheepseigenaar dan moet een andere definitie voorzien worden op een andere plaats (bv. in een apart hoofdstuk ‘Algemene Bepalingen’).

46 – Dient een regeling te worden opgenomen voor de aansprakelijkheid bij de exploitatie van duwkonvoeien?

Ja. Een bepaling inzake de aansprakelijkheid bij de exploitatie van duwkonvoeien zou inderdaad bijdragen tot meer duidelijkheid.

51 - Is het wenselijk de regelgeving inzake de schadevergoeding wegens verontreiniging door olietankers in de Nieuwe Belgische Zeewet te integreren?

Ja, we zijn ook voorstander van een globale en duidelijke wetgeving. Toch moet vermeld worden dat België één van de meest “up-to-date” wetgevingen heeft met de hoogste vergoedingslimieten (1 Mia EUR). De maritieme sector wordt zelfs beschouwd als een voorbeeld wat de vergoeding van mogelijke slachtoffers betreft (zie het standpunt van UNEP).

52 - Is het wenselijk de vigerende beperkingsbedragen te publiceren (door opname in de NBZ of in een erop gesteund uitvoeringsbesluit)?

Ja. De geldende beperkingsbedragen worden beter opgenomen (gepubliceerd) in uitvoeringsbesluiten. Op die manier kunnen ze op een eenvoudige wijze worden aangepast.

53 - Is het wenselijk terzake van de verontreiniging door olietankers de Antwerpse i.p.v. de Brusselse rechtbank bevoegd te verklaren?

Zie ons antwoord op vraag 154 (cfr. supra).

54 - Toetreden tot het Bunkerolieverdrag en de bepalingen ervan opnemen in de NBZ?

De KBRV vindt dit een interessant voorstel, maar meent dat nader onderzoek nodig is naar de consequenties van deze uitbreiding.

55- België partij bij het HNS-Verdrag en de bepalingen ervan in de NBZ integreren?

Ja. De KBRV is van mening dat België zowel als kuststaat als vlaggenstaat het verdrag moet ratificeren. België heeft zich daarvoor ook geëngageerd op de EU Raad en bij de North Sea Conference for Environment.

De toetreding tot het HNS- en het Bunkerverdrag moet ook bekeken worden in het licht van hun positieve effect op het LLMC – meer fondsen beschikbaar voor mogelijke slachtoffers – en moet deel uitmaken van een algemeen aansprakelijkheidspakket.

56 - De relevante bepalingen inzake aansprakelijkheid bij zeevervoer van nucleaire stoffen op te nemen in de NBZ?

Ja, dit kan.

8) Voorvallen ter zee

8.1 Averij & aanvaring

87 – Averij: Materiële bepalingen over averij-grosse op te nemen in de NBZ?

Neen. Er moeten geen bepalingen over averij-grosse in de NBZ komen. Ingeval dergelijke bepalingen dan toch moeten worden opgenomen, mogen zij slechts van suppletief recht zijn.

88 - Verwijzen naar de laatste versie van de York-Antwerp Rules?

Neen, maar indien in de NBZ toch een verwijzing wordt gemaakt naar de York – Antwerp Rules (“YAR”) dan liever de YAR 1994 en louter suppletief.

89 – Aanvaring: af te wijken van de huidige principes inzake aansprakelijkheid bij aanvaring, die voortvloeien uit het Verdrag van 23 september 1910?

Neen.

90 - Een aantal rechtsprekende beslissingen codificeren?

Neen, de rechtspraak evolueert en een wettekst zou te rigide kunnen zijn.

8.2 Hulpverlening

91- Hulpverlening: incorporatie van het Hulpverleningsverdrag van 1989 in de Nieuwe Belgische Zeewet ?

Ja. Het zou meer juridische duidelijkheid bieden indien de betrokken bepalingen van de wet van 10.04.1989 aangepast zouden worden in het licht van het Verdrag van 1989 en geïntegreerd worden in de NBZ (art. 257-265 Zeewet).

92 - De contractsvrijheid uitdrukkelijk in de wet bevestigen?

Ja.

95 – De nieuwe bepalingen zodanig opvatten dat ze België aantrekkelijk maken voor hulpverleningsarbitrages?

Deze vraag werd reeds eerder behandeld.

96 - Onder “zaak” mede begrijpen: gezonken schepen en andere eigendom, dat zich al dan niet in een gezonken schip bevindt?

De KBRV staat hier a priori weigerachtig tegenover. Men moet vermijden dat de hulpverleningswetgeving in het vaarwater van de wrakkenwetgeving terechtkomt. Het voorstel zoals geformuleerd in vraag 96 kan leiden tot verwarring tussen de begrippen ‘gezonken schip’ en ‘wrak’. Dit zou aanleiding kunnen geven tot de toepassing van zowel de wrakkenwetgeving als de hulpverleningswetgeving, hetgeen ons inziens niet wenselijk is.

98 - Is het wenselijk de regelen inzake hulpverlening toepasselijk te verklaren op platforms en booreenheden ?

De KBRV vindt dit een interessant voorstel, maar meent dat nader onderzoek nodig is naar de consequenties van deze uitbreiding.

99 - Is het wenselijk aan bepaalde overheden een hulploon en eventueel andere rechten toe te kennen ?

Geen bezwaar. De beste oplossing is wellicht te kunnen verwijzen naar de LOF 2004 en SCOPIC clauses.

Wat de term ‘andere rechten’ betreft: zonder verduidelijking over de betekenis van ‘andere rechten’ kan op deze vraag geen antwoord worden gegeven.

100 - Is het wenselijk uitdrukkelijk te bepalen dat alle begunstigden de in artikel 14 van het Hulpverleningsverdrag bedoelde bijzondere vergoeding verschuldigd zijn?

Ja. Het is wenselijk én billijk dat alle personen die voordeel ondervinden bij de hulpverleningsactiviteiten moeten bijdragen in de ‘special compensation’, zoals opgelegd door artikel 14 van het Hulpverleningsverdrag 1989.

102 - Is het wenselijk te bepalen dat een verhaalsvordering ingesteld na afloop van de tweejarige verjaringstermijn toepasselijk op de vordering van de hulpverlener moet worden ingesteld binnen een termijn van drie maanden?

Deze vraag vergt verdere studie. Wij zien nog een bijkomend probleem: de aansprakelijkheid voor vorderingen die door de hulpverlener worden ingesteld kan niet beperkt worden terwijl de regresvordering van de partij die de hulpverlener heeft vergoed, tegen de aansprakelijke partij momenteel beperkt is (vraag 161).

93 en 104 - Rekening houden met recentere ontwikkelingen zoals LOF 2000 en de SCOPIC-Clause? – En is het wenselijk een recht op vergoeding voor 'environmental salvage' in te voeren ten gunste van de hulpverlener?

Neen. Wat betreft SCOPIC 2000 en “environmental salvage”: deze moeten niet worden geïncorporeerd in de NBZ. Er moet uitgegaan worden van het principe van de contractsvrijheid.

Wat betreft ‘toevluchthaven’ (vraag 105): men moet wachten op de complete omzetting van het Erika III pakket voor de technische normen en op de omzetting van het aansprakelijkheidspakket (LLMC, HNS, Bunker, ...) om een duidelijke zicht op de situatie te krijgen. Het CMI Draft instrument is in het licht van deze omstandigheden niet wenselijk.

94 - Hulpverleners aanmoedigen om een rol te spelen bij de voorkoming, bestrijding of beperking van verontreiniging?

Ja, op voorwaarde dat dit geschiedt met een verwijzing naar de criteria die worden vooropgesteld door artikel 13 van het Hulpverleningsverdrag 1989.

97 - Is het wenselijk een uitbreiding te onderzoeken van de definitie van het begrip milieuschade dat is opgenomen in artikel 1, d) van het Hulpverleningsverdrag ?

Neen. België moet op dit vlak geen voortrekkersrol spelen. België kan op internationaal niveau eventueel een motie indienen bij het IMO om het Verdrag op dit punt te wijzigen, maar er is momenteel geen reden om in de NBZ af te wijken van hetgeen verdragsrechtelijk overeengekomen werd.

8.3 Wrakken

50 - De bestaande wetgeving inzake wrakkenruiming verduidelijken?

Er moet verduidelijkt worden of het afzonderlijke “wrakkenfonds” bovenop de LLMC beperking komt (dus een 2^{de} Fonds) en of het wrakkenfonds overeenstemt met het maximaal totaal Fonds¹.

Door de toepassing van de lex fori kan een verschil ontstaan tussen situaties die plaatsvinden in de Belgische wateren (hogere limitatie), en buiten de Belgische wateren maar die toch beoordeeld worden in België (geen limitatie buiten Belgische wateren) zoals het geval was in de zaak Tricolor. Een uniforme toepassing van het LLMC verdrag zou de harmonisatie en rechtszekerheid bevorderen.

De eigenaar is verplicht om *hic et nunc* tot de berging van het schip en lading over te gaan. Een uitbreiding van deze verplichting naar cargobelanghebbenden zoals voorgesteld voor hulpverlening is wenselijk.

De kwestie van de regresvordering moet verduidelijkt worden: de aansprakelijkheid voor vorderingen die door de hulpverlener worden ingesteld kan niet beperkt worden terwijl de regresvordering van de partij die de hulpverlener heeft vergoed, tegen de aansprakelijke partij momenteel beperkt is (vraag 161).

De hogere aansprakelijkheidslimiet voor het lichten van wrakken, die werd gecreëerd door het voorbehoud van België bij het LLMC verdrag, moet geëvalueerd worden. De kans op een oprichting van een afzonderlijk “wrakkenfonds” is nihil doordat alle schepen door de implementatie van het Bunker- en HNS verdrag een P&I dekking zullen hebben. De kans dat er een geschil komt met de overheid is inderdaad quasi virtueel: de P&I club biedt afdoende verzekering en zal de nodige maatregelen nemen.

Voor alle juridische duidelijkheid zou het beter zijn het voorbehoud bij het LLMC te laten vallen.

¹ Maximaal totaal : HvB Antwerpen, 26.04.2006

9) Uitvoeringsagenten & Tussenpersonen

80 - De vervoerscommissie behouden ?

Wij denken van niet; men is vervoerder of men is het niet.

83 & 84 - De expediteur, en diens rechten en verplichtingen ten aanzien van zijn medecontractant en van derden, nader definiëren? In een dwingende regelgeving?

Regelgeving zou nuttig zijn, maar moet suppletief zijn.

Expediteurs kunnen zowel cliënten zijn van de lijnvaartrederijen als concurrenten die zichzelf als vervoerders engageren tav hun cliënten. Voor de lijnvaartrederijen is het vooral van belang dat het vervoer gedekt door een zogenaamd expediteurscognossement (of eventueel een zeevrachtbrief) onder hetzelfde dwingendrechtelijk regime valt als het dwingendrechtelijk regime van toepassing op het vervoer uitgevoerd door de lijnvaartrederijen (het vervoer door zogenaamde 'NVOCC's' of Non Vessel Operating Common Carriers). Anders betekent dit concurrentievervalsing. Voor zover de KBRV bekend, is de rechtspraak in België inmiddels wel zo gevestigd. Het past echter hierover de nodige wettelijk duidelijkheid te scheppen. Bovendien is het van belang dat een expediteur die een verscheping in eigen naam boekt maar nadien in de cognossementsinstructies een andere partij als 'shipper' opgeeft, gebonden is door de vervoerscondities waarnaar de boekingsbevestiging van de lijnvaartagent verwijst, wat de rechtszekerheid voor eenieder enkel ten goede komt.

Blijkbaar bestaat er een uitgebreide rechtspraak omtrent de vraag of de expediteur zich tav van cliënt (exporteur of importeur) engageert als 'vervoerder' dan wel als 'verzender' van de goederen. Als ze zich als vervoerder verbinden, dienen zij onder hetzelfde verantwoordelijkheidsregime onderworpen te zijn als de lijnvaartrederijen.

Verder kan door de Commissie nagedacht worden over een duidelijke omschrijving van het begrip 'de expediteur'.

81 & 82 - De scheepsagent, en diens rechten en verplichtingen ten aanzien van zijn medecontractant en van derden, nader definiëren? In een dwingende regelgeving?

Preliminare opmerking: de scheepsagent is niet altijd de agent van de eigenaar, maar wel de agent van de bevrachter. De scheepsagent heeft ook niet de grote verantwoordelijkheid die het Groenboek hem toedicht, aangezien hij vele van zijn taken delegeert en altijd de rekening doorstuurt naar de reders.

De KBRV is van mening dat in de verhoudingen met de scheepsagent ten allen tijde de contractsvrijheid moet primeren. Indien een apart statuut wordt uitgewerkt die de positie van de scheepsagent regelt, mag dit enkel suppletiefrechtelijke regelen bevatten.

Mbt douaneproblematiek: zie vraag 161.

85 - De goederenbehandelaar, en diens rechten en verplichtingen ten aanzien van zijn medecontractant en van derden, nader definiëren?

Wij hebben hiertegen geen bezwaar. Zie het antwoord op vraag 86.

86 - Hoe het probleem oplossen van de quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent ?

Het stuwadoorsarrest is ontstaan naar aanleiding van een val van een machine uit de hijs tijdens het inladen van het schip. Deze activiteit valt wel degelijk binnen de “takel-tot-takel” verantwoordelijkheidsperiode. De vordering van ladingbelanghebbenden onder het cognossement voor de schade aan de machine was echter verjaard onder de HVR en dus trachten de ladingbelanghebbenden dit euvel te omzeilen door een rechtstreekse vordering lastens de stuwadoer op basis van buitencontractuele aansprakelijkheid (1382 BW ev). Zoals bekend werd de vordering afgewezen met de bekende cassatierechtspraak tot gevolg. Cassatie heeft hiermee verhinderd dat ladingbelanghebbenden het bestaande dwingendrechtelijke regime van de HVR met de bestaande exoneratiegronden en beperkingen van aansprakelijkheid zouden omzeilen, wat niet de bedoeling kan zijn. De leer van de samenloop en coëxistentie van aansprakelijkheden samen met het havengebruik dat de goederen op kade staan op risico van de ladingbelanghebbenden, heeft echter een ongewenst neveneffect. Dit neveneffect kan het best worden weggewerkt door een wettelijk regime uit te werken dat rechtstreekse vorderingsrechten toekent aan eigenaars van goederen lastens terminaluitbaters die goederen die onder hun bewaring verblijven, beschadigen. Het toepassingsgebied van HVR uitbreiden buiten de “takel-tot-takel” periode is geen oplossing vermits dit simpelweg een wijziging zou uitmaken van een verdrag dat als standaard binnen de industrie geldt, wat onaanvaardbaar is.

10) Varia

6- Werkschema voor de indeling van de Nieuwe Belgische Zeewet

Bij Deel 8 Verzekeringen zou hoofdstuk 4: 'P&I clubs' moeten worden getiteld als hoofdstuk 4: 'Aansprakelijkheidsverzekering'.

Verder is dit geen zorg van de reders.

12- Op te nemen omschrijvingen van belangrijke begrippen

Eventueel kan een omschrijving van het begrip 'NVOCC' worden voorgesteld.

Terloops kan gemeld worden dat artikel 54 incorrect is. Artikel 54 verwijst voor de invulling van het begrip 'scheepseigenaar' naar de bepalingen van het LLMC (zie hierboven bij vraag 45).

13- Bijzondere of afwijkende begripsomschrijvingen per onderdeel opnemen?

Ja, maar enkel indien dit bijdraagt tot de rechtszekerheid.

158 – Bepaalde procesrechtelijke kwesties die dienen te worden onderzocht (forum shopping, territoriale bevoegdheid, ...)

Het is belangrijk dat de procedure van de verkoop van niet afgehaalde lading vlotter kan verlopen (het probleem van de 'long standing containers'), zonder teveel formaliteiten en betekeningen. Momenteel is deze procedure nog te omslachtig en te duur. Een zeevervoerder zou bvb wanneer goederen na 30 dagen niet werden afgehaald (of binnen een kortere termijn wanneer het bederfbare goederen betreft) deze moeten kunnen laten verkopen nadat hij afzender en bestemming (of vermeende bestemming) hiervan schriftelijk in kennis heeft gesteld en zijn vrachten en kosten hierop verhalen.

Inzake bewarend beslag kan de toetreding tot de beslagconventie van 12 maart 1999 voorgestaan worden.

161 - Niet voorziene punten

- Het Douanerecht en meer bepaald art. 200 AWDA en andere moeten dringend aangepast worden.
- De verjaring van de vordering strekkende tot het verhaal van vracht moet naar 3 jaar gebracht worden zoals in UK.
- Misschien kan een regeling worden ingevoerd dat de aansprakelijkheid regelt voor gevolgschade naar aanleiding van foutieve/schadelijke bunkerleveranties? Vandaag rust op de scheepseigenaar immers een torenhoge bewijslast om gevolgschade te bewijzen.
- De criminalisering van de scheepseigenaar en de kapitein baart ons zorgen
- Een uitwerking van overdracht van "documents of title" via elektronische weg met een onafhankelijke instantie als "facilitator" zal de aantrekkingskracht van de Belgische zeerecht zeer ten goede komen. Een e-cognossement en e-waybill zouden waarbij de drie functies van het cognossement en de twee functies van de waybill op elektronische dragers worden overgemaakt.

Antwerpen 30.10.2007