



COMMISSIE MARITIEM RECHT

ACHTSTE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
(PRIVAATRECHT)
SCHEEPSVOORVALLEN



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer
Commissie Maritiem Recht

Verslaggever: Eric Van Hooydonk

ACHTSTE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Dit Blauwboek bevat voorstellen van de Commissie Maritiem Recht voor de herziening van het Belgische scheepvaartrecht. Deze voorstellen vormen samen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en worden in 2011 en 2012 onderworpen aan een publieke consultatie. Hoewel de hier voorliggende tekst nog enkele onvolkomenheden zou kunnen bevatten, is er de voorkeur aan gegeven de tekst te publiceren op www.zeerecht.be zoals hij is voorgesteld tijdens de desbetreffende studiedag, zonder verbeteringen. Op basis van de ontvangen opmerkingen en overleg met belanghebbenden zal de Commissie Maritiem Recht de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek verder afwerken.

COMMISSIE MARITIEM RECHT

PROEVE
VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK
(PRIVAATRECHT)

SCHEEPSVOORVALLEN

ACHTSTE BLAUWBOEK
OVER DE HERZIENING VAN
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Verslaggever:
Eric Van Hooydonk

A sunken vessel is no more at risk. It is at risk – but so are we all, including humans.

(de Griekse afgevaardigde tijdens de voorbereiding van het Bergingsverdrag 1989, in Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 106)

COLOFON

Eric Van Hooydonk
Achtste Blauwboek over de herziening van het Belgisch Scheepvaartrecht
Antwerpen
Commissie Maritiem Recht
2012

299 pag. - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Etienne Schouppe and Eric Van Hooydonk

© 2012 Eric Van Hooydonk

Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van de auteur.

Hoewel bij de realisatie van deze uitgave een zo groot mogelijke nauwkeurigheid en correctheid werd nagestreefd, kan voor de aanwezigheid van eventuele (druk)fouten, onvolkomen- en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteurs hiervoor geen aansprakelijkheid.

Eric Van Hooydonk Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht
Emiel Banningstraat 21/23, B-2000 Antwerpen

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, DG Maritiem Vervoer
Vooruitgangstraat 56, B-1210 Brussel, lokaal 7A03

zeerecht@mobilit.fgov.be, droitmaritime@mobilit.fgov.be
www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be

VOORWOORD

De federale overheid heeft de jongste jaren aanzienlijke inspanningen geleverd om België als maritieme natie op de internationale kaart te zetten. De succesrijke herinvlagging van de Belgische koopvaardij en de profilering in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie zijn o.m. gepaard gegaan met diverse ingrepen tot modernisering van de maritieme wetgeving (nieuwe Wrakkenwet, nieuwe Scheepsarbeidsovereenkomstwetten voor de zeevisserij en de koopvaardij, toetreding tot het LLMC-Protocol en het Bunkerolieverdrag, nieuwe Maritieme Beveiligingswet, ...) en met een erkenning van het Noordzeebeleid als een afzonderlijk beleidsdomein. Samen met het aanhoudende succes van en de investeringen in de zee- en binnenhavens duidt dit op een grote dynamiek en vitaliteit, zowel in de publieke als de private haven- en scheepvaartsector. Deze sector is en blijft de motor van de Belgische economie.

Sinds enkele jaren is een volledige herziening van de Belgische scheepvaartwetgeving in voorbereiding. De in 2007 opgerichte Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zeerecht werkt aan een volledig nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek. Met de medewerking van talrijke binnen- en buitenlandse experts wordt een nieuwe wettelijke regeling uitgedokterd die de competitiviteit van de Belgische scheepvaart- en havenbedrijven en van de maritiem-juridische dienstverleners nog verder kan versterken. Dergelijke herziening is dringend nodig omdat de huidige Zeewet, waarvan de basisversie dateert uit 1879, sterk verouderd is.

In de eerste jaarhelft van 2011 wordt een Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gelanceerd, die meteen wordt onderworpen aan een publieke consultatie. Voorliggend Blauwboek is het achtste in een reeks van een twaalfstal verslagen van de herzieningscommissie. Deze verslagen bevatten een kritische analyse van de huidige Belgische wetgeving, die werd uitgewerkt mede in het licht van internationale verdragen, buitenlandse wetgeving en de betrokken belangen. Op basis van deze onderbouwde kritiek worden in de verslagen concrete tekstvoorstellen met bijhorende toelichting gepresenteerd. Ik feliciteer de herzieningscommissie met de grondigheid en de indrukwekkende resultaten van haar werkzaamheden.

Meteen doe ik een warme oproep aan alle betrokkenen uit de scheepvaart- en havensector en uit de juridische wereld om actief aan de consultatie deel te nemen en bij te dragen tot de opstelling van een wettelijke regeling die maximaal aan de noden beantwoordt. Op basis van de resultaten van de consultatie en een publiekrechtelijk complement zal een voorontwerp van wet worden opgesteld dat wordt onderworpen aan het formele wetgevende proces.

Brussel, 23 mei 2011

Etienne Schouppe
Staatssecretaris voor Mobiliteit



TEN GELEIDE

De Belgische scheepvaart- en havensector behoort tot de wereldtop. De zeehaven van Antwerpen is de tweede van Europa en in vele opzichten, waaronder haar oppervlakte, de grootste ter wereld. Zeebrugge, Gent, Oostende, Brussel en Luik vervullen, elk wat hun activiteiten betreft, in Europa eveneens een leidinggevende rol. Wat betreft tonnage behoort de Belgische koopvaardij al jaren tot de twintig grootste ter wereld, vóór deze van verschillende grote Europese maritieme naties. De Belgische transportverzekeringmarkt hoort bij de vijftien belangrijkste van de wereld. Maritiem België beschikt over een internationaal erkende know-how op bouwkundig, nautisch, economisch en juridisch gebied. In een tijd van globalisering is de maritieme sector meer dan ooit het kroonjuweel van de Belgische economie.

Met het oog op de verdere uitbouw van de Belgische scheepvaartsector – of de 'scheepvaartcluster' – is de herziening van het Belgische zeerecht een prioriteit. De huidige Belgische Zeewet – in het Wetboek van Koophandel opgenomen als Boek II – is volledig voorbijgestreefd door de hedendaagse praktijk van het zeevaart- en zeehandelsbedrijf en door buitenlandse wetgevingen.

Tijdens een druk bijgewoonde studiedag te Antwerpen op 16 mei 2006 kondigde toenmalig Minister van Mobiliteit en de Noordzee Renaat Landuyt een grootscheepse herziening van het zeerecht aan. Onder zijn impuls en met steun van de Koninklijke Belgische Redersvereniging is eind 2006 een beperkt Expertenteam Zeewet van start gegaan met de voorbereiding van een Nieuwe Belgische Zeewet. Dit team heeft een Groenboek gepubliceerd waarmee een aantal eerste ideeën en suggesties werden onderworpen aan een succesrijke eerste publieke consultatie.

Bij Koninklijk Besluit van 27 april 2007 werd een Commissie Maritiem Recht opgericht die de redactie van een nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek voorbereidt. Minister van Mobiliteit Yves Leterme en vervolgens Staatssecretaris Etienne Schouppe verleenden dit project volle steun. De herzieningscommissie treedt onafhankelijk op en tracht met alle in het geding zijnde publieke en commerciële belangen rekening te houden, zodat een goed evenwicht wordt bereikt. Het hoofdobjectief is het versterken van de internationale uitstraling en aantrekkingskracht van de Belgische scheepvaartcluster als geheel.

Na een grondige voorbereiding¹ en overleg met talrijke deskundigen kan de Commissie Maritiem Recht thans, in een reeks van een twaalftal verslagen, 'Blauwboeken' genoemd, haar bevindingen en concrete voorstellen omtrent het privaatrechtelijk scheepvaartrecht ontvouwen. Deze Blauwboeken maken meteen het voorwerp uit van een (tweede) publieke consultatie.

Voorliggend Blauwboek bevat de nieuwe bepalingen betreffende de scheepsvoorvallen: aanvaring, berging en averij-grosse.

¹ De websites werden laatst geconsulteerd op 15 april 2011. Dank is verschuldigd aan Mr. J. Van Raemdonck voor voorbereidende werkzaamheden, aan Christiaan De Block, Walter De Schepper en Jean-Pierre Vanhooff voor commentaar bij de ontwerpteksten en aan Mr. C. Clijmans voor overleg over IPR-aspecten.

Namens de Commissie druk ik de hoop uit dat de scheepvaart-, haven- en rechtswereld de verslagen grondig zal bestuderen en constructieve voorstellen zal formuleren om de teksten waar nodig te verbeteren vooraleer ze aan de formele wetgevende procedure worden onderworpen. De Commissie dankt alle deelnemers aan deze consultatie bij voorbaat en van harte voor hun bijdrage.

Antwerpen, 23 mei 2011

Eric Van Hooydonk
Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht



KRACHTLIJNEN VAN DE TITEL 'SCHEEPSVOORVALLEN' VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)

In voorliggend Blauwboek wordt de Titel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de scheepsvoorvallen voorgesteld. Het betreft meer bepaald de regelingen over aanvaring, berging en averij-grosse.

Uit de analyse van het huidige recht m.b.t. aanvaring blijkt dat de bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1910 en de Zeewet, wat de principes betreft, ruime voldoening schenken en dat er dan ook geen aanleiding is tot fundamentele veranderingen. België dient bij voornoemd verdrag Partij te blijven. Conform een algemene wetgevingstechnische optie, dient het rechtstreeks werkende verdragsregime in het Belgisch Scheepvaartwetboek te worden geïntegreerd en dient het aldaar te worden gecombineerd met de 'nationale' aanvaringsregels, die met het verdragsregime dienen gelijk te lopen. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden de volgende ingrepen voorgesteld:

- een nauwere aansluiting van de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek bij de tekst van het Aanvaringsverdrag 1910;
- een onbeperkte gelding van het regime t.a.v. overheidsschepen;
- een verduidelijking van de formuleringen, steeds binnen de eisen van de verdragsconformiteit;
- onder voorbehoud van verder onderzoek, de opname van een kruisverwijzing naar het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952 en artikel 637 Ger.W.;
- de invoering een elementaire IPR-verwijzingsregel m.b.t. aanvaringen in volle zee.

Ofschoon België partij is bij het Bergingsverdrag 1989, bevat de Zeewet nog steeds de bepalingen van het Bergingsverdrag 1910. Het belangrijkste objectief van het Hoofdstuk van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende berging dient te zijn om het Bergingsverdrag 1989 correct in het Belgische scheepvaartrecht in te passen. Een tweede objectief moet zijn om in het Belgisch Scheepvaartwetboek goed gebruik te maken van de door het Bergingsverdrag 1989 aan de nationale wetgever gelaten beleidsruimte. Ter ondersteuning van de Belgische scheepvaart- en havensector en het Belgische maritieme forum dient inz. een voor de bergers gunstig wetgevend klimaat te worden gecreëerd. Momenteel geven bergers immers de voorkeur aan arbitrage in Londen. Ter aanvulling of uitwerking van het regime vervat in het Bergingsverdrag 1989 worden in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek de volgende ingrepen voorgesteld:

- een beperkte uitbreiding van het toepassingsgebied van de bergingsregels tot alle platforms en booreilanden die voldoen aan het begrip schip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek, ook wanneer zij niet op locatie in bedrijf zijn;
- een principiële bevestiging van het recht van de overheid op bergloon;
- een ruime regeling van de vertegenwoordigingsbevoegdheid bij de sluiting van bergingsovereenkomsten;
- de toekenning aan de berger van de mogelijkheid om naar keuze de scheepseigenaar of de diverse belanghebbenden voor het bergloon aan te spreken;
- wat het recht op bergloon van de bemanning betreft, een verwijzing naar het relevante arbeidsovereenkomstenrecht, dus zonder opname van een specifieke materiële regel in het Belgisch Scheepvaartwetboek;
- de uitsluiting van de vordering van een bergloon lastens geredde personen;
- de invoering van een uitdrukkelijke regeling m.b.t. de verschuldigdheid van interesten;
- de invoering van een bijkomende verjaringstermijn voor verhaalsvorderingen;
- de overname van de in het Bergingsverdrag 1989 opgenomen IPR-verwijzingsregels;
- de opname van een interpretatieregel.

De in de Zeewet voorkomende materiële en formele regels met betrekking tot averij-grosse zijn eveneens verouderd. Zij gaan terug op oude Franse wetgeving, die in Frankrijk reeds in 1967 werd afgeschaft. Gelet op de systematische contractuele toepassing van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, zijn de materiële regels van aanvullend recht vervat in de Zeewet bij voorbaat weinig nuttig en is het feit dat zij sterk verschillen van de genoemde internationale private regelstelsels hinderlijk. De meeste andere West-Europese landen hebben hun materiële regels aangaande averij-grosse ofwel afgestemd op de Regels van York en Antwerpen, ofwel afgeschaft en vervangen door een loutere verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen (en, in Nederland, de Avarij-Grosse Regels IVR voor de binnenvaart). M.b.t. de materiële regels inzake averij-grosse lijkt de verwijzing in het Belgisch Scheepvaartwetboek naar de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, met aanvulling van enkele lacunes en met opname van een definitie van averij-grosse die eveneens naar de betrokken Regels verwijst, de beste wetgevende optie. Daarnaast zijn een aantal procedurele bepalingen worden opgenomen, die, weliswaar met modernisering en aanpassingen, op bepaalde bestaande procedurele bepalingen kunnen worden gebaseerd. Ook is een beperkte IPR-regeling opgenomen. Ten slotte zijn elementaire bepalingen over bijzondere averij en averij in het algemeen behouden.

INHOUD

VOORWOORD DOOR ETIENNE SCHOUPPE, STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT	5
TEN GELEIDE DOOR ERIC VAN HOOYDONK, VOORZITTER VAN DE COMMISSIE MARITIEM RECHT	6
KRACHTLIJNEN VAN DE TITEL ‘SCHEEPSVOORVALLEN’ VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)	8
INHOUD	10
AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN	17
ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS	22
1. ALGEMENE OPZET	24
A. POSITIE IN HET WETBOEK	24
B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN	25
2. AANVARING	26
A. HUIDIGE REGELING	26
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	26
A.2. BEOORDELING	28
a) ALGEMENE KRITIEK	28
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	28
- NIET-GETROUWE OVERNAME VAN HET AANVARINGSVERDRAG 1910 IN DE ZEEWET	28
- PROBLEMATISCHE BEPERKING VAN HET TOEPASSINGSGEBIED VAN DE AANVARINGSREGELS TOT BEPAALDE SOORTEN SCHEPEN	29
- NIET-VERDRAGSCONFORME EN/OF DISCRIMINATOIRE VERJARINGSTERMIJN VOOR AANVARINGSVORDERINGEN NA EEN MISDRIJF	31
- VOORBIJGESTREEFD KARAKTER VAN DE BIJZONDERE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE KAPITEIN	34
- ONVOLLEDIGHEID VAN DE BEPALINGEN VAN DE ZEEWET BETREFFENDE DE Plicht VAN DE KAPITEIN OM HULP TE VERLENEN	34
- ONTBREKEN VAN SPECIFIEKE WETTELIJKE IPR-REGELS	35
b) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	37
- HET AANVARINGSVERDRAG 1910	37
- HET AANVARINGSVERDRAG 1930	49
- HET AANVARINGSBEVOEGDHEIDSVERDRAG (BURGERLIJKE ZAKEN) 1952	49
- HET AANVARINGSVERDRAG 1960	51
- DE REGELEN VAN RIO	57
- DE REGELEN VAN LISSABON	58
- DE BRUSSEL I- EN ROME II-VERORDENINGEN	58
c) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	59
- DUITSLAND	59
- ENGELAND	65
- FRANKRIJK	67
- LUXEMBURG	69
- NEDERLAND	70
	10

- ANDERE LANDEN	76
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	80
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	80
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	80
E) SLOTSOM	83
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	83
B.1. ARTIKEL 8.2. INTERNATIONALE TOEPASSING	83
A) WETTEKST	83
B) TOELICHTING	84
B.2. ARTIKEL 8.3. MATERIËLE TOEPASSING	84
A) WETTEKST	84
B) TOELICHTING	84
B.3. ARTIKEL 8.4. UITLEGGING	85
A) WETTEKST	85
B) TOELICHTING	85
B.4. ARTIKEL 8.5. ANDERE REGELGEVING	85
A) WETTEKST	85
B) TOELICHTING	86
B.5. ARTIKEL 8.6. FOUT VAN EEN SCHIP	86
A) WETTEKST	86
B) TOELICHTING	86
B.6. ARTIKEL 8.7. FOUT VAN TWEE OF MEER SCHEPEN	87
A) WETTEKST	87
B) TOELICHTING	87
B.7. ARTIKEL 8.8. VERMOEDENS VAN FOUT	89
A) WETTEKST	89
B) TOELICHTING	89
B.8. ARTIKEL 8.9. FOUT VAN DE LOODS	89
A) WETTEKST	89
B) TOELICHTING	89
B.9. ARTIKEL 8.10. TOEVAL, OVERMAGHT EN TWIJFEL	90
A) WETTEKST	90
B) TOELICHTING	90
B.10. ARTIKEL 8.11. PROTESTEN EN FORMALITEITEN	90
A) WETTEKST	90
B) TOELICHTING	90
B.11. ARTIKEL 8.12. VERJARING	91
A) WETTEKST	91
B) TOELICHTING	91
B.12. ARTIKEL 8.13. VERPLICHTING TOT HULPVERLENING	92
A) WETTEKST	92
B) TOELICHTING	92

3. BERGING	93
A. HUIDIGE REGELING	93
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	93
A.2. BEOORDELING	96
A) ALGEMENE KRITIEK	96
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	96
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	96
- DE INTEGRATIE VAN HET BERGINGSVERDRAG 1989 IN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK	97
- DE OPZEGGING VAN HET BERGINGSVERDRAG 1910	117
- TERMINOLOGISCHE KEUZE TUSSEN HULPVERLENING, HULP, BERGING EN REDDING	117
- TOEPASSELIJKHEID OP GEZONKEN SCHEPEN EN VOORWERPEN	119
- TOEPASSELIJKHEID OP CULTUURGOED	122
- TOEPASSELIJKHEID OP PLATFORMS EN BOOREENHEDEN	124
- TOEPASSELIJKHEID OP DE BINNENVAART EN NATIONALE ONDERDANEN	128
- TOEPASSELIJKHEID OP DE OVERHEID	128
- BETEKENIS VAN HET BEGRIP SCHEEPSEIGENAAR	137
- BETEKENIS VAN HET BEGRIP MILIEUSCHADE	138
- BETEKENIS VAN HET BEGRIP HUMANITAIRE LADINGEN	141
- BEHOUD VAN DE CONTRACTVRIJHEID	141
- WETTELIJKE VERPLICHTING TOT HULPVERLENING	143
- BEREKENINGSWIJZE VOOR DE BIJZONDERE VERGOEDING	145
- VERTEGENWOORDIGINGSBEVOEGDHEID BIJ HET SLUITEN VAN BERGINGSOVEREENKOMSTEN	146
- IDENTIFICATIE VAN DE SCHULDENAAR VAN HET BERGLOON	147
- VERDELING VAN HET BERGLOON TUSSEN BERGERS EN SCHEPELINGEN	148
- VERSCHULDIGDHEID VAN BERGLOON DOOR GEREDDE PERSONEN	152
- VERJARING VAN VERHAALSVORDERINGEN	157
- VERSCHULDIGDHEID VAN INTERESTEN	158
- PUBLICATIE VAN ARBITRALE UITSPRAKEN	159
- INTERNATIONAAL PRIVAATRECHT	159
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	161
- INLEIDING	161
- DUITSLAND	161
- ENGELAND	169
- FRANKRIJK	173
- LUXEMBURG	177
- NEDERLAND	178
- ANDERE LANDEN	185
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	189
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	189
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	194
E) SLOTSOM	195
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	196
B.1. ARTIKEL 8.14. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	196
A) WETTEKST	196
B) TOELICHTING	197

B.2. ARTIKEL 8.15. RECHTSMACHT	198
A) WETTEKST	198
B) TOELICHTING	198
B.3. ARTIKEL 8.16. INTERNATIONALE TOEPASSING	198
A) WETTEKST	198
B) TOELICHTING	199
B.4. ARTIKEL 8.17. MATERIËLE TOEPASSING	199
A) WETTEKST	199
B) TOELICHTING	200
B.5. ARTIKEL 8.18. UITLEGGING	200
A) WETTEKST	200
B) TOELICHTING	200
B.6. ARTIKEL 8.19. ANDERE REGELGEVING	201
A) WETTEKST	201
B) TOELICHTING	201
B.7. ARTIKEL 8.20. AFWIJKENDE BEDINGEN	203
A) WETTEKST	203
B) TOELICHTING	204
B.8. ARTIKEL 8.21. BERGING DOOR OF ONDER TOEZICHT VAN DE OVERHEID	204
A) WETTEKST	204
B) TOELICHTING	204
B.9. ARTIKEL 8.22. SLUITING VAN BERGINGSOVEREENKOMSTEN	204
A) WETTEKST	204
B) TOELICHTING	205
B.10. ARTIKEL 8.23. Vernietiging en wijziging van overeenkomsten	206
A) WETTEKST	206
B) TOELICHTING	206
B.11. ARTIKEL 8.24. Plichten van de berger, de eigenaar en de gezagvoerder	206
A) WETTEKST	206
B) TOELICHTING	207
B.12. ARTIKEL 8.25. VERPLICHTING TOT HULPVERLENING	207
A) WETTEKST	207
B) TOELICHTING	207
B.13. ARTIKEL 8.26. Voorwaarden voor de gerechtigdheid op bergloon	208
A) WETTEKST	208
B) TOELICHTING	208
B.14. ARTIKEL 8.27. CRITERIA VOOR DE VASTSTELLING VAN HET BERGLOON	209
A) WETTEKST	209
B) TOELICHTING	209
B.15. ARTIKEL 8.28. BIJZONDERE VERGOEDING	210
A) WETTEKST	210
B) TOELICHTING	211
B.16. ARTIKEL 8.29. VERDELING TUSSEN BERGERS	212
A) WETTEKST	212
B) TOELICHTING	212
B.17. ARTIKEL 8.30. REDDING VAN PERSONEN	212
A) WETTEKST	212
B) TOELICHTING	212
B.18. ARTIKEL 8.31. DIENSTEN VERLEEND KRACHTENS BESTAANDE OVEREENKOMSTEN	213
A) WETTEKST	213
B) TOELICHTING	213

B.19. ARTIKEL 8.32. GEVOLGEN VAN HET WANGEDRAG VAN DE BERGER	213
A) WETTEKST	213
B) TOELICHTING	213
B.20. ARTIKEL 8.33. VERBOD TOT BERGING	214
A) WETTEKST	214
B) TOELICHTING	214
B.21. ARTIKEL 8.34. UITOEFENING VAN HET SCHEEPSVOORRECHT	214
A) WETTEKST	214
B) TOELICHTING	214
B.22. ARTIKEL 8.35. VERPLICHTING TOT HET VERSTREKKEN VAN ZEKERHEID	215
A) WETTEKST	215
B) TOELICHTING	215
B.23. ARTIKEL 8.36. VOORSCHOT	215
A) WETTEKST	215
B) TOELICHTING	216
B.24. ARTIKEL 8.37. INTERESTEN	216
A) WETTEKST	216
B) TOELICHTING	216
B.25. ARTIKEL 8.38. LADINGEN BESTEMD VOOR HUMANITAIRE DOELEINDEN	217
A) WETTEKST	217
B) TOELICHTING	217
B.26. ARTIKEL 8.39. VERJARING	217
A) WETTEKST	217
B) TOELICHTING	217

4. AVERIJ-GROSSE **219**

A. HUIDIGE REGELING	219
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	219
A.2. BEOORDELING	222
A) ALGEMENE KRITIEK	222
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	222
- ONGELUKKIGE INDELING VAN DE ZEEWET	222
- NIET-SLUITENDE REGELING VAN HET ONDERSCHIED TUSSEN AVERIJ-GROSSE EN BIJZONDERE AVERIJ	223
- VEROUDERING EN RELATIEVE NUTTELOOSHEID VAN DE MATERIËLE BEPALINGEN BETREFFENDE AVERIJ	224
- ONTBREKEN VAN EEN WETTELIJKE REGELING BETREFFENDE DE SCHORSING OF STUITING VAN DE VERJARING	230
- VEROUDERING EN ONDUIDELIJKHEID VAN DE PROCEDURELE REGELEN	231
- ONTBREKEN VAN EEN IPR-REGELING	234
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	235
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	238
- DUITSLAND	238
- ENGELAND	243
- FRANKRIJK	245
- LUXEMBURG	250
- NEDERLAND	251
- ANDERE LANDEN	257

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	262
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	262
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	263
E) SLOTSOM	269
B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING	270
B.1. ARTIKEL 8.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	270
A) WETTEKST	270
B) TOELICHTING	270
B.2. ARTIKEL 8.40. INTERNATIONALE TOEPASSING	272
A) WETTEKST	272
B) TOELICHTING	272
B.3. ARTIKEL 8.41. AFWIJKENDE BEDINGEN	272
A) WETTEKST	272
B) TOELICHTING	272
B.4. ARTIKEL 8.42. BIJZONDERE AVERIJ	273
A) WETTEKST	273
B) TOELICHTING	273
B.5. ARTIKEL 8.43. REGELS VAN YORK EN ANTWERPEN EN AVARIJ-GROSSE REGELS IVR	274
A) WETTEKST	274
B) TOELICHTING	274
B.6. ARTIKEL 8.44. UITLEGGING	276
A) WETTEKST	276
B) TOELICHTING	276
B.7. ARTIKEL 8.45. AANSTELLING VAN DISPACHEURS	276
A) WETTEKST	276
B) TOELICHTING	276
B.8. ARTIKEL 8.46. OPMAAK EN NEERLEGGING VAN DE OMSLAG	279
A) WETTEKST	279
B) TOELICHTING	279
B.9. ARTIKEL 8.47. VOORRECHT EN RETENTIERECHT	281
A) WETTEKST	281
B) TOELICHTING	281
B.10. ARTIKEL 8.48. AFLEVERING ZONDER VOORBEHOUD	283
A) WETTEKST	283
B) TOELICHTING	283
B.11. ARTIKEL 8.49. NADERHAND ONGEDAAN GEMAAKTE SCHADE OF VERLIEZEN	284
A) WETTEKST	284
B) TOELICHTING	284
B.12. ARTIKEL 8.50. VERJARING	284
A) WETTEKST	284
B) TOELICHTING	284
 5. WETTEKST	 286

AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN²

Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952	Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952
Aanvaringsverdrag 1910	Internationale Overeenkomst voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring, opgemaakt te Brussel op 23 september 1910
amvb	Algemene maatregel van bestuur
Arroyo	Arroyo, I., <i>Curso de derecho marítimo</i> , Barcelona, J.M. Bosch, 2001
Beltjens IV	Beltjens, G., <i>Encyclopédie du droit commercial belge</i> , IV, Brussel / Parijs, Bruylant / Librairie générale de droit, 1927
Bergingsverdrag 1910	Internationale Overeenkomst voor de eenmaking van sommige regelen in zake hulp- en bergloon, opgemaakt te Brussel op 23 september 1910
Bergingsverdrag 1989	Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989
Bonassies-Scapel	Bonassies, P. en Scapel, C., <i>Droit maritime</i> , Parijs, L.G.D.J., 2010
Boonk	Boonk, H., <i>Zeerecht en IPR</i> , Deventer, Kluwer, 1998
Brussel I-Verordening	Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken
BVZ	Belgische Vereniging voor Zeerecht
BZB	Belgische Zeevaartbond
BWHI	Bijz. W. 8 augustus 1980 tot hervorming der Instellingen
Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. en Swatton, R.J., <i>Chorley & Giles' Shipping Law</i> , Londen, Financial Times, 1987
Cleton	Cleton, R., <i>Hoofdlijnen van het vervoerrecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994
CMNI	Verdrag inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, opgemaakt te Boedapest op 22 juni 2001
Danjon III	Danjon, D., <i>Traité de droit maritime</i> , III, Parijs, Sirey, 1927

² Voor hieronder niet verklaarde afkortingen, zie Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Mechelen, Kluwer, 2008, 170 p.

Danjon IV	Danjon, D., <i>Traité de droit maritime</i> , IV, Parijs, Sirey, 1928
De Decker	De Decker, M., <i>Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht</i> , Antwerpen, V.Z.W. De Schroef, 1991
Delwaide-Blockx 1991	Delwaide, L. en Blockx, J., “Kroniek van Zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989”, <i>TBH</i> 1990, (564)
De Smet I	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , I, Brussel, Larcier, 1971
De Smet II	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , II, Brussel, Larcier, 1971
De Weerd I	De Weerd, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , I, Antwerpen, ETL, 1998
De Weerd III	De Weerd, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijk Zeerecht</i> , III, Antwerpen, ETL, 2008
DMF	Le Droit Maritime Français
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. en Brautaset, L., <i>Introduction to Maritime Law</i> , s.l., Tano Aschehoug, 1998
Flach	Flach, R.J.C., <i>Scheepsvoorrechten</i> , Deventer, Kluwer, 2001
Fogarty	Fogarty, A.R.M., <i>Merchant Shipping Legislation</i> , Londen / Singapore, LLP, 2004
FPSO	Floating Production, Storage and Offloading (Ship of Unit)
Gaskell-Asariotis-Baatz	Gaskell, N., Asariotis, R. en Baatz, Y., <i>Bills of lading: law and contracts</i> , Londen, LLP, 2000
Gold-Chircop-Kindred	Gold, E., Chircop, A. en Kindred, H., <i>Maritime Law</i> , Toronto, Irwin Law, 2003
Grime	Grime, R., <i>Shipping law</i> , Londen, Sweet & Maxwell, 1991
Hare	Hare, J., <i>Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa</i> , Kenwyn, Juta, 1999
Herber	Herber, R., <i>Seehandelsrecht</i> , Berlijn / New York, Walter de Gruyter, 1999
HGB	Handelsgesetzbuch
Hill	Hill, C., <i>Maritime law</i> , Londen / Hong Kong, LLP, 2003
HvB-A	Hof van Beroep te Antwerpen, Vierde Kamer
KBMA	Koninklijke Belgische Marine Academie
KBRV	Koninklijke Belgische Redersvereniging
KBZ	Koninklijk Belgisch Zeemanscollege
IEL Transport Law	Huybrechts, M. en Van Hooydonk, E. (Eds.), <i>International Encyclopaedia of Laws. Transport Law</i> , Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, losbl.

Jacobs I	Jacobs V., <i>Le droit maritime belge</i> , I, Brussel, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889
Jacobs II	Jacobs, V., <i>Le droit maritime belge</i> , II, Brussel / Parijs, Bruylant / A. Chevalier-Maresq, 1891
Kennedy-Rose	Rose, F.D., <i>Kennedy and Rose Law of Salvage</i> , Londen, Sweet & Maxwell / Thomson Reuters, 2010
LA Huybrechts	Bernauw, K. e.a. (eds.), <i>Free on board. Liber Amicorum Marc A. Huybrechts</i> , Antwerpen / Cambridge, Intersentia, 2011
LA Roland	<i>Liber amicorum R. Roland</i> , Brussel / Gent, Larcier, 2003
LA Wijffels	Serck, M.-P. (Ed.), <i>Liber Amicorum Robert Wijffels</i> , Antwerpen, ETL, 2001
Lowndes-Rudolf	Cooke, J.H.S. en Cornah, R.R., <i>Lowndes and Rudolf. The Law of General Average and The York-Antwerp Rules</i> , Londen, Sweet & Maxwell, 2008
Mandaraka-Sheppard	Mandaraka-Sheppard, A., <i>Modern Admiralty Law</i> , Abingdon / New York, Routledge Cavendish, 2001
MSA 1995	Merchant Shipping Act 1995
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek
Oostwouder	Oostwouder, W.J., <i>Hoofd-zaken Boek 8 BW</i> , Deventer, Kluwer, 1994
PG Boek 8 NBW	Claringbould, M.H., <i>Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer</i> , Deventer, Kluwer, 1992
Puttfarken	Puttfarken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Rabe	Rabe, D., <i>Seehandelsrecht</i> , München, C.H. Beck, 2000
Ripert I	Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , I, Parijs, Rousseau, 1950
Ripert III	Ripert, G., <i>Droit maritime</i> , III, Parijs, Rousseau, 1953
Regelen van Den Haag	Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen in zake cognossemten, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924
Regelen van Hamburg	VN Verdrag betreffende het vervoer van goederen over zee, opgemaakt te Hamburg op 31 maart 1978
Regelen van Rio	Draft International Convention for the Unification of Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction, Choice of Law, and Recognition and Enforcement of Judgments in Matters of Collision, goedgekeurd door het CMI in september 1977

Regelen van Rotterdam	VN Verdrag betreffende overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee, opgemaakt te Rotterdam op 23 september 2009
Rodière TGDM EDM	Rodière, R., <i>Traité général de droit maritime. Événements de mer</i> , Parijs, Dalloz, 1976
Rodière-du Pontavice	Rodière, R. en du Pontavice, E., <i>Droit maritime</i> , Parijs, Dalloz, 1997
Schoenbaum II	Schoenbaum, T.J., <i>Admiralty and maritime law</i> , II, St. Paul, Thomson West, 2004
Smeesters-Winkelmolen I	Smeesters, C. en Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , I, Brussel, Larcier, 1929
Smeesters-Winkelmolen II	Smeesters, C. en Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , Brussel, Larcier, 1933
Smeesters-Winkelmolen III	Smeesters, C. en Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , Brussel, Larcier, 1938
SOLAS-Verdrag	Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee, opgemaakt te Londen op 1 november 1974 (zoals gewijzigd)
S&S	Schip en schade
Staatsschepenverdrag 1926	Internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, opgemaakt te Brussel op 10 april 1926
Staatsschepenwet	W. 28 november 1928 ten doel hebbende het invoeren in de Belgische wetgeving van beschikkingen gelijklopend met deze van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen
Stevens Bva	Stevens, F., <i>Beperking van aansprakelijkheid</i> , Brussel / Gent, Larcier, 2008
Taalwet Bestuurszaken	Wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966
Tetley IMAAL	Tetley, W., <i>International Maritime and Admiralty Law</i> , Cowansville, Yvon Blais, 2002
Tetley MCC I	Tetley, W., <i>Marine cargo claims</i> , I, Cowansville, Thomson Carswell, 2008
Tucht- en Strafwetboek Zeevisserij	Wet 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij
Van der Velde	Van der Velde, W., <i>De positie van het zeeschip in het internationaal privaatrecht, academisch proefschrift</i> , Groningen, Rijksuniversiteit Groningen, 2006
Van Hooydonk SVSMS	Van Hooydonk, E., <i>Schip van staat met slagzij</i> , Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2006
Vialard	Vialard, A., <i>Droit maritime</i> , Parijs, PUF, 1997

WBMM	W. 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België
WIPR	Wetboek van Internationaal Privaatrecht
Zeewet	Wetboek van Koophandel, Boek II

ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS

Aan de organisatie van de publieke consultatie over de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek
(Privaatrecht) werken mee:

Organisatoren

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Commissie Maritiem Recht

Hoofdparters

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Koninklijke Belgische Redersvereniging

Hoofdsponsor

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Sponsors

Alfaport Antwerpen
Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf
Antwerpse Scheepvaartvereniging
Cobelfret
DAB Vloot
Elegis Advocaten
Eric Van Hooydonk Advocaten
Havenbedrijf Gent
Haven van Zeebrugge
Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars
Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen
Nateus
Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen
Ponet & De Vleeschauwer
Port Autonome de Liège
Roosendaal Keyzer
van Doosselaere Advocaten
Verbeke Melis Advocaten
Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen
Watererfgoed Vlaanderen
Wijffels Advocaten

Co-organisatoren

Universiteit Gent
Maritiem Instituut
Portius – International and EU Port Law Centre

1. ALGEMENE OPZET

A. POSITIE IN HET WETBOEK

8.1. In het eerder toegelichte³ en hieronder nogmaals weergegeven werkschema waarrond de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt opgebouwd, is de positie van de in voorliggend Achtste Blauwboek voorgestelde Titel ‘Scheepsvoorvallen’ (en van de bijhorende begripsomschrijvingen) gecursiveerd:

PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

BOEK 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

BOEK 2 – PUBLIEK SCHEEPVAARTRECHT

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Hoofdstuk 2 – Bronnen

Hoofdstuk 3 – Uitlegging

TITEL 2 – SCHEPEN

Hoofdstuk 1 – Statuut

Hoofdstuk 2 – Scheepsbouw

Hoofdstuk 3 – Scheepszekerheidsrechten

Hoofdstuk 4 – Scheepsbeslag

Hoofdstuk 5 – Openbaarheid

Hoofdstuk 6 – Overheidsschepen

TITEL 3 – REDERS

Hoofdstuk 1 – Scheepsmede-eigendom

Hoofdstuk 2 – Scheepsagentuur

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

TITEL 4 – SCHEPELINGEN

Hoofdstuk 1 – Scheepsarbeid

Hoofdstuk 2 – Gezagvoerders

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

TITEL 5 – VERVOER

Hoofdstuk 1 – Bevrachting

Hoofdstuk 2 – Vervoer

Hoofdstuk 3 – Sleep- en duwvaart

Hoofdstuk 4 – Goederenbehandeling

³ Blauwboek 1, 240-242, nrs. 1.265-1.266.

TITEL 6 – SCHEEPSVOORVALLEN

Hoofdstuk 1 – Aanvaring

Hoofdstuk 2 – Berging

Hoofdstuk 3 – Averij-grosse

B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN

8.2. In de Titel over ‘Scheepsvoorvallen’ worden achtereenvolgens de aanvaring, de berging en de averij-grosse behandeld. Deze volgorde van deze hoofdstukken is de meest logische. Bij een hypothetisch voorval waarbij de bepalingen van alle drie de hoofdstukken aan bod zouden komen, is dit immers de chronologische volgorde waarin de geregelde kwesties zich normaliter zouden voordoen: er is eerst aanvaring, vervolgens wordt een bergingsoperatie opgezet en nadien kunnen de schade en kosten die averij-grosse zouden uitmaken, waaronder mogelijkwijze het bergloon, worden vergoed⁴.

Dezelfde volgorde wordt ten andere aangehouden in de Franse *Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer*, het Boek 8 van het Nederlandse Burgerlijk Wetboek en in het voorstel voor een nieuw Duits maritiem wetboek uit 2009.

⁴ Over het onderling verband tussen de drie rechtsfiguren, zie Tassel, Y., “Regards sur l’avarie commune, le coeur du droit maritime”, in LA Roland, (406), 410.

2. AANVARING

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

8.3. De bepalingen van de Zeewet met betrekking tot aanvaring zijn opgenomen in Titel VII, die het opschrift “Aanvaring” draagt (art. 251-256). De artikelen luiden als volgt:

Artikel 251

Wanneer de aanvaring is toe te schrijven aan toeval, wanneer zij veroorzaakt is door overmacht, of wanneer twijfel rijst omtrent de oorzaken van de aanvaring, wordt de schade gedragen door hen die ze hebben geleden.

Deze bepaling is ook toepasselijk ingeval de schepen of een daarvan tijdens het ongeval voor anker liggen. Indien de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van één der schepen, komt de vergoeding van de schade ten laste van het schip dat de fout heeft begaan.

In geval van wederzijdse schuld is de aansprakelijkheid van elk der schepen evenredig aan het gewicht van de wederzijds begane fouten; wanneer evenwel die verhouding uit de omstandigheden niet kan worden afgeleid of wanneer de fouten tegen elkander schijnen op te wegen, wordt de aansprakelijkheid gelijkelijk gedeeld.

De schade toegebracht, hetzij aan schepen, hetzij aan hun ladingen, hetzij aan bagage of andere goederen van de bemanningen, reizigers of andere personen die zich aan boord bevinden, wordt in bovengemelde verhouding gedragen door de schuldige schepen, zonder hoofdelijkheid ten aanzien van derden.

De schuldige schepen zijn hoofdelijk aansprakelijk ten aanzien van derden voor schade veroorzaakt door dood of verwonding, behoudens recht van verhaal voor het schip dat een groter deel betaald heeft dan het overeenkomstig het vierde lid van dit artikel dragen moet.

De in de voorgaande bepalingen vastgestelde aansprakelijkheid blijft bestaan ingeval de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van een loods, ook al is het gebruik van een loods verplicht.

Artikel 252

De rechtsvordering tot vergoeding van schade tengevolge van aanvaring geleden is niet afhankelijk van enig protest of enige andere bijzondere formaliteit.

Artikel 253

De vordering op het aanvarend schip wordt ingesteld tegen de kapitein of de eigenaars.

De kapitein is niet persoonlijk aansprakelijk, tenzij er zijnerzijds schuld of nalatigheid aanwezig is.

Artikel 254

De kapitein of de eigenaar van het aangevaren schip kan optreden voor rekening van de bemanning, van de derden-afzenders, van de reizigers en van alle andere partijen die door de aanvaring schade hebben geleden.

De rechtsvordering door de kapitein of de eigenaar ingesteld wegens schade aan het schip, houdt het recht van de andere belanghebbenden in stand.

Artikel 255

Na een aanvaring is de kapitein van elk der in aanvaring gekomen schepen gehouden aan het andere schip, zijn bemanning en reizigers hulp te verlenen, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn eigen schip, bemanning en reizigers.

Hij is, binnen de grenzen van het mogelijke, eveneens gehouden aan het andere schip de naam en de thuishaven van zijn schip kenbaar te maken, alsmede de plaats waar het vandaan komt en die waar het heen gaat.

Artikel 256

De bepalingen van deze titel zijn mede van toepassing op de vergoeding van de schade die een schip, hetzij door het uitvoeren of nalaten van een maneuwer, hetzij door het niet nakomen van de reglementen, heeft toegebracht aan een ander schip of aan de zich aan boord bevindende zaken of personen, ook al heeft er geen aanvaring plaatsgehad.

8.4. De regels i.v.m. de verjaring van rechtsvorderingen tot vergoeding van door aanvaring veroorzaakte schade zijn opgenomen in artikel 270 van de Zeewet, dat bepaalt:

Voorts verjaren:

- de rechtsvorderingen tot vergoeding van schade door aanvaring, twee jaar na het voorval; voor het instellen van de verbaalsvorderingen door het voorlaatste lid van artikel 251 toegelaten, is de termijn een jaar; deze verjaring begint eerst te lopen vanaf de dag van de betaling;

[...]

8.5. In Titel X van de Zeewet betreffende “Binnenschepen” bepaalt artikel 278 dat Titel VII betreffende de aanvaring alsook de aangehaalde verjaringsregel “van overeenkomstige toepassing” zijn.

8.6. De Belgische wettelijke regeling i.v.m. aanvaring is in grote mate overgenomen uit het Verdrag tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring, ondertekend te Brussel op 23 september 1910 (hieronder: “Aanvaringsverdrag 1910”). Het Verdrag werd goedgekeurd bij Wet van 14 september 1911⁵ en moet worden geacht rechtstreeks te werken. Bij Wet van 12 augustus 1911⁶ werden de ‘nationale’ bepalingen van de Zeewet eraan aangepast. De tekst van het Aanvaringsverdrag 1910 wordt verderop in dit Blauwboek weergegeven⁷.

8.7. Aanvaring wordt ook aangeraakt in andere bepalingen van de Zeewet. Zo is ingevolge artikel 23, § 1, 4^o van de Zeewet, dat op zijn beurt voortkomt uit het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, aan de vordering tot vergoeding van aanvaringsschade een scheepsvoorrecht verbonden⁸.

8.8. België is ook gebonden door het Verdrag van Brussel van 10 mei 1952 “tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring” (hieronder “Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952”) en door het Verdrag van Brussel van dezelfde datum “tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorvallen”⁹. Op eerstgenoemd verdrag zal hieronder nader worden ingegaan. De

⁵ W. 14 september 1911 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomsten voor de eenmaking van sommige regelen inzake aanvaring en inzake hulp- en bergloon, te Brussel, op 23 september 1910 ondertekend, alsmede van het aan gezegde Overeenkomsten toegevoegd ondertekeningsprotocol (BS 26 februari 1913). Over het verdrag, zie nader *infra*, nrs. 8.29 e.v.

⁶ W. 12 augustus 1911 tot wijziging en aanvulling van de bepalingen van Boek II van het Wetboek van Koophandel (Van zee- en van binnenvaart) (BS 23 augustus 1911).

⁷ Zie *infra*, nr. 8.56.

⁸ Zie Blauwboek 3.

⁹ W. 24 maart 1961 houdende goedkeuring van de volgende internationale akten : A) Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring; B) Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorvallen; C) Internationaal Verdrag tot

belangrijkste bepalingen ervan worden verderop eveneens weergegeven¹⁰. Het tweede verdrag betreft geen privaatrechtelijke aangelegenheden en zal hieronder niet verder worden besproken. In het raam van de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht zal het uiteraard gepaste aandacht moeten krijgen.

8.9. Artikel 637 Ger.W. bepaalt:

De rechtsvordering wegens aanvaring tussen zeeschepen of tussen zeeschepen en binnenschepen kan alleen worden ingesteld:

- a) hetzij voor de rechtbank van de gewone verblijfplaats van de verweerder of van een der zetels van zijn bedrijf;*
- b) hetzij voor de rechtbank van de plaats waar beslag is gelegd op het schip van de verweerder of op een ander schip dat aan dezelfde verweerder toebehoort, ingeval dit beslag geoorloofd is, of van de plaats waar dit beslag had kunnen geschieden en de verweerder een borg of een andere waarborg heeft gesteld;*
- c) hetzij voor de rechtbank van de plaats van de aanvaring, wanneer deze heeft plaatsgehad in havens en reden of in de binnenwateren.*

8.10. Artikel 63 van het Tucht- en Strafwetboek Koopvaardij Zeevisserij bevat een specifieke strafbaarstelling m.b.t. het verzuim na aanvaring hulp te bieden¹¹.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

8.11. De huidige Belgische wettelijke regeling m.b.t. de aansprakelijkheid bij aanvaring vertoont een aantal knelpunten, waarvan de belangrijkste zijn:

- de niet volledig getrouwe overname van het Aanvaringsverdrag 1910 in de Zeewet;
- de problematische beperking van het toepassingsgebied van de aanvaringstitel van de Zeewet tot bepaalde soorten schepen;
- de niet-verdragsconforme en/of discriminatoire verjaringstermijn voor aanvaringsvorderingen na een misdrijf;
- het voorbijgestreefd karakter van de bijzondere aansprakelijkheidsregeling voor de kapitein;
- de onvolledigheid van de bepalingen van de Zeewet betreffende de plicht van de kapitein om hulp te verlenen;
- het ontbreken van specifieke wettelijke IPR-verwijzingsregels.

Hieronder wordt op elk van deze knelpunten ingegaan.

- NIET-GETROUWE OVERNAME VAN HET AANVARINGSVERDRAG 1910 IN DE ZEEWET

8.12. Om te beginnen moet in algemene zin worden opgemerkt dat de aanvaringstitel van de Zeewet een onvolkomen, i.h.b. onvolledige overname van het Aanvaringsverdrag 1910 in het nationaal recht is.

het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, ondertekend op 10 mei 1952, te Brussel (BS, 19 juli 1961).

¹⁰ Zie *infra*, nr. 8.54.

¹¹ Voor de tekst van de wetsbepaling, zie *infra*, nr. 8.148.

In het raam van de kritiek in het licht van internationale en Europese regelgeving zal dit nader worden geïllustreerd¹². Daar zal o.m. worden aangegeven welke verdragsbepalingen niet in de Zeewet werden overgenomen.

Een algemeen probleem is dat de Zeewet zelf geen duidelijkheid verschaft over de gelding van het (rechtstreeks werkende) Aanvaringsverdrag – en er overigens niet eens naar verwijst – en over de onderlinge relatie tussen beide akten. M.n. laat de Zeewet in het ongewisse of en in welke mate de erin opgenomen bepalingen – ook deze van nationale herkomst – al dan niet gelden voor de situaties die reeds rechtstreeks onder toepassing van het Verdrag vallen.

Alvorens nader op de overname van het Verdrag in de Zeewet in te gaan, wordt in dit onderdeel aandacht besteed aan twee aan de bredere Belgische wetgevende context eigen problemen, m.n. de beperking van het toepassingsgebied van de Belgische aanvaringsregels en de ongelukkige regeling van de verjaring ingeval de aanvaring aanleiding kan geven tot strafvervolgning.

- PROBLEMATISCHE BEPERKING VAN HET TOEPASSINGSGEBIED VAN DE
AANVARINGSREGELS TOT BEPAALDE SOORTEN SCHEPEN

8.13. Het begrip aanvaring wordt in de Zeewet niet omschreven. In eenstemmige rechtspraak en rechtsleer wordt aanvaring in de zin van de Zeewet gedefinieerd als de materiële botsing tussen twee of meer zeeschepen, tussen twee of meer binnenschepen of tussen één of meer zeeschepen en één of meer binnenschepen. Er is geen aanvaring in het geval van een botsing van een schip tegen een vast voorwerp, zoals een kaai, een staketsel of een brug. Evenmin een aanvaring is de aanraking door een schip van een ondergedompeld voorwerp zoals een anker of een wrak, of deze van een vlottend voorwerp dat niet de juridische hoedanigheid van schip bezit, zoals een boei¹³.

Artikel 256 van de Zeewet – dat artikel 13 van het Aanvaringsverdrag 1910 overneemt – breidt het toepassingsgebied van de bepalingen over aanvaring uit tot de schade die een schip, hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manoeuvre, hetzij door het niet nakomen van de reglementen, heeft toegebracht aan een ander schip of aan de zich aan boord bevindende zaken of personen, ook al heeft er geen aanvaring plaatsgehad. Zo valt de schade veroorzaakt aan een schip of aan de zich aan boord bevindende zaken of personen door het te dichtbij varen of het te snel voorbijvaren van een ander schip onder de regels betreffende aanvaring, zelfs wanneer er geen materiële botsing van de schepen heeft plaatsgevonden. In dit verband wordt wel eens gesproken over de *quasi-aanvaring*¹⁴ (of in het Duits *Fernschädigung*¹⁵).

8.14. Ondanks vorenstaande, op zich vrij eenduidige regels is het geldingsbereik van de aanvaringsregels van de Zeewet, wat betreft de soorten schepen waarvoor zij gelden, nog steeds niet volledig helder.

8.15. Vooreerst bestaat geen rechtszekerheid rond de toepasselijkheid van de aanvaringsbepalingen op overheidsschepen.

¹² Zie *infra*, nrs. 8.29 e.v.

¹³ Zie Cass. 1 februari 1926, *Pas.* 1926, I, 206; zie voorts o.m. Beltjens IV, 1034, nr. 1; De Smet I, 569-570, nr. 465; De Weerdt, I., “Aanvaring”, in De Weerdt III, (1), 1-2, nrs. 1159-1161; *RPDB*, v° Navire-Navigation, nr. 1434; Smeesters-Winkelmolen III, 290-291, nr. 1148.

¹⁴ *RPDB*, v° Navire-Navigation, nr. 1434.

¹⁵ Herber, 383; Rabe, 1010-1011, nrs. 1-2 (over § 738c HGB).

Op basis van de definities van zeeschip en binnenschip in de artikelen 1 resp. 271 van de Zeewet, welke winsttoogmerk vereisen¹⁶, artikel 11 van het Aanvaringsverdrag 1910, luidens welk het Verdrag niet van toepassing is op oorlogsschepen en op Staatsschepen die uitsluitend bestemd zijn tot een openbare dienst¹⁷, en de Staatsschepenwet, ingevolge welke het aanvaringsrecht klaarblijkelijk niet geldt voor Belgische gezagsschepen¹⁸, werd recent bijv. geoordeeld dat de specifieke verjaringsregels inzake aanvaring niet gelden t.a.v. de vordering tot vergoeding van schade aan een door een vrachtschip aangevaren loodsboot van het Vlaams Gewest¹⁹.

Deze oplossing schenkt geen bevrediging. Zij is immers niet in lijn met de tendens van de jongste decennia om het toepassingsgebied van de privaatrechtelijke maritieme wetgeving uit te breiden tot overheidsschepen en met de sedert lang gevestigde principiële gelijkshakeling van de overheid en private partijen in het gemeen aansprakelijkheidsrecht²⁰. Bovendien lijkt artikel 11 van het Aanvaringsverdrag 1910 niet te verhinderen dat een Staat op vrijwillige basis zijn oorlogsschepen en schepen die uitsluitend bestemd zijn tot een openbare dienst aan de verdragsregeling onderwerpt. Dit wordt in feite ook vereist door artikel 3, § 1, tweede lid, 1^o van het Staatsschepenverdrag 1926²¹. In de Memorie van Toelichting bij het ontwerp van Staatsschepenwet werd zelfs gesteld dat artikel 11 van het Aanvaringsverdrag 1910 door het Staatsschepenverdrag 1926 en de Staatsschepenwet stilzwijgend werd ingetrokken²². Wat betreft de binnenvaart kan worden gewezen op het Verdrag van 15 maart 1960 betreffende de eenmaking van sommige regelen inzake aanvaringen op de binnenscheepvaart (het “Aanvaringsverdrag 1960”)²³, dat door België weliswaar niet werd geratificeerd. Artikel 9, (a) van dit Verdrag verleent de Verdragsluitende Partijen de mogelijkheid om bij de ondertekening, bekrachtiging of toetreding te verklaren dat zij zich het recht voorbehouden om bij wet of internationale overeenkomst de bepalingen van het Verdrag niet van toepassing te verklaren op vaartuigen die uitsluitend worden gebruikt door publieke overheden. Uit deze formulering blijkt dat, bij ontstentenis van een dergelijke verklaring, de bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1960 wel degelijk op vaartuigen die uitsluitend worden gebruikt door publieke overheden van toepassing zijn. Alleszins lijkt het weinig consistent dat de Belgische wetgever de regels inzake de beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar op de overheid toepasselijk maakt²⁴, maar de zeerechtelijke materiële aansprakelijkheidsregels zelf niet. Ten derde rijst een evident probleem i.v.m. het gelijkheidsbeginsel.

Analoge bedenkingen kunnen worden geformuleerd i.v.m. pleziervaartuigen, woonschepen en varende erfgoed.

8.16. Een aanverwant probleem is dat het begrip schip in het Aanvaringsverdrag 1910 een ruimere betekenis heeft dan in de huidige artikelen 1 en 271 van de Zeewet²⁵. Doordat het Verdrag in de Zeewet is overgenomen, en voornoemde artikelen 1 en 271 geacht worden het

¹⁶ Zie Blauwboek 1 en Blauwboek 3.

¹⁷ Zie de tekst *infra*, nr. 8.56.

¹⁸ Zie echter art. 4 Staatsschepenwet en nader Blauwboek 2.

¹⁹ Gent 12 juni 2006, *TBH* 2007, 718, met noot Stevens, F., *NjW* 2006, 804, met noot ES, *RHA* 2008, 155; bevestigd door Cass. 12 december 2008, <http://jure.juridat.just.fgov.be>.

²⁰ Zie nogmaals Blauwboek 2.

²¹ Zie nogmaals Blauwboek 2. Vgl. ook artikel 5 van het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952.

²² *Parl. St.*, Kamer, 1926-27, nr. 335, 2; vgl. Omta, L.W.F.H., *Immunité van Staatsschepen en -ladingen en van Staatsluchtvaartuigen*, Amsterdam, Paris, 1938, 131-132; Ripert I, 693, nr. 799 maar ook Le Clère, J., “De l’immunité des bâtiments de guerre et des navires d’Etat”, *DMF* 1958, (450), 457.

²³ Over dit verdrag, zie *infra*, nrs. 8.56-8.57.

²⁴ Zie nader Blauwboek 4.

²⁵ Zie nogmaals Gent 12 juni 2006, *TBH* 2007, 718, met noot Stevens, F., *NjW* 2006, 804, met noot ES, *RHA* 2008, 155; bevestigd door Cass. 12 december 2008, <http://jure.juridat.just.fgov.be>.

toepassingsgebied van de Zeewet te determineren²⁶, wordt minstens de indruk gewekt dat het toepassingsgebied van de aanvaringsregels is beperkt op een wijze die niet met het Verdrag te verenigen valt. Dit probleem kan alleen worden ondervangen door een verdragsconforme interpretatie van de ‘nationale’, op het Aanvaringsverdrag 1910 berustende wettelijke regeling²⁷.

8.17. Ten slotte bepaalt artikel 278 van de Zeewet, opgenomen in de Titel over de binnenschepen, dat de bepalingen van Titel VII betreffende de aanvaring “van overeenkomstige toepassing” zijn. Daarbij wordt evenwel niet gespecificeerd *waarop* de bepalingen precies van overeenkomstige toepassing zijn. Betwistingen hierrond zijn niet uit te sluiten, aangezien de Titel over binnenschepen geen eenvormige terminologie bezigt, en naast “binnenschepen” ook “binnenvaartuigen” als categorie onderkent²⁸. In de mate dat artikel 278 van de Zeewet alleen naar “binnenschepen” in de zin van artikel 271 zou verwijzen – wat gelet op de wetsgeschiedenis²⁹ en in het licht van de rechtsleer³⁰ waarschijnlijk is – rijst eveneens een probleem i.v.m. het gelijkheidsbeginsel.

Een bijkomend probleem is dat de artikelen 253 en 254 van de Zeewet betreffende het instellen van rechtsvorderingen en de persoonlijke aansprakelijkheid alleen de kapitein betreffen. De rechtsleer meende dat zij desalniettemin ook gelden voor de binnenschipper³¹. Evident is dit echter geenszins, temeer daar de zetschipper normaal geen vertegenwoordigingsbevoegdheid bezit³².

8.18. De bovenstaande kritiek vindt bijkomende ondersteuning in de tendens in buitenlandse wetgevingen, waaronder deze van diverse buurlanden, om het aanvaringsrecht op een zo breed mogelijke categorie vaartuigen toepasselijk te verklaren. In dit verband wordt verwezen naar de hieronder verzamelde rechtsvergelijkende notities³³.

- NIET-VERDRAGSCONFORME EN/OF DISCRIMINATOIRE VERJARINGSTERMIJN
VOOR AANVARINGSVORDERINGEN NA EEN MISDRIJF

8.19. Een in de rechtsleer vaak aangehaald punt van discussie met betrekking tot de aanvaring betreft de verjaringstermijn³⁴.

Artikel 7, eerste lid van het Aanvaringsverdrag 1910 bepaalt dat de vorderingen tot vergoeding van aanvaringsschade verjaren na twee jaar. Deze bepaling werd overgenomen in artikel 270, eerste streepje van de Zeewet.

De bijzondere verjaringstermijn voor vorderingen uit aanvaring heeft een lange wetgevende voorgeschiedenis. Vóór 1908 diende het aangevaren schip binnen de 24 uur na de aanvaring een klacht (“réclamation”) te laten betekenen en diende dit protest binnen de maand te worden gevolgd door het instellen van een rechtsvordering (art. 232-232 van de Zeewet van 1879, die

²⁶ Zie daarover Blauwboek 3.

²⁷ Omtrent de primauteit van de verdragsregeling, vgl. impliciet Kegels, T., “De verjaring van vorderingen voortvloeiende uit aanvaring”, *TBH* 1989, (1056), 1058-1059; zie meer in het algemeen Blauwboek 1, 105, nr. 1.94.

²⁸ Zie Blauwboek 3 en Blauwboek 4.

²⁹ Zie m.n. art. 267 van de Zeewet van 1908.

³⁰ Zie bijv. De Smet I, 607, nr. 502.

³¹ Zie nogmaals De Smet I, 607, nr. 502.

³² Zie Blauwboek 5.

³³ Zie *infra*, nrs. 8.61 e.v.

³⁴ Zie De Weerdt, I., “Aanvaring - verjaring 2 of 5 jaar?”, *EVR* 1990, 278-279; Kegels, T., “De verjaring van vorderingen voortvloeiende uit aanvaring”, *TBH* 1989, (1056), 1056-1062; zie ook Delwaide-Blockx 1991, 987, nr. 165.

teruggingen op art. 435-436 van de *Code de commerce* en deels op art. 8 van Titel XII van Boek I van de *Ordonnance de la marine*³⁵). Door de Zeewet van 1908 werd de reclamatieformaliteit afgeschaft en werd een eenjarige verjaringstermijn ingevoerd (art. 236 van de Zeewet van 1908). In artikel 6, eerste lid van het Aanvaringsverdrag 1910 werd uitdrukkelijk bepaald dat de rechtsvordering tot vergoeding van schade onderworpen is aan protest noch aan welke andere bijzondere formaliteit. In artikel 252 van de Zeewet werd deze nieuwe regel herhaald³⁶. De door artikel 7 van het Aanvaringsverdrag 1910 ingestelde, en ook in de huidige versie van artikel 270 van de Zeewet figurerende verjaringstermijn van twee jaar was een consensustermijn, die het midden hield tussen de termijnen waarin door de nationale wetgevingen van de verdragsluitende staten werd voorzien³⁷.

De laatstaangehaalde regels brachten de Belgische rechtspraak en rechtsleer ertoe te stellen dat een burgerlijke vordering die haar oorsprong vindt in een aanvaring, op straffe van verjaring binnen de twee jaar bij de bevoegde rechtbank diende te worden ingeleid, ook wanneer het ongeval te wijten was aan een strafrechtelijk gesanctioneerde overtreding van het scheepvaartreglement³⁸.

8.20. In 1961 voerde de wetgever een wijziging door in de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering, en voegde hij m.n. de artikelen 26 en 28 in³⁹. Het nieuwe artikel 26 luidde oorspronkelijk:

De burgerlijke rechtsvordering volgend uit een misdrijf verjaart door verloop van vijf jaren, te rekenen van de dag waarop het misdrijf is gepleegd; zij kan echter niet verjaren vóór de strafvordering.

Rechtspraak alsook gezaghebbende rechtsgeleerden als Vandeplass, T. Kegels, Delwaide en Blockx oordeelden dat deze regel, in zoverre hij resulteerde in een verjaringstermijn die langer is dan de tweejarige welke voortvloeit uit het Aanvaringsverdrag 1910, met dat verdrag onverenigbaar was, en dat dit laatste ter zake voorrang moest verkrijgen, waarbij meteen wel werd opgemerkt dat het Verdrag een beperkt toepassingsgebied heeft, zodat inz. t.a.v. aanvaringen tussen binnenschepen en overheidsschepen of t.a.v. vorderingen tussen nationale onderdanen de nationale verjaringsregels hun gelding behielden⁴⁰.

8.21. In de grote meerderheid van gevallen zal de fout van het aanvarend schip inderdaad een overtreding van een scheepvaart- of havenreglement uitmaken⁴¹; in geval van personenschade kunnen ook gemeenrechtelijke misdrijven in het spel zijn. Concreet moet ter zake van de verjaring van de burgerlijke rechtsvordering voortspruitend uit aanvaring bijna altijd rekening worden gehouden met de verjaringstermijn van de strafvordering. Deze verjaringstermijn is afhankelijk van de ernst van het misdrijf. Voor niet-correctionaliseerbare misdaden bedraagt de

³⁵ Zie ook De Smet I, 588-589, nr. 480; zie nader Jacobs II, 599 e.v.

³⁶ Zie Smeesters-Winkelmolen III, 327-328, nr. 1165.

³⁷ *Parl.St.*, Kamer, 1910-11, nr. 108, 4.

³⁸ Kegels, T., "De verjaring van vorderingen voortspruitende uit aanvaring", *TBH* 1989, (1056), 1056; zie ook Delwaide-Blockx 1991, 987, nr. 165.

³⁹ Dit gebeurde m.n. bij art. 1 W. 30 mei 1961 tot wijziging van de wet van 17 april 1878 bevattende de voorafgaande titel van het Wetboek van strafvordering en tot aanvulling van artikel 32 van de wet van 11 juni 1874 op de verzekeringen (*BS* 10 juni 1961).

⁴⁰ Zie inz. Kegels, T., "De verjaring van vorderingen voortspruitende uit aanvaring", *TBH* 1989, (1056), 1059-1062 en de talrijke verwijzingen aldaar; zie ook Delwaide-Blockx 1991, 987, nr. 165; De Weerd, I., "Middelen van niet-ontvankelijkheid en verjaring", in De Weerd III, 213, nr. 1466.

⁴¹ Vgl. De Decker, 99, nrs. 248-249.

verjaringstermijn 15 jaar, voor andere misdaden 10 jaar, voor wanbedrijven 5 jaar, voor gecontraventionaliseerde wanbedrijven 1 jaar en voor overtredingen 6 maanden⁴².

Ingevolge voornoemde bepaling van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering kon de burgerlijke rechtsvordering niet verjaren vóór het aflopen van deze termijnen.

8.22. In 1995 oordeelde het Arbitragehof dat artikel 26 van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schond, omdat het tot gevolg had dat zij die door een fout schade lijden in een merkkelijk ongunstiger positie verkeren wanneer die fout een misdrijf uitmaakt, dan wanneer zulks niet het geval is; meer bepaald struikelde het Hof erover dat de burgerlijke rechtsvordering tot vergoeding van de door dergelijk feit teweeggebrachte schade na vijf jaar verjaart, terwijl de vergoeding van de schade teweeggebracht door een burgerlijke fout, die minder zwaar is dan een fout die de wetgever als strafbaar heeft aangemerkt, gedurende dertig jaar kan worden gevorderd⁴³.

Ingevolge deze uitspraak paste de wetgever artikel 26 van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering aan⁴⁴, zodat het thans als volgt luidt:

De burgerlijke rechtsvordering volgend uit een misdrijf verjaart volgens de regels van het Burgerlijk Wetboek of van de bijzondere wetten die van toepassing zijn op de rechtsvordering tot vergoeding van schade. Zij kan echter niet verjaren vóór de strafvordering.

Het sinds 1961 ongewijzigde artikel 28 van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering blijft hieraan toevoegen:

De voorgaande artikelen zijn van toepassing in alle door bijzondere wetten geregelde zaken. Die artikelen kunnen evenwel geen beletsel opleveren voor de toepassing van de bijzondere bepalingen die de verjaring regelen van de eisen tot invordering van fiscale rechten of van fiscale geldboeten.

De gecombineerde lezing van de aangehaalde artikelen 26 en 28 leidt ertoe dat t.a.v. schadevergoedingsvorderingen die voortspruiten uit een strafrechtelijk gesanctioneerde aanvaring thans in principe weliswaar de tweejarige verjaringstermijn bepaald in het Aanvaringsverdrag 1910 en de Zeewet moet worden toegepast, maar dat deze verjaring niet kan intreden vóór die van de desbetreffende strafvordering.

Wanneer de verjaringstermijn voor de strafvordering 15 jaar (bij een niet-correctionaliseerbare misdaad), 10 jaar (bij een andere misdaad) of 5 jaar (bij een wanbedrijf) bedraagt, kan, krachtens artikel 26 van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering, ook de burgerlijke rechtsvordering dus ten vroegste na 15, 10 respectievelijk 5 jaar verjaren.

Deze regeling lijkt, wat de door het Aanvaringsverdrag beheerste aanvaringen betreft, niet met dit verdrag – dat in zijn artikel 7 zoals gezien voorziet in een eenvormige verjaringstermijn van 2 jaar – te verenigen. Ook in dit verband valt te herinneren aan de autonome gelding, de directe werking en derhalve de primauteit van het Verdrag⁴⁵.

⁴² Zie art. 21 V.T. Sv. en voorts Van den Wyngaert, Chr., *Strafrecht & Strafprocesrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2009, 809.

⁴³ Arbitragehof, 21 maart 1995, nr. 25/95 (BS 31 maart 1995).

⁴⁴ W. 10 juni 1998 tot wijziging van sommige bepalingen betreffende de verjaring (BS 17 juli 1998).

⁴⁵ Zie *supra*, nrs. 8.6 en 8.12.

8.23. De voorrang van de verdragsregeling alsmede de specificiteit van het zeerecht en het belang van zijn internationale eenmaking nopen ertoe in het Belgisch Scheepvaartwetboek een expliciete afwijking van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering in te voeren.

Deze afwijking is vooreerst noodzakelijk om in de nationale wetgeving duidelijk te maken dat de door het Aanvaringsverdrag 1910 beheerste vorderingen uit aanvaring, in overeenstemming met dat verdrag, alleszins verjaren na twee jaar.

Daarenboven is het wenselijk, zonet noodzakelijk om deze tweejarige verjaringstermijn uniform toe te passen op alle in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde aanvaringen (en daarmee gelijkgestelde schadegevallen). Dit is logisch aangezien er, met het oog op de kenbaarheid en voorspelbaarheid van de regelgeving en de maximale internationale harmonisering van het scheepvaartrecht, in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voor wordt geopteerd om de regels voortkomend uit het Aanvaringsverdrag 1910 zo breed mogelijk toe te passen, en allicht ook juridisch noodzakelijk om schendingen van het gelijkheidsbeginsel te voorkomen. Het ware inderdaad bezwaarlijk te verdedigen t.a.v. aanvaringen tussen binnenschepen of overheidsschepen of t.a.v. vorderingen tussen nationale onderdanen andere verjaringsregels toe te passen dan t.a.v. aanvaringen tussen zeeschepen of tussen zee- en binnenschepen.

- VOORBIJGESTREEFD KARAKTER VAN DE BIJZONDERE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE KAPITEIN

8.24. Artikel 253, tweede lid van de Zeewet bepaalt dat de kapitein niet persoonlijk aansprakelijk is, tenzij er zijnerzijds schuld of nalatigheid aanwezig is.

Zoals elders uitvoerig uiteengezet⁴⁶, zijn dergelijke bijzondere zeerechtelijke regelingen van de persoonlijke aansprakelijkheid van de kapitein overbodig en verwarrend, en leiden zij tot een nodeloos ongunstige behandeling van deze werknemer⁴⁷. In Hoofdstuk 3 van Titel 4 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is een nieuwe, uniforme en op het gemeenrechtelijke werknemersstatuut afgestemde aansprakelijkheidsregeling opgenomen.

Als de gezagvoerder noch werknemer noch scheepseigenaar is, volstaat de gelding van het gemeen aansprakelijkheidsrecht. Aan een bijzondere regel zoals die van artikel 253, tweede lid van de Zeewet bestaat ook voor dergelijk geval geen behoefte.

- ONVOLLEDIGHEID VAN DE BEPALINGEN VAN DE ZEEWET BETREFFENDE DE Plicht VAN DE KAPITEIN OM HULP TE VERLENEN

8.25. In overeenstemming met artikel 8 van het Aanvaringsverdrag 1910 legt artikel 255 van de Zeewet aan de kapitein o.m. de verplichting op om na een aanvaring hulp te verlenen aan het andere schip, zijn bemanning en zijn passagiers.

Op weliswaar verdragsconforme doch desalniettemin wetgevingstechnisch weinig elegante wijze is een vrijwel identiek geformuleerd voorschrift opgenomen in artikel 265 van de Zeewet, dat zelf een overname is van artikel 11 van het Bergingsverdrag 1910, dat inmiddels is vervangen door artikel 10 van het Bergingsverdrag 1989. Zoals verder zal worden toegelicht i.v.m. de regeling van de berging⁴⁸, komt het principe ook in andere internationale instrumenten voor, en wordt het

⁴⁶ Zie Blauwboek 5.

⁴⁷ Overigens was de rechtsleer reeds eerder geneigd de bestaande regel t.a.v. de kapitein eerder mild te interpreteren (zie bijv. De Smet I, 587, nr. 478).

⁴⁸ Zie *infra*, nrs. 8.203 e.v.

door het Belgische Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij strafrechtelijk gesanctioneerd.

Met het oog op een rationalisering van de in de Zeewet opgenomen, elkaar overlappende wetsartikelen verdient het op het eerste gezicht de voorkeur de betrokken regels in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren in het Hoofdstuk over de gezagvoerder. Bij nader toezien ware dit echter een ongelukkige oplossing, omdat zo het verband met de aansprakelijkheidsregeling inzake aanvaring en de verdragsrechtelijke context verloren zouden gaan. Hoewel de wettekst daardoor onvermijdelijk een herhaling bevat, wordt er dus voor geopteerd de desbetreffende verdragsregels over te nemen in de Hoofdstukken over aanvaring en berging.

Meteen kan in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden geëxpliciteerd dat de scheepseigenaar wegens overtreding van bedoelde voorschriften geen aansprakelijkheid draagt. Ofschoon de vermelde verdragsbepalingen dergelijke ontheffing stipuleren, komt zij niet in de Zeewet voor, wat enigszins bevreemdt. Smeesters en Winkelmolen gingen er overigens van uit dat de ontheffing desalniettemin deel uitmaakt van het Belgisch recht⁴⁹. Bedoelde explicitering is eveneens opgenomen in de Hoofdstuk van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de aanvaring en de berging.

In de onderdelen over de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de gezagvoerder worden in dit verband kruisverwijzingen opgenomen⁵⁰.

- ONTBREKEN VAN SPECIFIEKE WETTELIJKE IPR-REGELS

8.26. Zoals reeds vermeld is België gebonden door het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952⁵¹ en bevat artikel 637 Ger.W. een bijzondere nationale regeling m.b.t. de internationale rechtsmacht⁵². Er is vooralsnog geen aanleiding gebleken om in dit stelsel verandering te brengen.

8.27. Wat het op aanvaring toepasselijke recht betreft heeft België nooit een specifieke wettelijke regeling gekend.

Terzake bestaat ook geen algemene internationale verdragsregeling, wat overigens niet belet dat de nationale principes vrij gelijklopend zijn⁵³.

Het Aanvaringsverdrag 1910 is luidens zijn artikel 12 van toepassing ten opzichte van al de belanghebbenden, als al de betrokken schepen tot verdragstaten behoren. Ten opzichte van onderhorigen van een niet-verdragspartij kunnen de verdragspartijen wederkerigheid eisen (wat België niet heeft gedaan⁵⁴). Wanneer alle belanghebbenden onderhorigen zijn van dezelfde staat als de staat van de rechtbank waar de zaak aanhangig is, is ingevolge hetzelfde artikel het nationale recht en niet het Aanvaringsverdrag van toepassing. Het Aanvaringsverdrag 1910 bepaalt voorts dat de oorzaken van schorsing en stuiting van de verjaring worden vastgesteld door de wet van de rechtbank waar de vordering aanhangig is (art. 7, derde lid).

⁴⁹ Smeesters-Winkelmolen III, 384, nr. 1205.

⁵⁰ Zie Blauwboek 4 resp. Blauwboek 5.

⁵¹ Zie *supra*, nr. 8.8.

⁵² Zie *supra*, nr. 8.9.

⁵³ Tetley IMAAL, 265.

⁵⁴ Smeesters-Winkelmolen III, 288, nr. 1146.

Voor de situaties en aangelegenheden waarop het Aanvaringsverdrag 1910 niet uit zichzelf van toepassing is, is er behoefte aan een nadere IPR-verwijzingsregel⁵⁵.

Maatgevend t.a.v. het Belgische aanvarings-IPR was het arrest van het Hof van Cassatie van 23 november 1962, waarin werd geoordeeld dat de aansprakelijkheid wegens aanvaring op de wateren van een vreemde staat wordt beheerst door de *lex loci delicti commissi*⁵⁶. Meer bepaald werd in de Belgische rechtspraak gesteld dat de *lex loci delicti* van toepassing is bij de bepaling van het feit dat de delictuele of quasi-delictuele aansprakelijkheid doet ontstaan, en de bestaansvoorwaarden ervan, alsook van de verplichting tot schadeloosstelling die eruit voortvloeit; de rechtspositie, de rol en het statuut van de Belgische loods, alsook de aansprakelijkheid van de overheid voor de daden van haar organen of aangestelden, worden echter beheerst door de nationale wet van de (Belgische) loods en van de Belgische Staat⁵⁷.

M.b.t. de aansprakelijkheid veroorzaakt n.a.v. het loodsen op de Schelde en het Kanaal Gent-Terneuzen bepaalt het Scheldereglement⁵⁸ inmiddels het volgende:

In het geval schade wordt veroorzaakt bij de uitoefening van de loodsdienst op grond van dit reglement, gelden, ten aanzien van de aansprakelijkheid van de bij de uitoefening van de loodsdienst betrokken personen, de regels van het recht van het land waarin de hoofdzetel is gevestigd van de loodsdienst waartoe de betrokkene behoort (art. 30).

8.28. Het Wetboek Internationaal Privaatrecht uit 2004 bevat algemene bepalingen m.b.t. de bevoegdheid en het toepasselijk recht ter zake van verbintenissen uit onrechtmatige daad. Deze bepalen nergens dat zij niet gelden in aanvaringszaken.

In zijn artikel 2 maakt het WIPR echter uitdrukkelijk voorbehoud i.v.m. de toepassing van o.m. internationale verdragen en bijzondere wetten. Dit voorbehoud treft o.m. het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952. Laatstbedoeld Verdrag heeft m.a.w. voorrang op het WIPR⁵⁹. Het WIPR doet uiteraard evenmin afbreuk aan de toepasselijkheid van de eengemaakte materiële aansprakelijkheidsregelen vervat in het Aanvaringsverdrag 1910. Ook artikel 637 Ger.W. blijft verder gelden.

⁵⁵ Vgl. van der Velde, 195 en inz. vn. 11 aldaar.

⁵⁶ Cass. 23 november 1962, *Pas.* 1963, I, 374, noot W.G., *JPA* 1963, 306, *RW* 1962-63, 1198 ; zie ook Cass. 27 november 1964, *Pas.* 1965, I, 309, *RCJB* 1966, 98, noot Rigaux, F., "La Cour de cassation et la loi étrangère", *RW* 1964-65, 1681.

⁵⁷ Aldus Rb. Brussel 14 april 1978, *RHA* 1979-80, 276; vgl. voorts Gent 20 november 1997, *RHA* 1998, 229; De Weerd, I., "Aanvaring", in De Weerd III, (1), 7, nr. 1183; vgl. ook, omtrent de loods, Van de Velde, J., "De ommekeer van de rechtspraak inzake de aansprakelijkheid voor de fouten van de loods, in het licht van enkele vergeten verdragen", *TPR* 1992, (1133), 1156-1162.

⁵⁸ Verdrag van Middelburg van 11 januari 1995 tussen het Vlaamse Gewest, het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot herziening van het reglement ter uitvoering van artikel IX van het tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement), o.m.; goedgekeurd bij Decr.Vl.P. 5 april 1995 (*BS*, 19 juli 1995).

⁵⁹ I.v.m. de internationale bevoegdheid inzake contractuele en niet-contractuele verbintenissen bepaalt artikel 96 WIPR:

De Belgische rechters zijn bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen aangaande verbintenissen, naast de gevallen voorzien in de algemene bepalingen van deze wet, betreffende:

[...]

2° een verbintenis voortvloeiend uit een onrechtmatige daad,

a) indien de schadelijke handeling zich geheel of gedeeltelijk in België heeft voorgedaan of dreigt zich te zullen voordoen; of

b) indien en voorzover de schade zich in België heeft voorgedaan of dreigt zich te zullen voordoen;

[...].

Wat betreft het toepasselijk recht verwijst artikel 98 van het WIPR, dat het opschrift “Toepassing van internationale instrumenten inzake verbintenissen” draagt, uitdrukkelijk naar de Rome II-Verordening. Art. 98, § 4 WIPR luidt:

*Het recht toepasselijk op de niet-contractuele verbintenissen wordt vastgesteld door Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen ("Rome II").
Niet-contractuele verbintenissen die van het toepassingsgebied van de verordening zijn uitgesloten, worden beheerst door het recht dat krachtens deze wet toepasselijk is.*

Het is duidelijk dat het recht toepasselijk op aanvaringsvorderingen (of aspecten ervan) die niet rechtstreeks worden beheerst door het Aanvaringsverdrag 1910, thans a.d.h.v. de Rome II-Verordening moet worden bepaald, en dat de daarin vastgestelde verwijzingsregels bijna alle IPR-vragen zullen beantwoorden. De eigen nationale verwijzingsregels van het WIPR (art. 99-102) vervullen dus maar een ondergeschikte rol. Noch de Rome II-Verordening, noch het WIPR bevatten echter een specifieke regeling voor aanvaringen op volle zee. Het is niet duidelijk of de Rome II-Verordening ruimte laat voor de invoering van een dergelijke specifieke nationale regeling bij nationale wet⁶⁰. In Nederland werd deze vraag alvast bevestigend beantwoord⁶¹. Ook in het Belgisch Scheepvaartwetboek is er ruimte voor een aanvullende regel.

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

- HET AANVARINGSVERDRAG 1910

8.29. Zoals herhaaldelijk vermeld, zijn de artikelen over aanvaring in de Zeewet in grote mate gebaseerd op het Aanvaringsverdrag 1910. Dit oude, door het CMI voorbereide verdrag kent wereldwijd nog steeds een groot succes. Meer dan 80 staten zijn erdoor gebonden. Het is daarmee het wereldwijd meest verspreide CMI-Verdrag. Van de belangrijke zeevarende en handeldrijvende landen ontbreekt eigenlijk alleen de Verenigde Staten. België fungeert als depositaris van het Verdrag. Hoewel het verdrag het internationaal uitstekend heeft gedaan, wordt stilaan toch geopperd dat een actualisering nuttig kan zijn⁶².

⁶⁰ Over de duistere problematiek rond de toepasbaarheid van de objectieve verwijzingsregels van de Rome II-Verordening op aanvaringen in volle zee, zie en vgl. Boonk, H., “De betekenis van Rome II voor het zeerecht”, *NiPR* 2008, (469), 477; Carbone, S.M., *Conflits de lois en droit maritime*, Leiden / Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2010, 227-238, *passim*; Hartenstein, O., “Rom I-Entwurf und Rom II-Verordnung: Zur Bedeutung zukünftiger Änderungen im Internationalen Privatrecht für das Seerecht”, *Transportrecht* 2008, (143), 153; Smeele, F.G.M., “Implicaties Rome II voor het zee- en vervoerrecht”, in Smeele, F.G.M. (Red.), *Conflictenrecht in ontwikkeling*, Zutphen, Paris, 2009, (29), 42-44; van der Velde, 316-317; zie ook *infra*, nr. 8.91 omtrent het Nederlandse IPR ter zake. In het Commissievoorstel van 22 mei 2003 was volgende specifieke bepaling opgenomen:

Artikel 18 - Gelijikstelling met het grondgebied van een staat

Voor de toepassing van deze verordening worden met het grondgebied van een staat gelijkgesteld:

- a) de installaties en andere inrichtingen ten behoeve van de exploratie en exploitatie van natuurlijke rijkdommen, aanwezig in, op of boven het buiten de territoriale grens van die staat gelegen deel van de zeebodem voor zover die staat daar op grond van het internationale recht soevereine rechten mag uitoefenen ten behoeve van de exploratie en exploitatie van natuurlijke rijkdommen;*
- b) een zich op volle zee bevindend schip dat door of vanwege die staat teboekgesteld is of van een zeebrief of daarmee gelijk te stellen document is voorzien, dan wel bij gebreke van enige teboekstelling, zeebrief of daarmee gelijk te stellen document, toebehoort aan een onderdaan van die staat;*
- c) een zich in het luchtruim bevindend luchtvaartuig dat door of vanwege die staat teboekgesteld is of in het nationaliteitsregister van die staat is ingeschreven, dan wel bij gebreke van enige teboekstelling of inschrijving in het nationaliteitsregister, toebehoort aan een onderdaan van die staat.*

⁶¹ Over aanvaring en de Rome II-Verordening, zie vgl. Boonk, H., “De betekenis van Rome II voor het zeerecht”, *NiPR* 2008, (469), 477; van der Velde, 197-198 en verder 313-318.

⁶² Zie en vgl. Griggs, P., “Obstacles to uniformity of maritime law”, in Comité Maritime International, *Yearbook* 2002, Antwerpen, CMI, 2003, (158), 160; Rimaboschi, M., *Méthodes d'unification du droit maritime*, II, Trieste, E.U.T., 2005, 21;

8.30. Zoals reeds vermeld is het Aanvaringsverdrag 1910 krachtens zijn artikel 12 in principe van toepassing ten opzichte van alle belanghebbenden wanneer alle bij de aanvaring betrokken schepen tot verdragstaten behoren. Wanneer alle belanghebbenden onderhorigen zijn van dezelfde staat als de staat van de rechtbank waar de zaak aanhangig is, is ingevolge hetzelfde artikel het nationale recht en niet het Aanvaringsverdrag van toepassing.

Het staat de nationale wetgevers dus vrij om voor aanvaringen met een louter nationale dimensie een eigen regeling uit te werken. Vele landen blijken hun eigen wettelijke regeling echter op de bewoordingen van het Aanvaringsverdrag 1910 te hebben afgestemd⁶³.

Ook de Belgische wetgever heeft hiervoor geopteerd. In de Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp tot aanpassing van de Zeewet werd dit als volgt verwoord:

de toepassing der regeling, door de overeenkomsten bepaald, moet uitgebreid worden tot al de geschillen die kunnen ontstaan, wanneer zelfs onderhoorigen van een niet verdragsluitende Staat er als partij in betrokken zijn en wanneer al de partijen onderhoorigen zijn van denzelfden Staat. Deze uitslag kan alleen worden bekomen door, in de plaats van de bepalingen van 's Lands wetten, de regelen te stellen die de Brusselsche Conferentie heeft goedgekeurd⁶⁴.

De wijze waarop de wetgever de implementatie van het Aanvaringsverdrag 1910 heeft benaderd, maakt duidelijk dat dit verdrag als rechtstreeks werkend wordt beschouwd⁶⁵. Ook in andere landen is dit het geval⁶⁶.

8.31. Voor een goed begrip weze in herinnering gebracht dat er in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek – om diverse redenen – principieel voor wordt geopteerd om rechtstreeks werkende verdragsregelingen in het wetboek te herhalen, en de verdragsrechtelijke herkomst zowel als de verplichting tot verdragsconforme uitlegging uitdrukkelijk te stipuleren⁶⁷. Ook het Aanvaringsverdrag 1910 komt voor dergelijke verwerking in aanmerking.

8.32. De zonet aangehaalde verklaring in de Memorie van Toelichting bij de aanpassingswet doet vermoeden dat de desbetreffende bepalingen van de huidige Zeewet van het Aanvaringsverdrag 1910 een exacte kopie zijn.

Bij een vergelijking van de wettekst met de verdragstekst vallen echter onmiddellijk een aantal verschillen op⁶⁸. Om dit te verduidelijken worden in de tabel hieronder beide teksten integraal weergegeven. Wat de verdragstekst betreft zijn alleen de materieelrechtelijke bepalingen opgenomen, voor het leesgemak van de Nederlandstalige versie van voorliggend verslag en met het oog op de vlotte vergelijkbaarheid, in hun niet-authentieke, bij de Belgische goedkeuringswet van 14 september 1911 horende Nederlandstalige versie. De hieronder weergegeven Nederlandse versie van de Zeewet is uiteraard deze vastgesteld bij de Wet van 21 oktober 1997.

Bij de redactie van de bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek diende uiteraard eerst en vooral naar de Franse versie van het Aanvaringsverdrag 1910 te worden

Smeele, F.G.M., “Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking”, in De Ly, F., Haak, K.F. en van Boom, W.H. (Red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie?*, Den Haag, Boom, 2006, (225), 239.

⁶³ Zie nader *infra*, nrs. 8.61 e.v.

⁶⁴ *Parl.St.*, Kamer, 1910-11, nr. 109, 1-2.

⁶⁵ Over deze kwestie in het algemeen, zie Blauwboek 1, 94 e.v., nrs. 1.86 e.v.

⁶⁶ Zie *infra*, nrs. 8.72 en 8.78 m.b.t. Frankrijk resp. Nederland.

⁶⁷ Zie over een en ander Blauwboek 1, 94 e.v., nrs. 1.86 e.v.

⁶⁸ Vgl. hierover kort De Smet I, 572-573, nr. 467.

teruggerepen. Die versie wordt verderop weergegeven in een tabel ter vergelijking met (de Franse versie van) het Aanvaringsverdrag 1960⁶⁹.

Aanvaringsverdrag 1910	Zeewet
<p><i>Artikel één</i> Bij aanvaring, overkomen onder zeeschepen of onder zeeschepen en binnenschepen, wordt de vergoeding, verschuldigd uit hoofde der schade veroorzaakt aan schepen, aan zaken of personen aan boord aanwezig, geregeld overeenkomstig onderstaande bepalingen, om het even in welke wateren de aanvaring overkomen is.</p>	
<p><i>Artikel 2</i> Indien de aanvaring door toeval of door overmacht veroorzaakt is of indien de oorzaak der aanvaring twijfelachtig is, draagt elk zijn eigen schade.</p>	<p><i>Artikel 251</i> Wanneer de aanvaring is toe te schrijven aan toeval, wanneer zij veroorzaakt is door overmacht, of wanneer twijfel rijst omtrent de oorzaken van de aanvaring, wordt de schade gedragen door hen die ze hebben geleden.</p>
<p>Deze bepaling blijft ook van toepassing in geval hetzij de schepen, hetzij een hunner voor anker liggen op het oogenblik van het ongeval.</p>	<p>Deze bepaling is ook toepasselijk ingeval de schepen of een daarvan tijdens het ongeval voor anker liggen.</p>
<p><i>Artikel 3</i> Indien de aanvaring te wijten is aan de schuld van een der schepen, moet de schade worden vergoed door het schip dat deze veroorzaakt heeft.</p>	<p>Indien de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van één der schepen, komt de vergoeding van de schade ten laste van het schip dat de fout heeft begaan.</p>
<p><i>Artikel 4</i> In geval van schuld van wederzijde, is ieder schip aansprakelijk in verhouding tot de zwaarte van zijn schuld. Kan echter, volgens omstandigheden, de verhouding niet worden vastgesteld, of blijkt de schuld van wederzijde evengroot te zijn, dan wordt de aansprakelijkheid gelijk verdeeld.</p>	<p>In geval van wederzijdse schuld is de aansprakelijkheid van elk der schepen evenredig aan het gewicht van de wederzijds begane fouten; wanneer evenwel die verhouding uit de omstandigheden niet kan worden afgeleid of wanneer de fouten tegen elkander schijnen op te wegen, wordt de aansprakelijkheid gelijkelijk gedeeld.</p>

⁶⁹ Zie *infra*, nr. 8.56.

<p>De schade veroorzaakt hetzij aan de schepen, hetzij aan dezer ladingen, hetzij aan de kleederen of verdere have van het scheepsvolk, van de passagiers of van de andere zich aan boord bevindende personen, wordt door de schuldige schepen gedragen in de bovenbedoelde verhouding, zonder solidariteit tegenover derden.</p>	<p>De schade toegebracht, hetzij aan schepen, hetzij aan hun ladingen, hetzij aan bagage of andere goederen van de bemanningen, reizigers of andere personen die zich aan boord bevinden, wordt in bovengemelde verhouding gedragen door de schuldige schepen, zonder hoofdelijkheid ten aanzien van derden.</p>
<p>De schuldige schepen zijn solidair verantwoordelijk tegenover derden voor de schade veroorzaakt door dood of verwonding, behoudens verhaal van het schip dat een hooger aandeel betaald heeft dan welk het, overeenkomstig het eerste lid van dit artikel, bepaaldelijk moet dragen.</p>	<p>De schuldige schepen zijn hoofdelijk aansprakelijk ten aanzien van derden voor schade veroorzaakt door dood of verwonding, behoudens recht van verhaal voor het schip dat een groter deel betaald heeft dan het overeenkomstig het vierde lid van dit artikel dragen moet.</p>
<p>De beteekenis en de gevolgen der contractueele of wettelijke bepalingen tot beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van schepen tegenover de zich aan boord bevindende personen worden, wat dit verhaal betreft, door de nationale wetgevingen vastgesteld.</p>	
<p><i>Artikel 5</i> De door de voorgaande artikelen voorziene aansprakelijkheid bestaat ook in geval de aanvaring veroorzaakt werd door de schuld van een loods, zelfs wanneer het gebruik van dezes diensten verplichtend was.</p>	<p>De in de voorgaande bepalingen vastgestelde aansprakelijkheid blijft bestaan ingeval de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van een loods, ook al is het gebruik van een loods verplicht.</p>
<p><i>Artikel 6</i> De rechtsvordering tot vergoeding der ten gevolge van aanvaring geleden schade is onderworpen aan protest noch aan welke andere bijzondere formaliteit.</p>	<p><i>Artikel 252</i> De rechtsvordering tot vergoeding van schade tengevolge van aanvaring geleden is niet afhankelijk van enig protest of enige andere bijzondere formaliteit.</p>
<p>Er bestaat geen rechtsvermoeden van schuld, wat aangaat de aansprakelijkheid voor de aanvaring.</p>	
<p><i>Artikel 7</i> Alle rechtsvordering tot vergoeding van door aanvaring veroorzaakte schade verjaart twee jaren na de gebeurtenis.</p>	<p><i>Artikel 270</i> Voorts verjaren: - de rechtsvorderingen tot vergoeding van schade door aanvaring, twee jaar na het voorval;</p>

<p>De termijn voor het instellen van de rechtsvordering tot verhaal, door lid 3 van artikel 4 toegelaten, bedraagt één jaar. Deze verjaring begint eerst te lopen met den dag der betaling.</p>	<p>voor het instellen van de verhaalsvorderingen door het voorlaatste lid van artikel 251 toegelaten, is de termijn een jaar; deze verjaring begint eerst te lopen vanaf de dag van de betaling;</p>
<p>De oorzaken van opschorsing en afbreking van deze verjaringen worden vastgesteld door de wet van de rechtbank bij welke de eisch aanhangig is.</p>	
<p>De Hooge verdragsluitende Partijen behouden zich het recht voor, in hare wetten aan te nemen dat het feit, dat het verwerende schip niet kon in beslag genomen worden in de territoriale wateren van den Staat waarin de eischer zijne woonstede of zijne bijzonderste inrichting heeft, de hierboven bepaalde termijnen verlengt.</p>	
	<p><i>Artikel 253</i> De vordering op het aanvarend schip wordt ingesteld tegen de kapitein of de eigenaars. De kapitein is niet persoonlijk aansprakelijk, tenzij er zijnerzijds schuld of nalatigheid aanwezig is.</p>
	<p><i>Artikel 254</i> De kapitein of de eigenaar van het aangevaren schip kan optreden voor rekening van de bemanning, van de derden-afzenders, van de reizigers en van alle andere partijen die door de aanvaring schade hebben geleden. De rechtsvordering door de kapitein of de eigenaar ingesteld wegens schade aan het schip, houdt het recht van de andere belanghebbenden in stand.</p>
<p><i>Artikel 8</i> Na eene aanvaring is de gezagvoerder van elk der met elkaar in aanraking gekomen schepen, voor zoover hij zulks doen kon zonder ernstig gevaar voor zijn schip, dezès bemanning en passagiers, gehouden hulp te verleenen aan het andere vaartuig, dezès bemanning en passagiers.</p>	<p><i>Artikel 255</i> Na een aanvaring is de kapitein van elk der in aanvaring gekomen schepen gehouden aan het andere schip, zijn bemanning en reizigers hulp te verlenen, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn eigen schip, bemanning en reizigers.</p>

<p>In de mate van het mogelijke, is hij ook gehouden aan het andere schip den naam van zijn vaartuig en de haven waar het thuis behoort te laten kennen, alsmede de plaats van waar hij komt en die waar hij heen gaat.</p>	<p>Hij is, binnen de grenzen van het mogelijke, eveneens gehouden aan het andere schip de naam en de thuishaven van zijn schip kenbaar te maken, alsmede de plaats waar het vandaan komt en die waar het heen gaat.</p>
<p>De eigenaar van het schip is niet aansprakelijk voor de loutere overtreding van de voorgaande schikkingen.</p>	
<p><i>Artikel 9</i> De Hooge verdragsluitende Partijen, wier wetten de inbreuken op het voorgaand artikel niet beteugelen, verbinden zich de noodige maatregelen tot beteugeling dier inbreuken te treffen of aan hare wetgevende lichamen voor te stellen.</p>	
<p>De Hooge verdragsluitende Partijen zullen elkander, zoo spoedig mogelijk, de wetten en verordeningen mededeelen welke in hare Staten zouden zijn of worden uitgevaardigd tot uitvoering van de voorgaande bepaling.</p>	
<p><i>Artikel 10</i> Onder voorbehoud van latere overeenkomsten, maken de tegenwoordige bepalingen geene inbreuk op de regelen omtrent de beperking der verantwoordelijkheid van de eigenaars van schepen, zooals zij in elk land bepaald zijn, evenmin als op de verplichtingen voortvloeiende uit de vervoersovereenkomst of uit alle andere overeenkomsten.</p>	
<p><i>Artikel 11</i> Deze Overeenkomst is niet van toepassing op oorlogsschepen en op Staatsschepen, die uitsluitend bestemd zijn tot een openbare dienst.</p>	
<p><i>Artikel 12</i> De bepalingen van deze Overeenkomst zijn van toepassing ten opzichte van al de belanghebbenden, als al de betrokken schepen behooren tot de Staten van de Hooge verdragsluitende Partijen en in al de andere door de nationale wetten voorziene gevallen. Het is echter verstaan: 1° Dat, ten opzichte der belanghebbenden die onderhoorigen zijn van een niet-verdragsluitende Staat, de toepassing van</p>	

<p>bedoelde bepalingen door elk der verdragsluitende Staten aan de voorwaarde van wederkerigheid kan ondergeschikt worden; 2° Dat, wanneer al de belanghebbenden onderhoorigen zijn van denzelfde Staat als de rechtbank waar de zaak aanhangig is, 's lands wet en geenszins de Overeenkomst toepasselijk is.</p>	
<p><i>Artikel 13</i> Deze Overeenkomst strekt zich uit tot de vergoeding der schade, door een schip hetzij door de uitvoering of het verzuim eener stuurbeweging, hetzij door niet-inachtneming der verordeningen, veroorzaakt hetzij aan een ander schip, hetzij aan de zich daarop bevindende zaken of personen, zelfs wanneer geene aanvaring heeft plaats gehad.</p>	<p><i>Artikel 256</i> De bepalingen van deze titel zijn mede van toepassing op de vergoeding van de schade die een schip, hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manoeuvre, hetzij door het niet nakomen van de reglementen, heeft toegebracht aan een ander schip of aan de zich aan boord bevindende zaken of personen, ook al heeft er geen aanvaring plaats gehad;</p>
	<p><i>Artikel 278</i> Titel VII betreffende de aanvaring, titel VIII betreffende hulp en berging, de leden 1, 2, 3 en 4 van artikel 270, zijn van overeenkomstige toepassing.</p>

8.33. De inhoudelijke verschillen tussen het Aanvaringsverdrag 1910 en de Belgische Zeewet zijn in te delen in drie categorieën.

Een eerste categorie van verschillen vindt haar ontstaan in de mogelijkheden die het Verdrag zelf de nationale regelgevers biedt om op een aantal punten eigen keuzes te maken. Het betreft dus niet zozeer discrepanties met, dan wel nadere invullingen van het verdragsregime.

Een tweede categorie verschillen betreft de in de aanvaringstitel van de Zeewet opgenomen bepalingen die hun oorsprong niet vinden in het Aanvaringsverdrag 1910 maar in een aanvullend nationaal initiatief.

Een derde categorie verschillen betreft bepalingen van het Verdrag die niet in de Belgische Zeewet werden overgenomen.

Hieronder worden deze verschillen overlopen en kritisch beoordeeld.

8.34. Vooreerst biedt het Aanvaringsverdrag 1910 aan de nationale wetgever een aantal mogelijkheden om de verdragsbepalingen verder in te vullen.

8.35. Zo bepaalt artikel 12, eerste lid dat de nationale wetgever de mogelijkheid heeft om het toepassingsgebied van het verdrag uit te breiden tot de bij wet voorziene gevallen. De Belgische wetgever maakte hiervan impliciet gebruik door de bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1910 in de Zeewet te integreren en daarmee het toepasselijkheids criterium dat al de betrokken schepen tot Verdragspartijen moeten behoren, te laten vallen. T.a.v. onderdanen van een niet-Verdragsluitende Staat stelde België in dat verband geen eis van wederkerigheid (zie art. 12,

tweede lid, 1° van het Verdrag)⁷⁰. Ook vloeit uit de Zeewet voort dat de uit het Aanvaringsverdrag 1910 spruitende regels mede van toepassing zijn wanneer al de voor een Belgische rechtbank procederende belanghebbenden Belgen zijn (zie art. 12, tweede lid, 2° van het Verdrag)⁷¹. Met het oog op de internationale uniformiteit, het gebruiksgemak en de rechtszekerheid verdient het de voorkeur deze gelijkenschakeling van het ‘nationale’ regime met het verdragsregime in het Belgisch Scheepvaartwetboek te bevestigen, maar zulks op een meer expliciete wijze te doen. De integratie van het rechtstreeks werkende verdragsregime in het wetboek vergemakkelijkt dit.

8.36. Tot heden heeft België dan weer géén gebruik gemaakt van de door artikel 7, vierde lid van het verdrag geboden mogelijkheid om de verjaringstermijn te verlengen wanneer het verwerend schip niet in beslag kon worden genomen in de wateren van de Staat waar de eiser is gevestigd. Uit de parlementaire voorbereiding blijkt niet waarom dit niet gebeurde. Nochtans verdient het de voorkeur om in het Belgisch Scheepvaartwetboek ter zake niet te innoveren. Vooreerst heeft gedurende de nagenoeg honderdjarige gelding van de bedoelde verjaringsregels in België blijkbaar niemand op de invoering van de door het Verdrag mogelijk gemaakte verlenging aangedrongen, en geschiedde dit evenmin n.a.v. de eerste consultatie over de thans aan de orde zijnde codificatie. Ten tweede zou de verlenging het verjaringsregime compliceren, terwijl hierboven net werd geargumenteed waarom het best zo uniform mogelijk wordt opgevat⁷². Ten derde ligt de voorgestelde optie in lijn met de elders reeds toegelichte afschaffing of althans insnoering van de analoge verlenging van de vervaltermijn i.v.m. scheepsvoorrechten⁷³. Ten vierde wordt de verlenging, zoals hieronder nog zal blijken, ook in andere landen als Duitsland, Frankrijk en Nederland als onnodig beschouwd. Ten vijfde is de analoge verlengingsmogelijkheid die was mogelijk gemaakt in het Bergingsverdrag 1910, in het Bergingsverdrag 1989 weggelaten⁷⁴, wat nogmaals bevestigt dat de regel internationaal onnodig wordt geacht.

8.37. De hierboven gepresenteerde vergelijkingstabel leert ook dat België niet is ingegaan op de in het laatste lid van artikel 4 van het Aanvaringsverdrag 1910 geformuleerde uitnodiging om t.a.v. regresvorderingen ter vergoeding van personenschade “[d]e beteekenis en de gevolgen der contractuele of wettelijke bepalingen tot beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van schepen tegenover de zich aan boord bevindende personen” vast te stellen. Hoewel Smeesters en Winkelmolen hieruit concludeerden dat de algemene beperkingsregels van toepassing zijn⁷⁵, ware het nuttig in het Belgisch Scheepvaartwetboek alsnog een uitdrukkelijke bepaling in die zin op te nemen.

8.38. De tweede categorie van verschillen betreft bepalingen in de Belgische Zeewet die hun oorsprong niet vinden in het Aanvaringsverdrag 1910. Dit is het geval met de artikelen 253 en 254.

8.39. Artikel 253 van de huidige Zeewet was reeds opgenomen in de Zeewet van 1879 (art. 230). De bepaling was geïnspireerd door een Frans wetsontwerp van 1867⁷⁶.

Het eerste lid van het artikel heeft betrekking op de wijze waarop de vordering tegen het aanvarend schip wordt ingesteld, en bepaalt dat dit gebeurt tegen de kapitein of de eigenaars. Het

⁷⁰ Zie reeds *supra*, nr. 8.27.

⁷¹ Zie ook het citaat uit de parlementaire voorbereiding weergegeven *supra*, nr. 8.30.

⁷² Zie *supra*, nr. 8.23.

⁷³ Zie Blauwboek 3.

⁷⁴ Zie *infra*, nr. 8.250.

⁷⁵ Smeesters-Winkelmolen III, 303, nr. 1155.

⁷⁶ Zie Jacobs I, 592-594, nrs. 951-952; zie ook Beltjens, IV, 1076, nr. 1.

tweede lid zegt het dat de kapitein niet persoonlijk aansprakelijk is, tenzij er zijnerzijds schuld of nalatigheid aanwezig is.

Er is geen aanleiding om artikel 253 van de Zeewet als dusdanig in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen, wel integendeel.

Wat betreft het instellen van de aanvaringsvordering tegen de kapitein verschaftte Beltjens de volgende toelichting:

L'article 253 stipule que le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires. Il est clair que l'action peut être intentée au propriétaire du navire. Il ne fallait pas un texte pour le dire. Que l'action puisse être dirigée contre le capitaine, c'est-à-dire que le capitaine puisse, aux lieu et place du propriétaire, être assigné en justice, c'est ce qui résulte du mandat légal conféré au capitaine. Ce n'est pas seulement en matière d'abordage, c'est en toute matière que le capitaine a le pouvoir de représenter en justice les propriétaires du navire⁷⁷.

Waar artikel 253 van de Zeewet inderdaad een algemeen zeerechtelijk beginsel weerspiegelt, dient eraan te worden herinnerd dat dit laatste in het elders toegelichte Hoofdstuk 2 van Titel 4 van Boek 3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geëxpliciteerd, en dat die nieuwe bepaling m.n. ook geldt buiten het specifieke domein van het aanvaringsrecht⁷⁸. De overname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van de specifieke regel van artikel 253, eerste lid van de Zeewet is dus overbodig.

Wat de aansprakelijkheidsregel vervat in artikel 253, tweede lid van de Zeewet betreft, weze er nogmaals aan herinnerd dat in Hoofdstuk 3 van Titel 4 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een volledig nieuwe regeling m.b.t. de persoonlijke aansprakelijkheid van schepelingen is opgenomen, die is gebaseerd op artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet 1978 en die het behoud van de oude, specifiek zeerechtelijke en voor de gezagvoerder doorgaans strengere aansprakelijkheidsregels overbodig en zelfs onwenselijk maakt⁷⁹. Ook artikel 253, tweede lid van de Zeewet dient dus niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek te worden overgenomen.

8.40. Artikel 254 van de Zeewet werd ingevoerd door de wet van 12 augustus 1911, waardoor de bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1910 in de Zeewet werden geïntegreerd⁸⁰. Toch vindt artikel 254 zijn oorsprong niet in het Verdrag. Het betreft een eigen toevoeging van de Belgische wetgever. Het artikel bepaalt dat de kapitein of de eigenaar van het aangevaren schip kan optreden voor rekening van de bemanning, van de derden-afzenders, van de reizigers en van alle andere partijen die door de aanvaring schade hebben geleden. De bepaling is een afwijking van het beginsel *nul ne plaide par procureur*. Zoals elders reeds toegelicht, was deze afwijking volgens de wetgever verantwoord, aangezien de rechtsovereenkomsten betreffende zeezaken, en in het bijzonder de zaken betreffende aanvaring, zonder verwijl dienen te worden ingeleid⁸¹.

In de elders gegeven uiteenzetting over de procesbevoegdheid van de kapitein is geconcludeerd dat ook daaromtrent de opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van een algemene regel wenselijk is⁸². Die regel is m.n. vervat in Hoofdstuk 2 van Titel 4 van de Proeve⁸³. Daaruit volgt

⁷⁷ Beltjens, IV, 1076, nr. 1; vgl. Jacobs I, 593, nr. 951.

⁷⁸ Zie Blauwboek 5.

⁷⁹ Zie nogmaals Blauwboek 5.

⁸⁰ Het corresponderende art. 231 van de Zeewet van 1879 verklaarde de kapitein slechts bevoegd om in rechte op te treden ter bewaring van recht (zie nader Jacobs I, 593, nr. 951).

⁸¹ Zie nogmaals Blauwboek 5.

⁸² Zie Blauwboek 5.

dat de specifieke toepassing neergelegd in artikel 254 van de Zeewet in het wetboek evenmin moet worden overgenomen.

8.41. De derde categorie verschillen tussen het Aanvaringsverdrag 1910 en de Zeewet heeft betrekking op de bepalingen van het Verdrag die niet in de Zeewet werden overgenomen.

8.42. Een opvallend verschil is dat artikel 1 van het Verdrag niet in de Zeewet werd overgenomen. Dit artikel bepaalt dat bij aanvaring, overkomen tussen zeeschepen of tussen zeeschepen en binnenschepen, de vergoeding, verschuldigd uit hoofde der schade veroorzaakt aan schepen, aan zaken of personen aan boord aanwezig, wordt geregeld overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag, om het even in welke wateren de aanvaring overkomen is. Hoewel het aldus bepaalde ook valt af te leiden uit de inhoud en de samenhang van de wél in de aanvaringstitel van de Zeewet opgenomen bepalingen, vertoont inz. de specificatie dat het regime geldt ongeacht in welke wateren de aanvaring is voorgevallen, een duidelijk nut. Het verdient dan ook de voorkeur het principe van artikel 1 van het Aanvaringsverdrag 1910 in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen.

8.43. Ook het tweede lid van artikel 6 van het Aanvaringsverdrag, dat bepaalt dat er wat betreft de aansprakelijkheid bij aanvaring geen rechtsvermoeden van schuld bestaat, werd niet in de Zeewet overgenomen. Dit bevestigt het reeds uit artikel 3 van het Verdrag blijkende principe dat elke eiser de fout van het schip, de schade en het causaal verband tussen de fout en de schade dient aan te tonen.

Volgens Smeesters en Winkelmolen volgt uit artikel 251, tweede lid van de Zeewet dat de vroeger soms gesuggereerde regel dat het varend schip dat een schip voor anker ligt aanvaart, vermoed wordt in fout te zijn, is uitgeschakeld. Voornoemde bepaling zegt dat het eerste lid van artikel 251 betreffende de twijfelachtige aanvaring van toepassing blijft ingeval de schepen of één ervan op het ogenblik van het ongeval voor anker liggen⁸⁴. Deze interpretatie levert echter nog geen rechtvaardiging op voor het niet in de Zeewet opnemen van het vrij fundamentele artikel 6 van het Aanvaringsverdrag.

Overigens wordt de afwezigheid van een rechtsvermoeden van fout regelmatig aan de orde gesteld in de rechtspraak⁸⁵. De regel is dus wel degelijk van praktisch belang.

Het is dan ook wenselijk om bedoeld verdragsartikel in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen.

8.44. Artikel 8, derde lid van het Aanvaringsverdrag 1910, luidens welk de scheepseigenaar niet aansprakelijk is voor het nalaten door de kapitein om hulp te verlenen, is evenmin in de Zeewet overgenomen. Er is geen reden om deze regel niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen⁸⁶.

8.45. In de Zeewet is niet bepaald dat de aanvaringsbepalingen geen afbreuk doen aan de regels betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de vervoersovereenkomsten of andere overeenkomsten. Dergelijke bepaling komt wel voor in artikel

⁸³ Zie nogmaals Blauwboek 5.

⁸⁴ Smeesters-Winkelmolen III, 297-298, nr. 1152.

⁸⁵ Zie o.m. Gent 20 november 1997, *RFLA* 1998, 229 en voorts de rechtspraak geciteerd in De Weerd, I., "Aanvaring", in De Weerd III, (1), 5, nr. 1173.

⁸⁶ Zie reeds *supra*, nr. 8.25.

10 van het Aanvaringsverdrag 1910. Om alle verwarring te vermijden is het wenselijk dergelijke regeling ook in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen.

8.46. Evenmin werd artikel 11 van het Aanvaringsverdrag 1910 in de Belgische Zeewet overgenomen. Dit artikel voorziet in de niet-toepasselijkheid van het Verdrag op oorlogsschepen en staatsschepen. Bedoelde regel behoefde blijkbaar geen explicitering omdat de hele Zeewet initieel bedoeld was om alleen te gelden voor met winstoogmerk geëxploiteerde schepen. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geopteerd voor een bredere toepassing van de aanvaringsregels⁸⁷ en is zulks deels uitgewerkt in het aan het statuut van overheidschepen gewijde Hoofdstuk 6 van Titel 2 van Boek 3.

8.47. Ten slotte valt bij een vergelijking van het Aanvaringsverdrag 1910 met de Zeewet nog op dat de Belgische wetgever in artikel 251 vier artikelen van het Aanvaringsverdrag – meer bepaald de artikelen 2 tot en met 5 – heeft samengebundeld⁸⁸. Dit hindert de vlotte leesbaarheid van de wettekst. Uit de parlementaire voorbereiding van de aanpassingswet blijkt niet dat er een bepaalde reden was om zo te werk te gaan. In het Belgisch Scheepvaartwetboek worden de relevante verdragsbepalingen best geïmplementeerd in afzonderlijke wetsbepalingen.

8.48. Los van de verschillen tussen de Zeewet en het Aanvaringsverdrag 1910 moet worden vastgesteld dat dit laatste verdrag, en daardoor meteen de Zeewet, een aantal problemen onopgelost laat, of minstens niet voldoende expliciet heeft aangepakt.

8.49. Opvallend is dat het Aanvaringsverdrag 1910 niet uitdrukkelijk bepaalt wie schuldenaar van de wegens aanvaring verschuldigde schadevergoeding is.

Het Verdrag gewaagt in de centrale artikelen 3 en 4 slechts van de aansprakelijkheid van het schip.

Ook artikel 251 van de Belgische Zeewet brengt geen verdere verduidelijking.

Artikel 253, dat bepaalt dat de vordering op het aanvarend schip wordt ingesteld tegen de kapitein of tegen de eigenaars, bevestigt de indruk dat de aansprakelijkheid hoe dan ook rust op de (geregistreerde) scheepseigenaar.

Er weze aan herinnerd dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor fouten van de kapitein en andere bemanningsleden thans is verankerd in artikel 46, §§ 2 en 3 van de Zeewet, dat elders wordt besproken⁸⁹. In het Belgisch recht werd geen specifieke regel ontwikkeld voor het geval van een aanvaring die is veroorzaakt door een schip dat in rompbefrachtiging wordt geëxploiteerd, waarvan de kapitein geen aangestelde van de scheepseigenaar is. In de rechtspraak werd geoordeeld dat de reder-bevrachter in principe niet kan worden aangesproken⁹⁰.

In enkele andere landen heeft de wetgever bij de redactie van de aanvaringsbepalingen getracht te expliciteren dat de scheepseigenaar de aansprakelijke is. In Duitsland is de “Reeder” voor de aanvaring aansprakelijk verklaard⁹¹, maar desgevallend, inz. ingeval van rompbefrachtiging, treedt de “Ausrüster” in zijn plaats, ook als eiser van een vergoeding wegens aanvaring trouwens⁹². De

⁸⁷ Zie reeds *supra*, nrs. 8.13 e.v. en ook nr. 8.35.

⁸⁸ Vgl. Rodière TGDM EDM, 21, nr. 10.

⁸⁹ Zie Blauwboek 4.

⁹⁰ Kh. Antwerpen 29 november 1954, *JPA* 1955, 429; zie ook De Weerd, I., “Aanvaring”, in De Weerd III, (1), 11, nr. 1197; Smeesters-Winkelmolen I, 135-138, nr. 96.

⁹¹ Zie § 735 HGB, aangehaald *infra*, nr. 8.62.

⁹² Zie Rabe, 235-236, nrs. 21-22; zie ook Blauwboek 4.

Engelse wetgeving gaat blijkbaar in dezelfde zin⁹³. In Nederland is in alle gevallen de eigenaar voor de aanvaring aansprakelijk⁹⁴. Andere aanvaringswetgevingen zoals de Franse, de Noorse en de Chinese gewagen van de aansprakelijkheid van het schuldige schip zonder te expliciteren of de scheepseigenaar altijd of uitsluitend kan worden aangesproken.

Het lijkt niet noodzakelijk om in het hier voorgestelde Hoofdstuk van het Belgisch Scheepvaartwetboek een nadere regeling te treffen. De elders toegelichte algemene regelen betreffende de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de schepelingen, die zijn opgenomen in Hoofdstuk 3 van Titel 3 resp. Hoofdstuk 3 van Titel 4 en die in dat verband niet wezenlijk verschillen van de regeling in het huidige artikel 46 van de Zeewet, bieden immers voldoende duidelijkheid. Zij impliceren dat de scheepseigenaar kan worden aangesproken, en daarnaast, *in solidum*, de aansteller van de kapitein of van de andere schepeling die de betrokken fout heeft begaan (meestal de “reder”). Ook wanneer naast de scheepseigenaar de aansteller aansprakelijk is, geldt dit slechts binnen de perken van de specifieke materiële aansprakelijkheidsregelen van het aanvaringsrecht.

8.50. Een andere illustratie van het feit dat het Aanvaringsverdrag 1910 en de Zeewet enkele kwesties onopgelost laten is dat beide teksten er kennelijk van uitgaan dat bij een aanvaring steeds *twee* schepen betrokken zijn⁹⁵. Dit leidt tot onduidelijkheid wanneer meer dan twee schepen bij een aanvaring betrokken zijn. Vooral over het lot van het derde, onschuldige schip dat schade oploopt ingevolge een aanvaring met twee of meer schuldige schepen heerste eerder onduidelijkheid⁹⁶. De centrale vraag hierbij was of het derde onschuldige schip de schuldige schepen hoofdelijk of *in solidum* kon aanspreken dan wel of het de schepen enkel kon aanspreken ten belope van hun respectieve schuld aan de aanvaring. Deze vraag betrof in wezen de reikwijdte van artikel 4, tweede lid van het Aanvaringsverdrag 1910, dat bepaalt:

Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Het Belgische Hof van Cassatie besliste op 2 april 1936 dat de proportionele aansprakelijkheid niet van toepassing is bij aanvaring met een onschuldig derde schip. Het Hof overwoog:

Que si, dans les alinéas 2 et 3 de l'art. 4, la convention a prévu une absence de solidarité ou une solidarité envers les tiers, elle a entendu par tiers les intéressés à la cargaison, les équipages, les passagers et les autres personnes se trouvant à bord des deux navires entrés en collision et en faute tous deux⁹⁷.

Op basis van een uitvoerig onderzoek schreven ook Smeesters en Winkelmolen:

La portée de la Convention doit [...] être recherchée non pas dans les travaux préparatoires de notre loi, mais dans les travaux des Conférences Diplomatiques. Or, ces travaux préparatoires sont formels: la règle du partage proportionnel de la responsabilité établie par l'article 4 de la Convention, ne s'applique qu'entre les navires en faute et les cargaisons se trouvant à leur bord⁹⁸.

Latere Belgische auteurs kwamen tot hetzelfde besluit⁹⁹.

⁹³ Zie Section 187(3) MAS 1995, aangehaald *infra*, nr. 8.69.

⁹⁴ Zie art. 544-545 en 1005-1006 Boek 8 NBW, aangehaald *infra*, nr. 8.79.

⁹⁵ Zie overigens art. 255 van de Zeewet.

⁹⁶ Zie uitvoerig Smeesters-Winkelmolen III, 303-312, nr. 1157.

⁹⁷ Cass. 2 april 1936, *JPA* 1936, 225.

⁹⁸ Smeesters-Winkelmolen III, 311-312, nr. 1157.

⁹⁹ Zie o.m. De Smet I, 584-586, nr. 475 en de nadere verwijzingen aldaar.

Deze ook in andere landen aangehangen zienswijze was m.b.t. de binnenvaart reeds expliciet bevestigd in artikel 4 van het hieronder nog kort vermelde¹⁰⁰ Aanvaringsverdrag 1930, dat bepaalt:

Si l'abordage est causé par les fautes de deux ou plusieurs bateaux, ces bateaux sont tenus solidairement à la réparation des dommages causés au bateau innocent, ainsi qu'aux personnes et aux choses se trouvant à bord de ce bateau.

In artikel 4, eerste lid van het hieronder nog nader besproken Aanvaringsverdrag 1960¹⁰¹ werd dit herhaald:

Si deux ou plusieurs bateaux ont concouru, par leurs fautes, à réaliser un dommage, ils en répondent, solidairement en ce qui concerne le dommage causé aux personnes, ainsi qu'aux bateaux qui n'ont pas commis de faute et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux, sans solidarité en ce qui concerne le dommage causé aux autres bateaux et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux (nadruk toegevoegd).

Zoals hieronder zal blijken¹⁰², heeft de Nederlandse wetgever, die wat de zeeaanvaring betreft eveneens door het Aanvaringsverdrag 1910 gebonden was, ervoor geopteerd om deze regel, die ongetwijfeld strookt met de bedoeling van de verdragspartijen, in de nationale wetgeving te expliciteren. Het is nuttig zulks ook in het Belgisch Scheepvaartwetboek te doen.

Hierbij kan de zienwijze worden bevestigd dat de bedoelde aansprakelijkheid tegenover het onschuldige derde schip een aansprakelijkheid *in solidum* is en blijft¹⁰³.

8.51. Bij de voorstelling van de nieuwe wetsartikelen hieronder zullen nog een aantal analoge aan het Aanvaringsverdrag 1910 eigen interpretatieproblemen worden besproken en van een oplossing worden voorzien.

- HET AANVARINGSVERDRAG 1930

8.52. Op 9 december 1930 werd te Genève het Verdrag betreffende de eenmaking van sommige regelen inzake de aanvaring in de binnenvaart ondertekend. Dit Verdrag regelt de aanvaring tussen binnenschepen (art. 1) en nam daartoe grotendeels de principes over van het Aanvaringsverdrag 1910. Aangezien België niet door het Aanvaringsverdrag 1930 gebonden is, en dit verdrag bovendien is vervangen door het – hieronder wel nader besproken¹⁰⁴ – Aanvaringsverdrag 1960, kan het met het oog op de redactie van het Belgisch Scheepvaartwetboek buiten beschouwing blijven.

- HET AANVARINGSBEVOEGDHEIDSVERDRAG (BURGERLIJKE ZAKEN) 1952

8.53. Internationaal wordt de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het vlak van aanvaring geregeld door het hierboven reeds vermelde Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken)

¹⁰⁰ Zie *infra*, nr. 8.52.

¹⁰¹ Zie *infra*, nrs. 8.56-8.57.

¹⁰² Zie *infra*, nr. 8.86.

¹⁰³ Zie Smeesters-Winkelmolen III, 316-317, nr. 1159.

¹⁰⁴ Zie *infra*, nrs. 8.56-8.57.

1952. Meer dan 60 landen zijn bij dit verdrag partij. Ook België is erdoor gebonden¹⁰⁵, en het treedt daarenboven op als depositaris.

8.54. De centrale bepalingen van voornoemd Verdrag luiden als volgt:

Artikel 1

1) De rechtsvordering uit een aanvaring tussen zeeschepen of tussen zee- en binnenschepen kan alleen worden ingesteld:

a) hetzij voor den rechter van de woonplaats van den verweerder of van een der zetels van zijn bedrijf;

b) hetzij voor den rechter van de plaats, waar beslag is gelegd op het schip, welks schuld wordt beweerd, of op een ander aan denzelfden verweerder toebehorend schip ingeval dat beslag geoorloofd is, of van de plaats, waar beslag had kunnen worden gelegd en waar de verweerder borgtocht of een andere zekerheid heeft gesteld;

c) hetzij voor den rechter van de plaats der aanvaring, wanneer deze heeft plaats gehad in een haven of op een rede of binnenwater.

2) De eiser beslist, voor welken van de in de vorige paragraaf aangeduide rechters de vordering wordt aangebracht.

3) De eiser mag een nieuwe, op dezelfde feiten gegronde vordering niet voor een anderen rechter tegen denzelfden verweerder instellen zonder afstand van de reeds begonnen instantie.

Artikel 2

De bepalingen van artikel 1 doen geen afbreuk aan het recht van partijen om een vordering ter zake van de aanvaring in te stellen voor een in gemeen overleg gekozen rechter of om haar aan scheidsmannen te onderwerpen.

Artikel 3

1) De reconventionele eisen uit hoofde van dezelfde aanvaring kunnen worden gebracht voor den rechter, bevoegd krachtens artikel 1 tot kennisneming van de vordering in conventie.

2) Ingeval er verschillende eisers zijn, kan ieder van hen zijn vordering brengen voor den rechter, voor wien reeds eerder een vordering uit dezelfde aanvaring tegen dezelfde partij aanhangig is gemaakt.

3) Ingeval van een aanvaring, waarbij meer dan twee schepen betrokken zijn, verzet geen enkele bepaling van dit Verdrag er zich tegen, dat de rechter, voor wien de vordering krachtens artikel 1 aanhangig is gemaakt, zich volgens de bevoegdheidsregels van zijn landswet bevoegd verklaart om uitspraak te doen op al de uit hoofde van hetzelfde ongeval ingestelde vorderingen.

Artikel 4

Dit verdrag is mede van toepassing op de vorderingen tot vergoeding van schaden, die, hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manoeuvre, hetzij door niet-naleving der reglementen, een schip heeft toegebracht, zowel aan een ander schip als aan de zich aan boord daarvan bevindende zaken of personen, zelfs dan als er geen aanvaring had plaats gevonden.

Artikel 5

Niets van wat bij dit Verdrag is voorgescreven wijzigd de rechtsregelen, die in de verdragsluitende Staten van kracht zijn inzake aanvaringen, waarbij oorlogsschepen of aan den Staat toebehorende of ten dienste van den Staat staande schepen betrokken zijn.

Artikel 6

Dit Verdrag heeft geen betrekking op de vorderingen, ontstaan uit vervoers- of andere overeenkomsten.

¹⁰⁵ Zie *supra*, nr. 8.8.

Artikel 7

Dit Verdrag vindt geen toepassing op de gevallen uit de bepalingen van de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868.

Artikel 8

De bepalingen van dit Verdrag zullen worden toegepast ten aanzien van alle belanghebbenden, wanneer alle betrokken schepen geboren tot Staten der Hoge Verdragsluitende Partijen.

Alles niettemin met dien verstande dat:

- 1) ten aanzien van belanghebbenden, die onderdanen zijn van een niet-verdragsluitende Staat, de toepassing van gezegde bepalingen door iederen verdragsluitende Staat afhankelijk kan worden gemaakt van de voorwaarde van wederkerigheid;*
- 2) wanneer alle belanghebbenden onderdanen zijn van den Staat, waartoe de betrokken rechter behoort, de landswet en niet het verdrag toepasselijk is.*

8.55. Het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952 werd niet in de Zeewet overgenomen. Nochtans had de Raad van State n.a.v. de goedkeuring van het verdrag door België geadviseerd om het, zoals eerdere CMI-Verdragen, wel degelijk in de interne wetgeving over te nemen¹⁰⁶. Ook de Commissie voor de Justitie had destijds geadviseerd om de nationale wetgeving op die van het verdrag af te stemmen¹⁰⁷.

De gelding van het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952 wordt onverlet gelaten door de Brussel I-Verordening¹⁰⁸ zowel als het WIPR¹⁰⁹.

Het hierboven reeds aangehaalde artikel 637 Ger.W. wordt door het WIPR evenmin beïnvloed¹¹⁰.

Zoals elders uiteengezet, is het in het algemeen wenselijk dat – zelfs rechtstreeks werkende verdragsregelingen – zoveel mogelijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden geïntegreerd¹¹¹ en dat het Belgisch Scheepvaartwetboek expliciete IPR-regelingen omvat¹¹².

Onder voorbehoud van nader onderzoek kan er echter mee worden volstaan om in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek naar het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952 en artikel 637 Ger.W. een kruisverwijzing op te nemen. Dergelijke kruisverwijzingen verbeteren alvast de kenbaarheid van de regelgeving en worden ook elders in de Proeve nagestreefd¹¹³.

- HET AANVARINGSVERDRAG 1960

8.56. De hierboven reeds aangehaalde *Convention Relating to the Unification of Certain Rules concerning Collisions in Inland Navigation*, ondertekend te Genève op 15 maart 1960 (hier aangeduid als “Aanvaringsverdrag 1960”) herhaalt deels de principes die waren neergelegd in het Aanvaringsverdrag 1930. Het nieuwe Verdrag kwam tot stand binnen de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Het werd door België ondertekend maar niet

¹⁰⁶ *Parl.St.*, Kamer, 1954-55, nr. 259/1, 6.

¹⁰⁷ Zie *Parl.St.*, Senaat, 1960-61, nr. 102, 5-6.

¹⁰⁸ Zie art. 67 Brussel I-Verordening en voorts o.m. Erauw, J., *Internationaal Privaatrecht*, Mechelen, Kluwer, 2009, 142, nr. 71.

¹⁰⁹ Zie reeds *supra*, nr. 8.28.

¹¹⁰ Rigaux, F. en Fallon, M., *Droit international privé*, Brussel, Larcier, 2005, 942, nr. 15.29.

¹¹¹ Zie reeds *supra*, nr. 8.31 en de verwijzing aldaar.

¹¹² Zie Blauwboek 1, 185 e.v., nrs. 1.225 e.v.

¹¹³ Zie Blauwboek 1, 145-146, nr. 1.168.

geratificeerd. Momenteel zijn 13 landen, waaronder Duitsland, Frankrijk en Nederland, door het Verdrag gebonden.

Hoewel het Aanvaringsverdrag 1960 enkel van toepassing is op aanvaringen tussen binnenschepen, kan het eventueel in aanmerking worden genomen als inspiratiebron voor een nieuwe Belgische wettelijke regeling omtrent aanvaring in het algemeen. Alternatief zou het ook kunnen worden ingevoerd als specifieke regeling voor aanvaringen tussen binnenschepen.

Met het oog op een vergelijking van beide verdragsregimes worden hieronder hun Franse authentieke teksten¹¹⁴ weergegeven.

Aanvaringsverdrag 1960	Aanvaringsverdrag 1910
<p><i>Article premier</i></p> <p>1. La présente Convention régit la réparation du dommage survenu, du fait d'un abordage entre bateaux de navigation intérieure dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit aux bateaux, soit aux personnes ou choses se trouvant à leur bord.</p>	<p><i>Article premier</i></p> <p>En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou autres navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.</p>
<p>2. La présente Convention régit également la réparation de tout dommage que, soit par exécution ou omission de manoeuvre, soit par inobservation des règlements, un bateau de navigation intérieure a causé dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit à d'autres bateaux de navigation intérieure, soit aux personnes ou choses se trouvant à bord de tels bateaux, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.</p>	<p><i>Article 13</i></p> <p>La présente convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manoeuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.</p>
<p>3. Le fait que les bateaux visés aux par. 1 et 2 du présent article fassent partie d'un même convoi n'affecte pas l'application de la présente Convention.</p>	
<p>4. Pour l'application de la présente Convention,</p> <p>a) le terme «bateau» désigne également les petites embarcations;</p> <p>b) sont assimilés aux bateaux les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs et les sections mobiles de ponts de bateaux, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue.</p>	

¹¹⁴ Over het statuut van de onderscheiden taalversies van het Aanvaringsverdrag 1960, zie art. 19 van dat verdrag.

<p><i>Article 2</i></p> <p>1. L'obligation de réparer un dommage n'existe que si le dommage résulte d'une faute. Il n'y a pas de présomption légale de faute.</p> <p>2. Si le dommage résulte d'un cas fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou si ses causes ne peuvent être établies, il est supporté par ceux qui l'ont éprouvé.</p> <p>3. En cas de remorquage, chaque bateau faisant partie d'un convoi n'est responsable que s'il y a faute de sa part.</p>	<p><i>Article 2</i></p> <p>Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a des doutes sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.</p>
	<p>Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.</p>
<p><i>Article 3</i></p> <p>Si le dommage est causé par la faute d'un seul bateau, la réparation du dommage incombe à celui-ci.</p>	<p><i>Article 3</i></p> <p>Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.</p>
<p><i>Article 4</i></p> <p>1. Si deux ou plusieurs bateaux ont concouru, par leurs fautes, à réaliser un dommage, ils en répondent, solidairement en ce qui concerne le dommage causé aux personnes, ainsi qu'aux bateaux qui n'ont pas commis de faute et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux, sans solidarité en ce qui concerne le dommage causé aux autres bateaux et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux.</p>	<p><i>Article 4</i></p> <p>S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.</p>
<p>2. S'il n'y a pas responsabilité solidaire, les bateaux qui ont concouru, par leurs fautes, à réaliser le dommage en répondant à l'égard des lésés dans la proportion de la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.</p>	<p>Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.</p>
<p>3. S'il y a responsabilité solidaire, chacun des bateaux responsables doit prendre à sa charge une part du paiement au créancier égale à celle déterminée par le par. 2 du présent article. Celui qui paie plus que sa part a, pour l'excédent, un recours contre ceux de ses codébiteurs qui ont payé moins que leur part.</p>	<p>Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'al. 1 du présent article, il doit définitivement supporter.</p>
<p>La perte qu'occasionne l'insolvabilité de l'un</p>	

des codébiteurs se répartit entre les autres codébiteurs dans les proportions déterminées par le par. 2 du présent article.	
	Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.
<i>Article 5</i> La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où le dommage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque le pilotage est obligatoire.	<i>Article 5</i> La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.
<i>Article 6</i> L'action en réparation du dommage subi n'est subordonnée à aucune formalité spéciale préalable.	<i>Article 6</i> L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.
	Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.
<i>Article 7</i> 1. Les actions en réparation de dommages se prescrivent dans le délai de deux ans à partir de l'événement.	<i>Article 7</i> Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.
2. Les actions en recours se prescrivent dans le délai d'un an. Cette prescription cours, soit à partir du jour où une décision de justice définitive fixant le montant de la responsabilité solidaire est intervenue, soit au cas où il n'y aurait pas eu une telle décision, à partir du jour du paiement donnant lieu au recours. Toutefois, en ce qui concerne les actions relatives à la réparation de la part d'un codébiteur insolvable, la prescription ne peut courir qu'à partir du moment où l'ayant droit a eu connaissance de l'insolvabilité de son codébiteur.	Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'al. 3 de l'art. 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.
3. L'interruption et la suspension de ces prescriptions sont régies par les dispositions de la loi du tribunal saisi réglant ces matières.	Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.
	Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que

	le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.
	<i>Article 8</i> Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.
	Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.
	Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.
	<i>Article 9</i> Les hautes parties contractantes dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.
	Les hautes parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois et les règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.
<i>Article 8</i> 1. Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux limitations d'ordre général que des conventions internationales ou des lois nationales apportent à la responsabilité des armateurs, des propriétaires de bateaux et des transporteurs, telles que les limitations fondées sur le tonnage du bateau, la puissance de ses machines ou sa valeur, ou telles que celles résultant de la faculté d'abandon. Elles ne portent pas non plus atteinte aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.	<i>Article 10</i> Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

<p>2. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas à la réparation des dommages qui proviennent ou résultent des propriétés radioactives, ou à la fois des propriétés radioactives et des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses des combustibles nucléaires ou des produits ou déchets radioactifs.</p>	
	<p><i>Article 11</i> La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.</p>
	<p><i>Article 12</i> Les dispositions de la présente convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux Etats des hautes parties contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales. Il est entendu toutefois: 1. Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité; 2. Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la convention qui est applicable.</p>

8.57. Op bepaalde plaatsen is de tekst van het Aanvaringsverdrag 1960 duidelijker dan die van het Aanvaringsverdrag 1910.

Zo bevat artikel 1.4 van het Aanvaringsverdrag 1960 een duidelijke (en brede) definitie van het begrip schip, welke in wezen aansluit bij deze opgenomen in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek (zie art. 3.1).

Artikel 2.3 regelt uitdrukkelijk de aansprakelijkheid van schepen die deel uitmaken van een sleepkonvooi.

In artikel 4.1 van het Aanvaringsverdrag 1960 wordt rekening gehouden met de hypothese dat meer dan twee schepen bij een aanvaring betrokken zijn, en wordt m.n. expliciet bepaald dat de schuldige schepen hoofdelijk zijn gehouden tot vergoeding van de aan een derde schip toegebrachte schade¹¹⁵. Ook wordt in het recentere verdrag expliciet bepaald dat de niet-solidaire aansprakelijkheid voor zaakschade geldt t.a.v. alle zaken aan boord van het andere schip (ook deze welke eventueel niet aan de scheepseigenaar of de opvarenden toebehoren).

¹¹⁵ Zie reeds *supra*, nr. 8.50.

In artikel 4.3 van het Aanvaringsverdrag 1960 wordt de afwenteling geregeld van de gevolgen van de insolventie van een hoofdelijke medeschuldenaar.

Deze verduidelijkingen, waarvan er sommige onmiskenbaar zijn geïnspireerd door de specifieke context van de binnenvaart, nemen niet weg dat, wat de principes betreft, het Aanvaringsverdrag 1960 ten opzichte van het Aanvaringsverdrag 1910 geen radicale wijzigingen inhoudt. In zekere zin kan het Aanvaringsverdrag 1960 worden beschouwd als een modernisering van het Aanvaringsverdrag 1910.

Op de vraag of België zich alsnog bij het Aanvaringsverdrag 1960 zou moeten aansluiten, zal worden ingegaan bij de inschatting van de betrokken belangen¹¹⁶.

- DE REGELEN VAN RIO

8.58. Wat het IPR i.v.m. aanvaringen betreft dient te worden verwezen naar de door het CMI in september 1977 te Rio de Janeiro goedgekeurde *Draft International Convention for the Unification of Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction, Choice of Law, and Recognition and Enforcement of Judgments in Matters of Collision*, die ook gekend is onder de benaming “Rio Rules” of “Regelen van Rio”¹¹⁷.

Dit ontwerpverdrag had tot doel een aantal problemen op te lossen waartoe het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952 aanleiding had gegeven.

De Regelen van Rio hanteren een definitie van aanvaring die aansluit bij de zienswijze die wordt gereflecteerd in het Aanvaringsverdrag 1910. Deze definitie luidt:

contact between two or more vessels, one of which at least is seagoing, and any other accident involving such vessels, arising from a manoeuvre, or a failure to manoeuvre, or from a failure to comply with any applicable rules of navigation, statutory or otherwise, even if no actual contact has occurred (art. 1(1), tweede lid).

De Regelen van Rio bevatten o.m. een eigen regeling m.b.t. de rechtsmacht ter zake van aanvaringsvorderingen en laten de eiser m.n. de keuze om zijn vordering te brengen voor de rechter van de woonplaats van de verweerder, deze van de plaats van de aanvaring, deze van de plaats van het beslag, deze van de plaats waar de verweerder goederen heeft die in beslag werden genomen of deze van de plaats waar een limitatiefonds werd gevormd (art. 2(1)).

Artikel 4 van het CMI-ontwerp wijst het toepasselijke recht aan:

Unless the parties otherwise agree, when a collision occurs in the internal waters or territorial sea of a State, the law of that State shall apply, and when a collision occurs in waters beyond the territorial sea, the law of the Court seized of the case shall apply, except that when all of the vessels involved are registered or otherwise documented or, if not registered or otherwise documented, owned in the same State, the law of that State shall apply, wherever the collision occurs.

Provided, however, that in cases involving vessels registered or otherwise documented in, or, if not registered or otherwise documented, owned in different States, the Court seized of the case shall apply any Convention to which all of such States have given effect.

¹¹⁶ Zie *infra*, nr. 8.97.

¹¹⁷ Zie Comité Maritime International, *Documentation 1977 I Rio de Janeiro - Textes français*, Antwerpen, CMI, s.d., 6-26; Comité Maritime International, *Documentation 1977 II Rio de Janeiro*, Antwerpen, CMI, s.d., 103-113.

Provided, further, that to the extent that it is established that the law of all such States is in accordance with the principles of a convention, the Court seized of the case shall, to that extent, apply such law. Notwithstanding anything contained in this Article, any relevant local navigational rules or regulations, statutory or otherwise, shall apply.

Uit de aanvang van deze bepaling ("*Unless the parties otherwise agree*") blijkt dat contractuele keuze van het toepasselijk recht door de Regelen van Rio mogelijk wordt geacht. De rechtskeuze kan zowel gebeuren na de aanvaring als vooraf, bijv. in een sleep- of overslagovereenkomst¹¹⁸.

Vervolgens specificeren de Regelen van Rio welke aangelegenheden door het toepasselijke recht worden beheerst (art. 5).

Ook bevatten de Regelen van Rio bepalingen over de erkenning en tenuitvoerlegging van vonnissen (art. 7 en 8).

Door de ramp met de Amoco Cadiz in 1978 geraakten de Regelen van Rio buiten beeld en latere pogingen van het CMI om het dossier te reactiveren liepen vooralsnog op niets uit¹¹⁹. Toch is de tekst in theorie dienstig als leidraad bij de uitwerking van nationale IPR-regels. Zo lagen de Regelen van Rio aan de basis van het hieronder nog besproken artikel 7 van de Nederlandse Wet van 18 maart 1993, houdende enige bepalingen van internationaal privaatrecht met betrekking tot het zeerecht, het binnenvaartrecht en het luchtrecht¹²⁰. Ondertussen moet echter rekening worden gehouden met de Rome II-Verordening¹²¹.

- DE REGELEN VAN LISSABON

8.59. In 1987 nam het CMI de zgn. "Lisbon Rules" of "Regelen van Lissabon" aan. In deze tekst worden principes vastgesteld voor de bepaling van de wegens aanvaring verschuldigde schadevergoeding. Hij is bedoeld om door partijen te worden toegepast op vrijwillige basis. Het gaat niet om een verdragsregeling bestemd voor implementering in nationale wetgeving. Voorbeelden van nationale wetten waarin de principes van de Regelen van Lissabon werden hernomen werden tijdens de met het oog op de redactie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek uitgevoerde rechtsvergelijkende verkenning niet aangetroffen. In wat volgt zullen de Regelen van Lissabon dan ook buiten beschouwing blijven. Dit betekent niet dat de toepassing van de tekst niet aanbevelenswaardig zou zijn.

- DE BRUSSEL I- EN ROME II-VERORDENINGEN

8.60. Er bestaan geen specifieke Europese regelgeving m.t.t. aansprakelijkheid bij aanvaring. Ter zake dient wel rekening te worden gehouden met de algemene regimes vervat in de Brussel I-Verordening en de Rome II-Verordening¹²².

¹¹⁸ Van der Velde, 211-212. De vraag rijst wel of in dergelijke gevallen nog sprake is van buitencontractuele aanvaringsschade waarop het aanvaringsrecht van toepassing is.

¹¹⁹ Zie van der Velde, 208-209.

¹²⁰ Zie *infra*, nr. 8.91.

¹²¹ Zie *supra*, nr. 8.28.

¹²² Zie reeds *supra*, nrs. 8.28 en 8.55.

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

- DUITSLAND

8.61. Duitsland is partij bij het Aanvaringsverdrag 1910, het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952 zowel als het Aanvaringsverdrag 1960.

8.62. De Duitse wettelijke regeling betreffende de zeerechtelijke aanvaring (“Zusammenstoß von Schiffen”) is opgenomen in het *Handelsgesetzbuch* (§§ 734 tot 739). De desbetreffende bepalingen zijn in aanzienlijke mate gebaseerd op het Aanvaringsverdrag 1910. Toch vallen enkele bijzonderheden op.

Waar het Aanvaringsverdrag 1910 in het centrale artikel 3 gewaagt van “la faute de l’un des navires” als aansprakelijkheidsgenererende factor, eist de Duitse wetgever in § 735 een fout van de bemanning:

Ist der Zusammenstoß durch Verschulden der Besatzung eines der Schiffe herbeigeführt, so ist der Reeder dieses Schiffes zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

De Duitse wetgever tracht het aanvaringsrecht hiermee af te stemmen op de elders besproken¹²³ nationale wettelijke regeling van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar¹²⁴.

§ 736 luidt:

(1) Ist der Zusammenstoß durch gemeinsames Verschulden der Besatzung der beteiligten Schiffe herbeigeführt, so sind die Reeder dieser Schiffe zum Ersatz des Schadens, der durch den Zusammenstoß den Schiffen oder den an Bord befindlichen Sachen zugefügt wird, nach Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens verpflichtet. Kann nach den Umständen ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden oder erscheint das auf jeder Seite obwaltende Verschulden als gleich schwer, so sind die Reeder zu gleichen Teilen ersatzpflichtig.

(2) Für den Schaden, der durch die Tötung oder die Verletzung des Körpers oder der Gesundheit einer an Bord befindlichen Person entstanden ist, haften die Reeder der Schiffe, wenn der Zusammenstoß durch gemeinsames Verschulden herbeigeführt ist, dem Verletzten als Gesamtschuldner. Im Verhältnis der Reeder zueinander gelten auch für einen solchen Schaden die Vorschriften des Absatzes 1.

De formulering “den an Bord befindlichen Sachen” in § 736(1) is een verdragsconforme verruiming van de verdragstekst, die ook in Nederland is te vinden¹²⁵.

De uit het Aanvaringsverdrag 1910 in § 734 HGB overgenomen regeling i.v.m. de toevallige of de twijfelachtige aanvaring wordt door de Duitse rechtsleer overbodig geacht¹²⁶.

8.63. In § 737 (1) wordt een uitdrukkelijk voorbehoud gemaakt over de gelding van andere relevante aansprakelijkheidsregelen:

Unberührt bleiben die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung des Reeders und über seine Haftung aus Verträgen sowie die Vorschriften, nach denen die zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen verpflichtet sind, für die Folgen ihres Verschuldens aufzukommen.

¹²³ Zie Blauwboek 4.

¹²⁴ Zie Rabe, 982 e.v., nrs. 9 e.v.

¹²⁵ Zie *infra*, nrs. 8.79-8.80.

¹²⁶ Rabe, 980, nr. 1.

De Duitse rechtsleer noteert dat de uit het Aanvaringsverdrag 1910 spruitende aansprakelijkheidsregeling slechts op één wezenlijk punt afwijkt van het gemeen aansprakelijkheidsrecht, dat, luidens § 840 van het *Bürgerliches Gesetzbuch*¹²⁷ in hoofde van de medeplegers van een onrechtmatige daad in een hoofdelijke schadevergoedingsplicht voorziet¹²⁸.

8.64. Naast de materiële aansprakelijkheidsregels bevat het *Handelsgesetzbuch* ook bevoegdheidsregels, die zijn gebaseerd op het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952.

De bedoelde wetsbepalingen luiden als volgt:

§ 738

(1) Für Klagen auf Schadensersatz, die auf die Vorschriften dieses Titels oder auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt werden, ist das Gericht zuständig,

- 1. in dessen Bezirk der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder eine gewerbliche Niederlassung hat;*
- 2. in dessen Bezirk sich der Zusammenstoß ereignet hat, wenn er im Gebiet eines Hafens oder in Binnengewässern stattgefunden hat;*
- 3. in dessen Bezirk ein Arrest in ein Schiff des Beklagten vollzogen oder die Vollziehung eines Arrests durch Sicherheitsleistung gehemmt worden ist;*
- 4. bei dem bereits eine Klage auf Grund desselben Zusammenstoßes gegen denselben Beklagten anhängig ist oder war.*

Andere Gerichte sind örtlich nicht zuständig; §§ 33, 38, 39 der Zivilprozessordnung bleiben unberührt.

(2) Gegen einen Angehörigen eines fremden Staates kann die Klage auch in anderen Gerichtsständen erhoben werden, wenn nach den Gesetzen dieses Staates die Zuständigkeit für die Klage eines Deutschen im gleichen Fall nicht entsprechend Absatz 1 geregelt ist.

(3) Klagen auf Ersatz des Schadens, der den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen durch einen Zusammenstoß zugefügt worden ist, können in den Gerichtsständen des Absatzes 1 Satz 1 auch dann erhoben werden, wenn die Ansprüche weder auf die Vorschriften dieses Titels noch auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt werden.

§ 738a

(1) Ist eine Klage auf Schadensersatz, die auf die Vorschriften dieses Titels oder auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt wird, bei einem ausländischen Gericht anhängig, so hat die Klage die in § 261 Abs. 3 Nr. 1 der Zivilprozessordnung bestimmte Wirkung der Rechtshängigkeit, wenn die Zuständigkeit des Gerichts auf einer dem § 738 Abs. 1 entsprechenden Regelung beruht und wenn das Gericht des Staates, vor dem die Klage auf Schadensersatz anhängig ist, im Falle einer vor einem deutschen Gericht anhängigen Klage die Wirkungen der Rechtshängigkeit anerkennen würde.

(2) Hat ein Kläger vor einem ausländischen Gericht eine Klage gemäß Absatz 1 durchgeführt, so kann er wegen desselben Anspruchs gegen denselben Beklagten bei einem anderen nach § 738 Abs. 1 zuständigen Gericht nicht erneut Klage erheben. Dies gilt nicht, soweit das Verfahren vor dem ausländischen Gericht

¹²⁷ Deze bepaling luidt:

§ 840 Haftung mehrerer

(1) Sind für den aus einer unerlaubten Handlung entstehenden Schaden mehrere nebeneinander verantwortlich, so haften sie als Gesamtschuldner.

(2) Ist neben demjenigen, welcher nach den §§ 831, 832 zum Ersatz des von einem anderen verursachten Schadens verpflichtet ist, auch der andere für den Schaden verantwortlich, so ist in ihrem Verhältnis zueinander der andere allein, im Falle des § 829 der Aufsichtspflichtige allein verpflichtet.

(3) Ist neben demjenigen, welcher nach den §§ 833 bis 838 zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist, ein Dritter für den Schaden verantwortlich, so ist in ihrem Verhältnis zueinander der Dritte allein verpflichtet.

¹²⁸ Herber, 383.

zu seinen Gunsten durchgeführt worden ist und er auf seine Rechte aus diesem Verfahren verzichtet. Satz 1 ist nur anzuwenden, wenn die Gegenseitigkeit verbürgt ist.

§ 738b

Die Vorschriften der §§ 738 und 738a gelten nicht, wenn sich der Zusammenstoß auf dem Rhein oder auf der Mosel ereignet hat.

§ 738a is de uitwerking van artikel 1, 3) van het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952¹²⁹, dat de eiser verbiedt een nieuwe, op dezelfde feiten gegronde vordering voor een andere rechter tegen dezelfde verweerder in te stellen zonder de reeds aangevatte procedure te beëindigen.

§ 738b beoogt de bevoegdheidsbepalingen te eerbiedigen die zijn opgenomen in de Herzene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 (zie art. 7 Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952).

8.65. § 739 breidt het toepassingsgebied van de hele aanvaringstitel expliciet uit tot aanvaringen waarbij naast één of meer zeeschepen ook een binnenschip betrokken is:

Die Vorschriften dieses Titels gelten auch dann, wenn bei dem Unfall ein der Binnenschifffahrt dienendes Schiff beteiligt ist.

Zijn bij de aanvaring geen zeeschepen, maar enkel binnenschepen betrokken, dan gelden echter de aanvaringsregels vervat in de §§ 92-92f van het *Binnenschifffahrtsgesetz*, waarin de bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1960 zijn geïntegreerd.

8.66. Zoals elders reeds vermeld¹³⁰, gelden de aanvaringsregels van het *Handelsgesetzbuch* in principe ook voor overheidsschepen. Dit is bepaald in art. 7(1) van het *Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch* (EGHGB).

8.67. Buiten de reeds geschetste bevoegdheidsregels, is het Duitse aanvarings-IPR niet neergelegd in een specifieke wettelijke regeling. Uit een van vóór de Rome II-Verordening daterende schets door de gezaghebbende auteur Rabe¹³¹ kan het volgende worden onthouden.

Wanneer het Aanvaringsverdrag 1910 van toepassing was, bleef het Duitse aanvaringsrecht, ook al liep het met het verdrag gelijk, en zelfs wanneer de aanvaring plaatsvond in Duitse wateren, voor de in het verdrag geregelde kwesties buiten beschouwing.

Daarnaast werd toepassing gemaakt van de algemene IPR-regels ter zake van onrechtmatige daad. Deze zijn neergelegd in het *Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche* (EGBGB). De relevante bepalingen luiden als volgt:

Art 40. Unerlaubte Handlung

(1) Ansprüche aus unerlaubter Handlung unterliegen dem Recht des Staates, in dem der Ersatzpflichtige gehandelt hat. Der Verletzte kann verlangen, daß anstelle dieses Rechts das Recht des Staates angewandt wird, in dem der Erfolg eingetreten ist. Das Bestimmungsrecht kann nur im ersten Rechtszug bis zum Ende des frühen ersten Termins oder dem Ende des schriftlichen Vorverfahrens ausgeübt werden.

¹²⁹ Rabe, 1009, nrs. 1-2.

¹³⁰ Zie Blauwboek 2.

¹³¹ Rabe, 974-980, nrs. 18-39.

(2) Hatten der Ersatzpflichtige und der Verletzte zur Zeit des Haftungsereignisses ihren gewöhnlichen Aufenthalt in demselben Staat, so ist das Recht dieses Staates anzuwenden. Handelt es sich um Gesellschaften, Vereine oder juristische Personen, so steht dem gewöhnlichen Aufenthalt der Ort gleich, an dem sich die Hauptverwaltung oder, wenn eine Niederlassung beteiligt ist, an dem sich diese befindet.

(3) Ansprüche, die dem Recht eines anderen Staates unterliegen, können nicht geltend gemacht werden, soweit sie

1. wesentlich weiter gehen als zur angemessenen Entschädigung des Verletzten erforderlich,
2. offensichtlich anderen Zwecken als einer angemessenen Entschädigung des Verletzten dienen oder
3. haftungsrechtlichen Regelungen eines für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen Übereinkommens widersprechen.

(4) Der Verletzte kann seinen Anspruch unmittelbar gegen einen Versicherer des Ersatzpflichtigen geltend machen, wenn das auf die unerlaubte Handlung anzuwendende Recht oder das Recht, dem der Versicherungsvertrag unterliegt, dies vorsieht.

Art 41. Wesentlich engere Verbindung

(1) Besteht mit dem Recht eines Staates eine wesentlich engere Verbindung als mit dem Recht, das nach den Artikeln 38 bis 40 Abs. 2 maßgebend wäre, so ist jenes Recht anzuwenden.

(2) Eine wesentlich engere Verbindung kann sich insbesondere ergeben

1. aus einer besonderen rechtlichen oder tatsächlichen Beziehung zwischen den Beteiligten im Zusammenhang mit dem Schuldverhältnis oder
2. in den Fällen des Artikels 38 Abs. 2 und 3 und des Artikels 39 aus dem gewöhnlichen Aufenthalt der Beteiligten in demselben Staat im Zeitpunkt des rechtserheblichen Geschehens; Artikel 40 Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend.

Art 42. Rechtswahl

Nach Eintritt des Ereignisses, durch das ein außervertragliches Schuldverhältnis entstanden ist, können die Parteien das Recht wählen, dem es unterliegen soll. Rechte Dritter bleiben unberührt.

Uit deze regeling volgde dat op aanvaringen in Duitse wateren, voor zover het Aanvaringsverdrag zelf geen toepassing vond, in de regel het Duitse recht van toepassing was.

De Duitse wetgever is in gebreke gebleven een regeling te treffen i.v.m. het recht dat van toepassing is op aanvaringen op volle zee. In theorie kwamen het recht van de vlagstaat van het aanvarende schip en dat van de vlagstaat van het angevaren schip in aanmerking. Omdat de het recht van de vlagstaat door de opkomst van open registers zijn betekenis had verloren, zou het recht van de gewoonlijke verblijfplaats van de scheepseigenaar meer relevant zijn geweest. De regel van artikel 41 EGBGB zou een oplossing hebben kunnen bieden voor het geval van schepen die eigendom zijn van brievenbusvennootschappen in open registerstaten maar in rompbevrachting wordt geëxploiteerd in een ander land. De wettelijke regels maakten een terugvallen op de *lex fori* onmogelijk. Rechtskeuze was wel mogelijk, maar kon uiteraard geen betrekking hebben op de ter plekke toepasselijke scheepvaartreglementen.

Inmiddels moet uiteraard ook in Duitsland de Rome II-Verordening toepassing vinden¹³².

8.68. In het ontwerp van Duits maritiem wetboek uit 2009 zijn i.v.m. aanvaring nog slechts de volgende materiële bepalingen opgenomen:

¹³² Zie *supra*, nr. 8.28.

552 Haftungsgrundsatz

Im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen haftet der Reeder des Schiffes, das den Zusammenstoß verursacht hat, für den durch den Zusammenstoß verursachten Schaden an dem anderen Schiff und den an Bord der Schiffe befindlichen Personen und Sachen, wenn ihn ein Verschulden trifft.

§ 553 Beiderseitiges Verschulden

(1) Trifft die Reeder mehrerer am Zusammenstoß beteiligter Schiffe ein Verschulden, so sind sie zum Ersatz des durch den Zusammenstoß verursachten Schadens am Schiff und den an Bord befindlichen Sachen nach dem Verhältnis der Schwere des ihnen jeweils zur Last fallenden Verschuldens verpflichtet. Kann ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden, so haften die Reeder zu gleichen Teilen.

(2) Für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung einer an Bord befindlichen Person entsteht, haften die Reeder der Schiffe, die ein Verschulden trifft, als Gesamtschuldner. Im Verhältnis zueinander sind die Reeder nach Maßgabe des Absatzes 1 verpflichtet.

§ 554 Fernschädigung

Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Schifffahrtsregel einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne dass ein Zusammenstoß stattfindet, so finden die §§ 552 und 553 entsprechende Anwendung.

§ 555 Beteiligung eines Binnenschiffs

Die §§ 552 bis 554 gelten auch dann, wenn bei dem Zusammenstoß ein Binnenschiff beteiligt ist.

Bij deze bepalingen wordt de volgende toelichting verschaft:

Vorschriften über den Zusammenstoß von Schiffen finden sich im geltenden Recht in den §§ 734 bis 739 HGB sowie in dem Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23.09.1910 (im Folgenden „IÜZ 1910“). Beide Regelungskomplexe sollen bei dem nachfolgenden Regelungsvorschlag berücksichtigt werden. Auf eine ausdrückliche Regelung über den Gerichtsstand (§ 738 HGB) wurde im Hinblick auf das internationale Übereinkommen von 1952 über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen, auf das § 602 HGB-E verweist, verzichtet.

Zu § 552 (Haftungsgrundsatz)

Die Vorschrift sieht – wie § 735 HGB, Artikel 3 IÜZ 1910 – eine grundsätzliche Verschuldenshaftung des Reeders des Schiffes vor, das den Schiffszusammenstoß verursacht hat. Der Reeder haftet in diesem Fall für den Schaden an dem anderen Schiff sowie an den an Bord des anderen Schiffes befindlichen Personen und Sachen. Da das Verschulden des Reeders Tatbestandsvoraussetzung ist, obliegt der Verschuldensnachweis demjenigen, der einen Schadensersatzanspruch gegenüber dem Reeder geltend macht.

Abweichend von § 735 HGB spricht die Vorschrift von einem Verschulden des Reeders, nicht der Besatzung. Für ein Verschulden der Besatzung haftet der Reeder nach § 480 HGBE.

Eine Übernahme des § 734 HGB bzw. des Artikels 2 IÜZ 1910, wonach ein Schiffszusammenstoß, der durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist, keine Schadensersatzansprüche begründet, ist angesichts der Regelung des § 552 HGB-E entbehrlich, da das Vorliegen höherer Gewalt naturgemäß ein Verschulden ausschließt.

Zu § 553 (Beiderseitiges Verschulden)

Die vorgeschlagene Vorschrift entspricht § 736 HGB und Artikel 4 IÜZ 1910.

Absatz 1 Satz 1 regelt den Fall, dass der Zusammenstoß von den Reedern mehrerer beteiligter Schiffe verschuldet ist. Er ordnet an, dass die betroffenen Reeder in diesem Fall anteilig für Schäden am Schiff

und an den an Bord befindlichen Sachen im Verhältnis ihrer jeweiligen Verschuldensanteile haften. Lässt sich ein solches Verhältnis nicht feststellen, bestimmt Satz 2, dass die beteiligten Reeder zu gleichen Teilen haften.

Absatz 2 Satz 1 enthält eine Sonderregelung für Personenschäden: Die verantwortlichen Reeder sollen für Schäden, die durch den Tod oder die Körperverletzung einer an Bord befindlichen Person entsteht, als Gesamtschuldner haften. Dadurch wird gleichzeitig deutlich, dass die Haftung nach Absatz 1 keine Gesamtschuld der beteiligten Reeder begründet. Die Regelung weicht mithin von § 840 Absatz 1 BGB ab.

Satz 2 betrifft das Innenverhältnis der haftenden Reeder untereinander. Der Umfang der jeweiligen Haftung im Innenverhältnis bestimmt sich danach anhand der nach Maßgabe des Absatzes 1 zu ermittelnden Verschuldensanteile. Die Vorschrift enthält eine von dem Verteilungsmaßstab des § 426 Absatz 1 Satz 1 BGB abweichende gesetzliche Bestimmung.

Auf eine Übernahme des § 737 HGB wurde verzichtet, da ein praktisches Bedürfnis für eine solche Regelung nicht festgestellt werden konnte.

Zu § 554 (Fernschädigung)

Die Vorschrift bestimmt, dass die Haftungsgrundsätze der §§ 552, 553 HGB-E auch dann Anwendung finden, wenn ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Schifffahrtsregel einem anderen Schiff oder den an dessen Bord befindlichen Sachen oder Personen einen Schaden zufügt, ohne dass ein Zusammenstoß stattfindet. Sie stimmt mit § 738c HGB und Artikel 13 IÜZ 1910 überein.

Zu § 555 (Beteiligung eines Binnenschiffs)

Unter Übernahme der Regelung des § 739 HGB bzw. des Artikels 1 IÜZ 1910 sollen die §§ 550 bis 552 HGB auch gelten, wenn an dem Zusammenstoß ein Binnenschiff beteiligt ist¹³³.

Verder zijn verjaringsregels opgenomen (in § 588 een éénjarige verjaring voor regresvorderingen i.v.m. personenschade, in § 589 een tweejarige verjaring voor andere vorderingen). De verjaring start met de schadeverwekkende gebeurtenis (§ 590(3)).

Een afzonderlijk artikel verwijst ten slotte naar het Verdrag van 10 mei 1952:

§ 602 Klagen wegen Schiffszusammenstoß

Für Klagen wegen eines Anspruchs aus einem Zusammenstoß oder aus einem unter § 554 fallenden Ereignis zwischen Seeschiffen oder zwischen Seeschiffen und Binnenschiffen gilt das Internationale Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen (BGBl. 1972 II S. 663), auch wenn keines der beteiligten Schiffe einem Vertragsstaat dieses Übereinkommens angehört. Personen, die einem Nichtvertragsstaat angehören, können sich jedoch nicht auf die Bestimmungen des Übereinkommens berufen, wenn die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist.

De toelichting bij dit laatste artikel luidt:

Zu § 602 (Klagen wegen Schiffszusammenstoß)

Für die im Zusammenhang mit einem Schiffszusammenstoß oder einer Fernschädigung nach § 554 HGB-E geltenden Verfahrensregeln soll nach Satz 1 künftig auf das Internationale Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen (BGBl. 1972 II S. 663) verwiesen werden, auch wenn keines der beteiligten Schiffe einem Vertragsstaat dieses Übereinkommens angehört. Satz 2 bestimmt, dass Personen, die einem

¹³³ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, www.zerecht.be en www.droitmaritime.be, 162-164.

Nichtvertragsstaat angehören, sich nicht auf das Übereinkommen berufen können, wenn die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist. Die Vorschrift tritt an die Stelle der §§ 738, 738a HGB¹³⁴.

In de artikelsgewijze toelichting bij de voorgestelde nieuwe Belgische bepalingen zal hier en daar op deze Duitse voorstellen worden teruggekomen.

- ENGELAND

8.69. Het Verenigd Koninkrijk is eveneens partij bij het Aanvaringsverdrag 1910 en het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952. Het is geen partij bij het Aanvaringsverdrag 1960¹³⁵.

In Engeland is de aanvaringsaansprakelijkheid thans¹³⁶ wettelijk geregeld in Part VII van de *Merchant Shipping Act 1995*, dat het opschrift “Liability of Shipowners and Others” draagt en waarvan de hier relevante bepalingen als volgt luiden:

Multiple fault; apportionment, liability and contribution

187 Damage or loss: apportionment of liability

(1) Where, by the fault of two or more ships, damage or loss is caused to one or more of those ships, to their cargoes or freight, or to any property on board, the liability to make good the damage or loss shall be in proportion to the degree in which each ship was in fault.

(2) If, in any such case, having regard to all the circumstances, it is not possible to establish different degrees of fault, the liability shall be apportioned equally.

(3) This section applies to persons other than the owners of a ship who are responsible for the fault of the ships, as well as to the owners of a ship and where, by virtue of any charter or demise, or for any other reason, the owners are not responsible for the navigation and management of the ship, this section applies to the charterers or other persons for the time being so responsible instead of the owners.

(4) Nothing in this section shall operate so as to render any ship liable for any loss or damage to which the fault of the ship has not contributed.

(5) Nothing in this section shall affect the liability of any person under a contract of carriage or any contract, or shall be construed as imposing any liability upon any person from which he is exempted by any contract or by any provision of law, or as affecting the right of any person to limit his liability in the manner provided by law.

(6) In this section “freight” includes passage money and hire.

(7) In this section references to damage or loss caused by the fault of a ship include references to any salvage or other expenses, consequent upon that fault, recoverable at law by way of damages.

188 Loss of life or personal injuries: joint and several liability

(1) Where loss of life or personal injuries are suffered by any person on board a ship owing to the fault of that ship and of any other ship or ships, the liability of the owners of the ships shall be joint and several.

(2) Subsection (3) of section 187 applies also to this section.

(3) Nothing in this section shall be construed as depriving any person of any right of defence on which, apart from this section, he might have relied in an action brought against him by the person injured, or

¹³⁴ *Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts*, www.zeerecht.be en www.droitmaritime.be, 178.

¹³⁵ Voor overzichten van het Engelse aanvaringsrecht, met zoals gebruikelijk de nadruk op rechtspraak en soms een combinatie met de bespreking van andere aansprakelijkheidsregels, zie Chorley-Giles, 365-393; Grime, 217-261; Hill, 283-334; Mandaraka-Sheppard, 529-643; voor commentaar bij de bepalingen van de MSA 1995, zie Fogarty, 572-581, nrs. 15.242-15.265.

¹³⁶ Voordien in de *Maritime Conventions Act 1911*.

any person or persons entitled to sue in respect of such loss of life, or shall affect the right of any person to limit his liability in the manner provided by law.

(4) Subsection (7) of section 187 applies also for the interpretation of this section.

189 Loss of life or personal injuries: right of contribution

(1) Where loss of life or personal injuries are suffered by any person on board a ship owing to the fault of that ship and any other ship or ships, and a proportion of the damages is recovered against the owners of one of the ships which exceeds the proportion in which the ship was in fault, they may recover by way of contribution the amount of the excess from the owners of the other ship or ships to the extent to which those ships were respectively in fault.

(2) Subsection (3) of section 187 applies also to this section.

(3) Nothing in this section authorises the recovery of any amount which could not, by reason of any statutory or contractual limitation of, or exemption from, liability, or which could not for any other reason, have been recovered in the first instance as damages by the persons entitled to sue therefor.

(4) In addition to any other remedy provided by law, the persons entitled to any contribution recoverable under this section shall, for the purposes of recovering it, have the same rights and powers as the persons entitled to sue for damages in the first instance.

Uit Section 187 komt duidelijk naar voor dat de proportionele aansprakelijkheid enkel geldt t.a.v. de vorderingen van de schepen die schuld hebben aan de aanvaring, en niet op deze van derde, onschuldige schepen, die een hoofdelijke aansprakelijkheidsvordering kunnen instellen¹³⁷.

In de *Merchant Shipping Act 1995* is een bepaling opgenomen i.v.m. de verlenging van de verjaringstermijn bij onmogelijkheid van beslag¹³⁸.

8.70. Op aanvaringen in Engelse wateren werd naar Engels IPR in de regel Engels recht toegepast. Dit volgt uit de *Private International Law (Miscellaneous Provisions) Act 1995*, die de klassieke *lex loci delicti*-regel vertaalt¹³⁹. Bedoelde wet bepaalt inderdaad o.m.:

11 Choice of applicable law: the general rule

(1) The general rule is that the applicable law is the law of the country in which the events constituting the tort or delict in question occur.

(2) Where elements of those events occur in different countries, the applicable law under the general rule is to be taken as being—

(a) for a cause of action in respect of personal injury caused to an individual or death resulting from personal injury, the law of the country where the individual was when he sustained the injury;

(b) for a cause of action in respect of damage to property, the law of the country where the property was when it was damaged; and

(c) in any other case, the law of the country in which the most significant element or elements of those events occurred.

(3) In this section “personal injury” includes disease or any impairment of physical or mental condition.

¹³⁷ Fogarty, 575-576, nr. 15.251; Hill, 312; Tetley IMAAL, 251-252.

¹³⁸ Section 190(6) luidt:

(6) Any such court, if satisfied that there has not been during any period allowed for bringing proceedings any reasonable opportunity of arresting the defendant ship within—

(a) the jurisdiction of the court, or

(b) the territorial sea of the country to which the plaintiff's ship belongs or in which the plaintiff resides or has his principal place of business,

shall extend the period allowed for bringing proceedings to an extent sufficient to give a reasonable opportunity of so arresting the ship.

¹³⁹ Tetley IMAAL, 264.

12 Choice of applicable law: displacement of general rule

(1) *If it appears, in all the circumstances, from a comparison of—*

(a) *the significance of the factors which connect a tort or delict with the country whose law would be the applicable law under the general rule; and*

(b) *the significance of any factors connecting the tort or delict with another country, that it is substantially more appropriate for the applicable law for determining the issues arising in the case, or any of those issues, to be the law of the other country, the general rule is displaced and the applicable law for determining those issues or that issue (as the case may be) is the law of that other country.*

(2) *The factors that may be taken into account as connecting a tort or delict with a country for the purposes of this section include, in particular, factors relating to the parties, to any of the events which constitute the tort or delict in question or to any of the circumstances or consequences of those events.*

Aanvaringen op volle zee werden in Engeland in de regel beoordeeld naar de “general maritime law as administered in England”, d.w.z. de Engelse *admiralty law* en meer concreet de regels van het Aanvaringsverdrag 1910¹⁴⁰.

Inmiddels geldt ook in Engeland uiteraard de Rome II-Verordening.

- FRANKRIJK

8.71. Frankrijk is partij bij het Aanvaringsverdrag 1910, het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952 en het Aanvaringsverdrag 1960.

8.72. Het Aanvaringsverdrag 1910 wordt ook in Frankrijk geacht rechtstreekse werking te hebben¹⁴¹. Het werd vrij getrouw overgenomen in de Franse *Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer* (art. 1-7)¹⁴².

Anders dan in de Belgische Zeewet, is in artikel 1 van de *Loi n° 67-545* artikel 1 van het Aanvaringsverdrag 1910 overgenomen. Bovendien voorziet dit wetsartikel in een uitbreiding van het toepassingsgebied van de internationale regelen. Het luidt m.n. als volgt:

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

Ook weer in tegenstelling tot de Belgische Zeewet, is de *Loi n° 67-545* niet van toepassing op aanvaringen tussen binnenschepen. De aanvaring tussen binnenschepen wordt in Frankrijk geregeld door de *Loi du 5 juillet 1934 relative à l'abordage en navigation intérieure*.

Anderzijds is het toepassingsgebied van de aanvaringsregels van de *Loi n° 67-545* uitgebreid tot overheidsschepen. Artikel 8 van de *Loi n° 67-545* bepaalt:

¹⁴⁰ Tetley IMAAL, 263-264.

¹⁴¹ Zie Bonassies, P., “Les conventions de droit maritime privé et le problème de l'effet direct des traités”, in Centre de droit maritime et océanique, *Annuaire de droit maritime et océanique*, XXVI – 2008, Nantes / Parijs, Centre de droit maritime et océanique / Pédone, 2008, (473), 478.

¹⁴² Zoals in de andere Blauwboeken wordt niet ingegaan op de corresponderende bepalingen van de nieuwe *Code des transports*.

Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article 7, troisième alinéa, sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public.

8.73. Opmerkenswaard is dat de Franse rechtsleer de in het Aanvaringsverdrag (art. 2) en ook in de Franse *Loi n° 67-545* (art. 2) opgenomen speciale regeling betreffende de toevallige aanvaring, de aanvaring ingevolge overmacht en de twijfelachtige aanvaring, als voorbijgestreefd, nutteloos en zelfs verwarrend beschouwt¹⁴³. Zoals gezien weerklinkt gelijkaardige kritiek in Duitsland¹⁴⁴. De Franse wettekst blijft echter getrouw aan het Verdrag, en gewaagt overigens, anders dan de Duitse, consistent van “la faute” van het schip (zie ook art. 3).

Ook wordt gesteld dat het Aanvaringsverdrag 1910 (art. 4, eerste lid) en de Franse *Loi* (art. 4, eerste lid) ten onrechte gewagen van een “faute commune” van de twee schepen¹⁴⁵.

In Frankrijk wordt er eveneens van uitgegaan dat het onschuldige derde schip de schuldige schepen hoofdelijk kan aanspreken, omdat het in het Verdrag en de *Loi* ingeschreven principe van de proportionele aansprakelijkheden niet op de vordering van eerstgenoemd schip van toepassing is¹⁴⁶.

8.74. Zoals in de Belgische Zeewet, is in de Franse wet het principe dat er geen vermoeden van fout geldt niet herhaald¹⁴⁷.

8.75. In Frankrijk geldt, anders dan in België, een verlenging van de verjaringstermijn ingeval van onmogelijkheid van beslag. In navolging van artikel 7, vierde lid van het Aanvaringsverdrag 1910 bepaalt artikel 7 van de *Loi n° 67-545* inderdaad:

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année à partir du jour du paiement.

Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Volgens gezaghebbende Franse rechtsleer is de verlengingsregel nutteloos en wordt hij nooit gebruikt. Het feit dat geen beslag kan worden gelegd is immers geen beletsel om een aansprakelijkheidsvordering in te stellen. De verlengingsmogelijkheid zou alleen van belang zijn t.a.v. de Engelse vordering *in rem*¹⁴⁸.

De Franse rechtspraak oordeelt dat de specifieke zeerechtelijke verjaringstermijn ter zake van aanvaring voorrang heeft op de gemeenrechtelijke regels i.v.m. de verjaring van de burgerlijke

¹⁴³ Bonassies-Scapel, 271, nr. 392; Jambu-Merlin, O., “A l’abordage ! Pour une unicité du régime de l’abordage”, *DMF* 2009, (375), 377.

¹⁴⁴ Zie *supra*, nr. 8.62.

¹⁴⁵ Bonassies-Scapel, 272, nr. 393; Jambu-Merlin, O., “A l’abordage ! Pour une unicité du régime de l’abordage”, *o.c.*, 377.

¹⁴⁶ Zie o.m. Bonassies-Scapel, 273-274, nr. 397; Rodière TGDM EDM, 57-58, nr. 45; Tetley IMAAL, 254.

¹⁴⁷ Rodière TGDM EDM, 42, nr. 34.

¹⁴⁸ Zie Rodière-du Pontavice, 444, nr. 448.

vorderingen die voortspuiten uit een misdrijf¹⁴⁹. Dit stemt wat het principe betreft overeen met de reeds geschetste Belgische regeling¹⁵⁰.

8.76. Wat betreft internationale rechtsmacht geldt vooreerst het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952, dat in de praktijk weinig toepassing vindt¹⁵¹.

Voorts geldt nog de volgende bijzondere bevoegdheidsregel, opgenomen in artikel 1 van het *Décret n° 68-65 du 19 janvier 1968 relatif aux événements de mer*:

En cas d'abordage, le demandeur pourra, à son choix, assigner devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui du port français dans lequel soit l'un, soit l'autre des deux navires s'est réfugié en premier lieu ou a été saisi.

Si l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la juridiction française, l'assignation, pourra également être donnée devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite¹⁵².

Los van de gelding van het Aanvaringsverdrag 1910 was het toepasselijk recht in principe dat van de kuststaat voor aanvaringen in havens en de territoriale zee (de *lex loci delicti commissi*); t.a.v. een aanvaring op volle zee komen blijkbaar de wet van de vlag en de *lex fori* in aanmerking¹⁵³.

Ook in Frankrijk speelt nu de Rome II-Verordening.

- LUXEMBURG

8.77. Luxemburg is partij bij het Aanvaringsverdrag 1910 en het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952¹⁵⁴. Naar beide verdragen wordt expliciet verwezen in de Luxemburgse *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois*¹⁵⁵.

De wet zelf beperkt zich wat het materiële aanvaringsrecht betreft tot vier artikelen.

Artikel 111 bepaalt:

Pour les besoins de l'application de l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910, lorsque la responsabilité de l'un des navires en cause à l'égard d'une ou plusieurs victimes ou de leurs ayants droit fait l'objet de dispositions légales ou contractuelles par l'effet desquelles ladite responsabilité se trouve supprimée ou limitée, la ou lesdites victimes ou leurs ayants droit ne peuvent rien obtenir de l'autre navire en cause au-delà de la part de responsabilité de celui-ci.

In zoverre deze bepaling betrekking heeft op ladingbelanghebbenden die schade lijden ten gevolge een aanvaring tussen twee schuldige schepen, lijkt zij op het eerste gezicht te bevestigen wat is bepaald in artikel 4, tweede lid van het Aanvaringsverdrag 1910. Indien het aangehaalde wetsartikel evenwel ook toepassing vindt bij schade veroorzaakt door dood en verwonding, lijkt

¹⁴⁹ Zie Rodière-du Pontavice, 444, nr. 447 en de verwijzingen aldaar.; vgl. echter Rodière TGDM EDM, 94-95, nr. 85.

¹⁵⁰ Zie *supra*, nrs. 8.19 e.v.

¹⁵¹ Bonassies-Scapel, 275, nr. 399; zie voorts Rodière TGDM EDM, 104-108, nrs. 97-99.

¹⁵² Zie nader o.m. Rodière-du Pontavice, 441-443, nr. 446.

¹⁵³ Kort Bonassies-Scapel, 276, nr. 401; Rodière-du Pontavice, 432, nr. 434 ; vgl. reeds Rodière TGDM EDM, 113-118, nrs. 105-109.

¹⁵⁴ De goedkeuring werd gegeven bij *Loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime*.

¹⁵⁵ Meer bepaald vlak onder de hoofding van "Titre 6 - Du commerce maritime".

het moeilijk verenigbaar met artikel 4, derde lid van het Aanvaringsverdrag, dat in een aansprakelijkheid *in solidum* voorziet. Rechtspraak of rechtsleer over de besproken bepaling werd niet teruggevonden.

Artikel 112 van de Luxemburgse wet breidt het toepassingsgebied van het Aanvaringsverdrag 1910 uit tot de situaties waarin alle belanghebbenden onderhorigen zijn van dezelfde Staat als de rechtbank waar de zaak aanhangig is:

Les dispositions de la convention précitée s'appliquent également au cas visé par son article 12-2°.

Artikel 113 bevat een bepaling analoog aan de artikelen 1, tweede lid en 8 van de Franse *Loi n° 67-545* en luidt:

Pour les besoins de l'application des règles relatives à l'abordage, la notion de navire vise tous engins flottants à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe. Ces règles s'appliquent également aux navires affectés à un service public.

Artikel 114 bevat tot slot een bepaling die correspondeert met die van artikel 13 van het Aanvaringsverdrag 1910 en artikel 256 van de Belgische Zeewet:

Au sens de la présente loi, les dispositions relatives à l'abordage sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manoeuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

- NEDERLAND

8.78. Nederland is partij bij het Aanvaringsverdrag 1910 en bij het Aanvaringsverdrag 1960, die beide worden geacht rechtstreekse werking te hebben¹⁵⁶. Het is geen partij bij het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952.

8.79. Doordat Nederland gebonden is door beide Aanvaringsverdragen uit 1910 en 1960, komen in Boek 8 NBW twee afzonderlijke regelingen voor: één voor aanvaring veroorzaakt door zeeschepen (art. 8:540-8:547), geïnspireerd door eerstgenoemd verdrag, en één voor aanvaring tussen binnenschepen (art. 8:1000-8:1007), gebaseerd op het tweede.

De zeeaanvaring is geregeld als volgt:

Artikel 540

Aanvaring is de aanraking van schepen met elkaar.

Artikel 541

Onder voorbehoud van de Wet aansprakelijkheid olietankschepen vindt het in deze afdeling omtrent aanvaring bepaalde eveneens toepassing indien schade door een zeeschip is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had.

¹⁵⁶ Zie o.m. Cleton, 243; Flach, 186; Oostwouder, 107; Smeele, F.G.M., "Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking", in De Ly, F., Haak, K.F. en van Boom, W.H. (Red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie?*, Den Haag, Boom, 2006, (225), 246; van der Velde, 201. In het licht van art. 12, tweede lid, 1 van het Aanvaringsverdrag heeft Nederland geen eis van wederkerigheid gesteld (Cleton, 245).

Artikel 542

Indien een zeeschip door een aanvaring schade heeft veroorzaakt, dan wel aan een zeeschip, deszelfs opvarenden of de zaken aan boord daarvan door een schip schade is veroorzaakt, wordt de aansprakelijkheid voor deze schade geregeld door deze afdeling.

Artikel 543

Indien de aanvaring is veroorzaakt door toeval, indien zij is toe te schrijven aan overmacht of indien twijfel bestaat omtrent de oorzaken der aanvaring, wordt de schade gedragen door hen, die haar hebben geleden.

Artikel 544

Indien de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van één schip, is de eigenaar van het schip, dat de schuld had, verplicht de schade te vergoeden.

Artikel 545

1. Indien twee of meer schepen gezamenlijk door hun schuld een aanvaring hebben veroorzaakt, zijn de eigenaren daarvan zonder hoofdelijkheid aansprakelijk voor de schade, toegebracht aan medeschuldige schepen en aan goederen, die zich aan boord daarvan bevinden, en hoofdelijk voor alle overige schade.

2. Is de aansprakelijkheid niet hoofdelijk, dan zijn de eigenaren van de schepen, die gezamenlijk door hun schuld de aanvaring hebben veroorzaakt, tegenover de benadeelden aansprakelijk in verhouding tot het gewicht van de schuld van hun schepen; indien echter de omstandigheden meebrengen, dat die verhouding niet kan worden vastgesteld of indien blijkt dat de schuld van deze schepen gelijkwaardig is wordt de aansprakelijkheid in gelijke delen verdeeld.

3. Is de aansprakelijkheid hoofdelijk, dan moet elke der aansprakelijke eigenaren zijn door het tweede lid van dit artikel vastgestelde aandeel in de betaling aan de schuldeiser voor zijn rekening nemen. Onder voorbehoud van artikel 364 en artikel 880 heeft hij, die meer dan zijn aandeel heeft betaald, voor het overschot verhaal op zijn medeschuldners, die minder dan hun aandeel hebben betaald.

Artikel 546

Er bestaan geen wettelijke vermoedens van schuld met betrekking tot de aansprakelijkheid voor aanvaring; het schip, dat in aanraking komt met een andere, zo nodig behoorlijk verlichte, vaste of te bekwamer plaatse vastgemaakte zaak, geen schip zijnde, is aansprakelijk voor de schade, tenzij blijkt dat de aanraking niet is veroorzaakt door schuld van het schip.

Artikel 547

De krachtens deze afdeling bestaande aansprakelijkheid wordt niet opgeheven ingeval de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van een loods, zelfs niet als het gebruik van deze verplicht is.

De bepalingen over de aanvaring tussen binnenschepen luiden:

Artikel 1000

Onder binnenschepen worden in deze afdeling mede verstaan draagvleugelboten, vloten, veerponten, beweegbare delen van schipbruggen, baggermolens, drijvende kranen, elevatoren en alle drijvende werktuigen, pontons of materiaal van soortgelijke aard, die voldoen aan de in de artikelen 1 en 3 ten aanzien van binnenschepen vermelde vereisten.

Artikel 1001

Aanvaring is de aanraking van schepen met elkaar.

Artikel 1002

Het in deze afdeling omtrent aanvaring bepaalde vindt – voor zover niet afdeling 1 van titel 6 van toepassing is – eveneens toepassing indien schade door een binnenschip is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaatsbad.

Artikel 1003

Indien een binnenschip door een aanvaring schade heeft veroorzaakt, wordt de aansprakelijkheid voor deze schade geregeld door deze afdeling, voor zover althans niet afdeling 1 van titel 6 van toepassing is.

Artikel 1004

1. Verplichting tot schadevergoeding op grond van deze afdeling bestaat slechts indien de schade is veroorzaakt door schuld. Er bestaat geen wettelijk vermoeden van schuld terzake van een aanvaring, doch het schip, dat in aanraking komt met een andere, zo nodig behoorlijk verlichte, vaste of te bewaamer plaats vastgemaakte zaak, geen schip zijnde, is aansprakelijk voor de schade, tenzij blijkt dat de schade niet is veroorzaakt door schuld van het schip.

2. Indien de schade is veroorzaakt door toeval, indien zij is toe te schrijven aan overmacht of indien haar oorzaken niet kunnen worden vastgesteld, wordt zij gedragen door hen, die haar hebben geleden.

3. In geval van slepen is ieder binnenschip, dat deel uitmaakt van een sleep, slechts aansprakelijk indien er schuld aan zijn zijde is.

Artikel 1005

Indien de schade is veroorzaakt door de schuld van één binnenschip, is de eigenaar van dit schip verplicht de schade te vergoeden.

Artikel 1006

1. Indien twee of meer binnenschepen gezamenlijk door hun schuld schade hebben veroorzaakt, zijn de eigenaren daarvan zonder hoofdelijkheid aansprakelijk voor de schade, toegebracht aan medeschuldige schepen en aan goederen, die zich aan boord daarvan bevinden, en hoofdelijk voor alle overige schade.

2. Is de aansprakelijkheid niet hoofdelijk, dan zijn de eigenaren van de schepen, die gezamenlijk door hun schuld de schade hebben veroorzaakt, tegenover de benadeelden aansprakelijk in verhouding tot het genicht van de schuld van hun schepen; indien echter de omstandigheden meebrengen, dat die verhouding niet kan worden vastgesteld of indien blijkt dat de schuld van deze schepen gelijkwaardig is, wordt de aansprakelijkheid in gelijke delen verdeeld.

3. Is de aansprakelijkheid hoofdelijk, dan moet elke der aansprakelijke eigenaren zijn door het tweede lid van dit artikel vastgestelde aandeel in de betaling aan de schuldeiser voor zijn rekening nemen. Onder voorbehoud van de artikelen 880 en 364 heeft hij, die meer dan zijn aandeel heeft betaald, voor het overschot verhaal op zijn medeschuldigen die minder dan hun aandeel hebben betaald. Verlies, veroorzaakt door het onvermogen van een der eigenaren van de medeschuldige schepen om te betalen, wordt over de andere eigenaren omgeslagen in de door het tweede lid van dit artikel vastgestelde verhouding.

Artikel 1007

De krachtens deze afdeling bestaande aansprakelijkheid wordt niet opgeheven ingeval de schade is veroorzaakt door de schuld van een loods, zelfs niet als het gebruik van deze verplicht is.

8.80. Het Nederlandse recht valt vooral op doordat het toepassingsgebied van de aanvaringsregelen is uitgebreid tot alle vormen van schadeverwekkende handelingen door schepen (zgn. schadevaringen), met inbegrip van de schade toegebracht aan zaken die geen schip zijn¹⁵⁷. Zo vallen ook schadegevallen waarbij slechts één schip betrokken is onder het toepassingsgebied van de aanvaringsregels, bijv. de schade veroorzaakt door de aanraking van een schip met een staketsel (zie art. 8:541 en 8:1002). Deze uitbreiding van het toepassingsgebied van

¹⁵⁷ Zie recent Claringbould, M.H., “Uitbreiding van het begrip aanvaring”, in LA Huybrechts, 67-81.

de regels betreffende aanvaring is aanzienlijk ruimer dan deze waarin wordt voorzien door artikel 13 van het Aanvaringsverdrag 1910 en artikel 256 van de Belgische Zeewet. Laatstgenoemde bepalingen hebben immers enkel betrekking op schade door een schip toegebracht aan een ander schip of aan de zich aan boord bevindende zaken of personen. Voorts vereisen zij dat de schade is veroorzaakt door de uitvoering of het verzuim van een stuurbeweging of door niet-inachtneming van de verordeningen. Dit vereiste werd niet opgenomen in Nederlands recht. Op deze manier kan bijv. ook de schade veroorzaakt door de verspreiding van onmatige rook, explosies of brand onder de regels inzake aanvaring vallen¹⁵⁸.

De Nederlandse wetgever is van oordeel dat een striktere afbakening van wat als aanvaring dient te worden beschouwd, vooral belang had toen de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid enkel kon beperken voor door aanvaring ontstane schade. Wanneer de mogelijkheid tot beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar niet specifiek wordt gegeven voor het geval waarin de schade ontstaat uit de raak van twee schepen, staat niets de uitbreiding van het toepassingsgebied van de bepalingen over aanvaring in de weg¹⁵⁹.

8.81. De in artikel 11 van het Aanvaringsverdrag 1910 opgenomen uitzondering voor bepaalde overheidsschepen werd doelbewust niet in de Nederlandse wetgeving overgenomen. Een uitbreiding van het toepassingsgebied van de verdragsregels werd als verenigbaar met het Verdrag beschouwd¹⁶⁰.

8.82. Het is momenteel niet duidelijk of naar Nederlands recht de arbeidsongevallen aan boord van een schip, zonder dat de schade veroorzaakt is door een ander schip of door de raak met een vast voorwerp, onder toepassing van de aanvaringsregels kunnen vallen. De Nederlandse Hoge Raad beantwoordde deze vraag positief in het Zilverstad-arrest¹⁶¹, maar stootte daarmee op kritiek in de rechtsleer. Daarin wordt geargumenteed dat de Nederlandse wetgever slechts de gevallen van externe onrechtmatige daden (waarbij de schade zich voordoet buiten het schip) onder de toepassing van de bepalingen inzake aanvaring heeft willen brengen en nooit de bedoeling heeft gehad om die bepalingen ook te doen gelden m.b.t. interne onrechtmatige daden¹⁶².

8.83. Ofschoon velen de overname in nationale wetgeving van artikel 2 van het Aanvaringsverdrag 1910 betreffende toevallige aanvaring, aanvaring ingevolge overmacht en twijfelachtige aanvaring overbodig achten, heeft de Nederlandse wetgever in artikel 8:543 toch voor dergelijke overname geopteerd, teneinde aan de verdragsregeling getrouw te blijven¹⁶³.

8.84. In de artikelen 8:544 en 8:545 wordt doelbewust over de “schuld” van een schip gesproken, en wordt niet het woord “fout” gebruikt¹⁶⁴. Met het oog op verdragsconforme interpretatie en inz. om rekening te kunnen houden met internationale ontwikkelingen, heeft de Nederlandse wetgever zich doelbewust van een nadere definitie van het begrip “schuld” onthouden¹⁶⁵.

8.85. Opvallend is ook dat schepen bij uitdrukkelijke wetsbepaling uit het toepassingsgebied zijn gesloten van de gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregel i.v.m. gebrekkige zaken. Artikel 173 van Boek 6 NBW luidt inderdaad:

¹⁵⁸ PG Boek 8 NBW, 569.

¹⁵⁹ PG Boek 8 NBW, 569; zie o.m. ook van der Velde, 202.

¹⁶⁰ Zie PG Boek 8 NBW, 566-567.

¹⁶¹ Hoge Raad, 8 november 1996, NJ 1998, nr. 297.

¹⁶² Van der Velde, 203-204 en, over het onderscheid tussen interne en externe onrechtmatige daden, *ibid.*, 186-187.

¹⁶³ PG Boek 8 NBW, 572.

¹⁶⁴ Zie PG Boek 8 NBW, 572; zie o.m. ook van der Velde, 205.

¹⁶⁵ PG Boek 8 NBW, 573; zie ook Cleton, 247.

1. De bezitter van een roerende zaak waarvan bekend is dat zij, zo zij niet voldoet aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden aan de zaak mag stellen, een bijzonder gevaar voor personen of zaken oplevert, is, wanneer dit gevaar zich verwezenlijkt, aansprakelijk, tenzij aansprakelijkheid op grond van de vorige afdeling zou hebben ontbroken indien hij dit gevaar op het tijdstip van ontstaan daarvan zou hebben gekend.

2. Indien de zaak niet aan de in het vorige lid bedoelde eisen voldoet wegens een gebrek als bedoeld in afdeling 3 van titel 3, bestaat geen aansprakelijkheid op grond van het vorige lid voor schade als in die afdeling bedoeld, tenzij

a. alle omstandigheden in aanmerking genomen, aannemelijk is dat het gebrek niet bestond op het tijdstip waarop het produkt in het verkeer is gebracht of dat het gebrek op een later tijdstip is ontstaan; of

b. het betreft zaakschade ter zake waarvan krachtens afdeling 3 van titel 3 geen recht op vergoeding bestaat op grond van de in die afdeling geregelde franchise.

3. De vorige leden zijn niet van toepassing op dieren, schepen en luchtvaartuigen.

8.86. In artikel 8:545 NBW wordt afgeweken van artikel 4 van het Aanvaringsverdrag 1910, omdat de corresponderende tekst van het Aanvaringsverdrag 1960 van betere kwaliteit werd geacht. De bedoelde bepalingen betreffen de aanvaring door de schuld van twee (of meer) schepen. Om met het Aanvaringsverdrag 1910 in overeenstemming te blijven, werd de laatste zin van artikel 4 van het Aanvaringsverdrag 1960, die bepaalt dat het verlies dat ontstaat wanneer één van de tot schadevergoeding gehouden partijen insolvent is, wordt gedragen door de andere tot schadevergoeding gehouden partijen in verhouding met hun aandeel in de schuld, echter niet overgenomen, omdat voormelde verdragsbepaling, aldus de Nederlandse wetgever, een aansprakelijkheid vestigt die verder gaat dan wat volgens het Aanvaringsverdrag 1910 geoorloofd is¹⁶⁶.

8.87. Artikel 8:545.3 verwijst naar artikel 8:364.1, dat luidt:

Wordt een reder of een bevrachter van een schip, dan wel een vervoerder met een schip terzake van dood of letsel van een persoon of terzake van beschadiging van een zaak, buiten overeenkomst aangesproken door iemand die geen partij is bij een exploitatie-overeenkomst, dan is hij tegenover deze niet verder aansprakelijk dan hij uit overeenkomst zou zijn.

Deze bepaling vult de nationale beleidsruimte in die wordt gelaten door artikel 4, vierde lid van het Aanvaringsverdrag 1910. Zij vermijdt dat de scheepseigenaar aan zijn passagier, tegenover hij wettelijk allicht maar een beperkte aansprakelijkheid voor personenschade heeft te dragen, aan de andere, medeschuldige scheepseigenaar in het raam van een regresvordering een hogere schadevergoeding moet betalen¹⁶⁷.

8.88. Een in Boek 8 NBW ten opzichte van het oude recht doorgevoerde innovatie is de opname in artikel 8:546 van het in artikel 6, tweede lid van het Aanvaringsverdrag 1910 vastgestelde principe dat er geen wettelijke vermoedens van schuld bestaan. Zoals gezien is dit principe momenteel niet opgenomen in de Belgische Zeewet¹⁶⁸. De Nederlandse wetgever achtte overname nuttig, omdat het een vingervijzing geeft voor de interpretatie van het begrip “schuld”¹⁶⁹.

¹⁶⁶ Zie PG Boek 8 NBW, 567 en nader 574 e.v.

¹⁶⁷ Zie PG Boek 8 NBW, 576-577.

¹⁶⁸ Zie *supra*, nr. 8.43.

¹⁶⁹ PG Boek 8 NBW, 577.

8.89. In Boek 8 NBW zijn ook specifieke verjaringsregels m.b.t. aanvaring opgenomen (art. 8:1790 e.v.). Hierin valt op dat Nederland, zoals o.m. Frankrijk, maar op een sterk geëlaboreerde wijze, de verlenging bij onmogelijkheid van beslag heeft ingevoerd (zie art. 8:1792). De rechtsleer vraagt zich echter af of deze regeling wel nodig is¹⁷⁰.

8.90. Het Wetboek van Rechtsvordering bevat een bijzondere bevoegdheidsregel terzake van aanvaringsvorderingen¹⁷¹.

8.91. In de Wet van 18 maart 1993 “houdende enige bepalingen van internationaal privaatrecht met betrekking tot het zeerecht, het binnenvaartrecht en het luchtrecht” zijn specifieke IPR-regels met betrekking tot aanvaring opgenomen¹⁷². Bedoelde regels zijn gebaseerd op de voormelde Regelen van Rio¹⁷³. Nederland is één van de weinige landen die over een specifieke wettelijke regeling van het toepasselijke recht beschikken¹⁷⁴.

Artikel 7 van voornoemde wet bepaalt:

1. In dit artikel wordt onder aanvaring verstaan: de aanraking van schepen met elkaar. Het heeft uitsluitend betrekking op aansprakelijkheid voor schade door een aanvaring welke is veroorzaakt door schepen en op schade welke is ontstaan aan die schepen of aan opvarenden of zaken aan boord van die schepen. Voor de toepassing van dit artikel wordt een schip als met een Staat verbonden beschouwd, indien het door of vanwege die Staat teboek staat of van een zeebrief of daarmee gelijk te stellen document is voorzien, dan wel bij gebreke van elke teboekstelling, zeebrief of ander daarmee gelijk te stellen document, toebehoort aan een onderdaan van die Staat.

2. Behoudens het bepaalde in de leden 3 en 4 hierna, is op de aansprakelijkheid van een schip terzake van een aanvaring in de binnenwateren of in de territoriale wateren van een Staat het recht van die Staat van toepassing, en terzake van een aanvaring in volle zee het recht van de Staat waar de vordering tot schadevergoeding wordt ingesteld.

3. Indien de bij een aanvaring betrokken schepen met verschillende Staten zijn verbonden die alle partij zijn bij eenzelfde verdrag betreffende de aansprakelijkheid voor een aanvaring, of althans het recht van al die Staten overeenkomt met de beginselen van een zodanig verdrag, vinden de bepalingen van dat verdrag, onderscheidenlijk de daarmee overeenstemmende bepalingen van het recht van die Staten toepassing.

4. Indien bij een aanvaring slechts schepen betrokken zijn die op dat tijdstip met eenzelfde Staat zijn verbonden, is het recht van die Staat van toepassing. Deze regel geldt niet indien bij de aanvaring uitsluitend binnenschepen betrokken zijn.

5. Bij het bepalen van de aansprakelijkheid wordt, ongeacht het daarop toepasselijke recht, rekening gehouden met alle regels die ten tijde van de aanvaring voor de navigatie ter plaatse golden.

6. Het op de aansprakelijkheid toepasselijke recht bepaalt in het bijzonder:

a. de gronden van aansprakelijkheid;

b. de gronden voor ontheffing van aansprakelijkheid en elke verdeling van aansprakelijkheid;

c. de aard van de voor vergoeding vatbare schade;

d. de omvang van schade;

e. wie uit eigen hoofde recht hebben op vergoeding van geleden schade;

f. de aansprakelijkheid

¹⁷⁰ Cleton, 253.

¹⁷¹ Art. 635 bepaalt m.n.:

In zaken van aanvaring of van een voorval als bedoeld in artikel 541 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, is mede bevoegd de rechter van de plaats waarin het kantoor waar het schip te boek staat in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek, is gelegen.

¹⁷² Wet 18 maart 1993, houdende enige bepalingen van internationaal privaatrecht met betrekking tot het zeerecht, het binnenvaartrecht en het luchtrecht (*Stb.* 1993, 168).

¹⁷³ Zie *supra*, nr. 8.58.

¹⁷⁴ Voor commentaar, zie inz. Boonk, 270-277; Cleton, 254-256; van der Velde, 207-225.

- van de vertegenwoordigde voor gedragingen van zijn vertegenwoordigers;
- voor gedragingen van personen in dienst van de aangesprokene of anderszins te zijnen behoeve werkzame personen;
- van het schip of van de eigenaar of exploitant van het schip voor gedragingen van een loods;
- g. de mogelijkheid tot overdracht of overgang van het recht op schadevergoeding;
- h. de bewijslast en de kracht van vermoedens;
- i. de termijn voor de verjaring of het verval van een aanspraak op schadevergoeding, alsmede het tijdstip van aanvang van die termijn en van zijn stuiting of schorsing.

De aangehaalde regel werd na de invoering van de Rome II-Verordening niet gewijzigd. Desalniettemin moet de Verordening in principe worden geacht in de plaats te zijn gekomen¹⁷⁵.

In het ontworpen artikel 164 van Boek 10 NBW is echter de volgende regeling behouden m.b.t. aanvaringen in volle zee:

Voor zover de aansprakelijkheid ter zake van een aanvaring in volle zee niet wordt bestreken door de Verordening «Rome II», is daarop van toepassing het recht van de staat waar de vordering wordt ingesteld. De eerste zin is eveneens van toepassing indien schade door een zeeschip is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had.

In de Memorie van Toelichting wordt het volgende gesteld:

«Rome II» bevat geen uitzondering voor aanvaringen. De verordening is daarmee van toepassing op aanvaring, dat wil zeggen aanraking van schepen met elkaar (artikelen 540 en 1001 Boek 8) alsmede op de gevallen waarin door een schip schade is veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had (artikelen 541 en 1002 Boek 8), hierna aan te duiden als «oneigenlijke aanvaring». Zij bestrijkt derhalve het terrein van artikel 7 Wet IPR zee-, binnenvaart- en luchtrecht. Evenals deze wet vernijst «Rome II» voor aanvaringen in territoriale wateren volgens de hoofdregel van artikel 4, eerste lid (plaats directe schade) naar het recht van de staat in wiens territoriale wateren de aanvaring plaatsvond. Deze hoofdregel biedt evenwel geen oplossing voor aanvaringen in volle zee, aangezien dan de plaats van de schade niet gekoppeld kan worden aan het grondgebied van een staat. Voor dat geval biedt «Rome II» slechts een partiële oplossing, namelijk voor het geval waarin de laedens en de gelaedeerde beiden hun gewone verblijfplaats in een bepaalde staat hadden (artikel 4, tweede lid) of waarin een kennelijk nauwere band met een andere staat bestaat (artikel 4, derde lid). Daarnaast blijft uiteraard ook de mogelijkheid van rechtskeuze open (artikel 14) Indien echter aan de hand van de zojuist genoemde bepalingen niet kan worden vastgesteld welke recht op een aanvaring in volle zee van toepassing is, zal het toepasselijke recht moeten worden vastgesteld aan de hand van de bestaande regeling van artikel 7 van de Wet IPR zee-, binnenvaart- en luchtrecht. Deze regeling is in artikel 164 overgenomen, met dien verstande dat door de toevoeging van een aan artikel 541 van Boek 8 ontleende zin het toepassingsbereik is uitgebreid tot gevallen van oneigenlijke aanvaring. Men kan hierbij denken aan door een schip veroorzaakte schade aan installaties in volle zee, zoals bijvoorbeeld windmolens. Voorts is het wenselijk geacht de rechtspraktijk te attenderen op het aanvullende karakter van deze bepaling¹⁷⁶.

- ANDERE LANDEN

8.92. Noorwegen is eveneens partij bij het Aanvaringsverdrag 1910. De bepalingen over aanvaring zijn opgenomen in de Sections 161 tot 164 van het Noors Maritiem Wetboek, welke luiden:

¹⁷⁵ Zie inz. Boonk, H., "De betekenis van Rome II voor het zeerecht", *NiPR* 2008, (469), 477; van der Velde, 313-318.

¹⁷⁶ *Stukken*, Tweede Kamer, 2009-2010, 32 137, nr. 3, 94-95.

Section 161 Collisions resulting from Faults on one or both Sides

When damage is caused to ships, goods, or persons as a result of a collision between ships and the fault is all on one side, that side shall cover the damage.

If there is fault on both sides, they shall both cover the damage in proportion to the faults committed on each side. If the circumstances give no grounds for an apportionment in any definite proportion, the damage shall be apportioned equally.

Each of the sides at fault is only liable for such proportion of the damages which falls upon it. In the event of personal injury, however, they shall be jointly and severally liable.

If any party has paid more than is finally due from it, it shall have a right of recourse against the other party at fault for the excess. Against such a claim for recourse, the latter can invoke the same right to exemption from or limitation of liability as it would have been entitled to in relation to the injured party by virtue of the law applicable to the relation between it and the injured party, or by virtue of any valid contractual exemption clause. Such a reservation can nevertheless not be invoked in so far as it exempts from or limits the liability beyond what would follow from Chapters 13, 14 and 15 or corresponding provisions under a foreign law which in such event applies in relation to the injured party.

When determining the question of fault, the Court shall especially consider whether or not there was time for deliberation.

Section 162 Accidental Collision

If a collision was accidental or it cannot be established that it was caused by fault on either of the sides, each ship shall bear its own loss.

Section 163 Collision without Contact

The provisions of the present Code relating to collisions between ships shall also apply when a ship by its maneuvers [sic] or in similar ways causes damage to another ship or to persons or goods on board although no collision takes place between the ships

Section 164 Obligation to render Assistance, etc.

If ships collide, it is the duty of each master to render to the other ship and its crew and passengers all assistance that is possible and necessary in order to rescue them from danger arising from the collision, as far as this can be done without serious danger to the ship and those on board. Each master is also obliged to give the other master the name and home port of the ship and its place of departure and destination. A master whose ship collides with a boat is under the same obligations.

De laatste twee zinnen van het vierde lid van Section 161 geven gevolg aan de in artikel 4, laatste lid van het Aanvaringsverdrag aan de nationale wetgevers gerichte uitnodiging om t.a.v. de regresvorderingen de draagwijdte en het rechtsgevolg te bepalen van wettelijke en contractuele regelingen betreffende de aansprakelijkheid van scheepseigenaars tegenover opvarenden.

Het vijfde lid van Section 161 blijkt van louter nationale herkomst te zijn en kan vrij origineel worden genoemd.

Section 162 stemt overeen met artikel 2 van het Aanvaringsverdrag 1910. De regel neemt in het wetboek een minder prominente plaats in dan in het verdrag, wat in lijn ligt met de twijfel die in talrijke landen bestaat over het nut ervan.

Ook in het Noorse recht wordt ervan uitgegaan dat het derde, onschuldige schip tegen de schuldige schepen een hoofdelijke aansprakelijkheidsvordering kan instellen¹⁷⁷.

¹⁷⁷ Falkanger-Bull-Brautaset, 223.

8.93. In de Italiaanse *Codice della navigazione* vallen vooral de volgende IPR-bepalingen op:

Articolo 12 - Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da urto di navi o aeromobili.

Le obbligazioni derivanti da urto di navi o di aeromobili in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono regolate dalla legge nazionale delle navi o degli aeromobili, se è comune; altrimenti dalla legge italiana.

Articolo 14 - Competenza giurisdizionale.

Oltre che nei casi previsti dall'articolo 4 del codice di procedura civile, le domande riguardanti urto di navi o di aeromobili ovvero assistenza, salvataggio o ricupero in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato possono proporsi avanti i giudici della Repubblica, se la nave o l'aeromobile che ha cagionato l'urto o che è stato assistito o salvato, ovvero le persone salvate o le cose salvate o recuperate si trovano nella Repubblica.

8.94. China is partij bij het Aanvaringsverdrag 1910 en het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952.

In China zijn de bepalingen over aanvaring opgenomen in Hoofdstuk VIII van het Maritiem Wetboek (art. 165-170). Deze bepalingen zijn in sterke mate gebaseerd op het Aanvaringsverdrag 1910. Zij luiden:

Article 165

Collision of ships means an accident arising from the touching of ships at sea or in other navigable waters adjacent thereto.

Ships referred to in the preceding paragraph shall include those nonmilitary or public service ships or craft that collide with the ships mentioned in Article 3 of this Code.

Article 166

After a collision, the Master of each of the ships in collision is bound, so far as he can do so without serious danger to his ship and persons on board to render assistance to the other ship and persons on board.

The Master of each of the ships in collision is likewise bound so far as possible to make known to the other ship the name of his ship, its port of registry, port of departure and port of destination.

Article 167

Neither of the parties shall be liable to the other if the collision is caused by force majeure or other causes not attributable to the fault of either party or if the cause thereof is left in doubt.

Article 168

If the collision is caused by the fault of one of the ships, the one in fault shall be liable therefor.

Article 169

If the colliding ships are all in fault, each ship shall be liable in proportion to the extent of its fault; if the respective faults are equal in proportion or it is impossible to determine the extent of the proportion of the respective faults, the liability of the colliding ships shall be apportioned equally.

The ships in fault shall be liable for the damage to the ship, the goods and other property on board pursuant to the proportions prescribed in the preceding paragraph. Where damage is caused to the property of a third party, the liability for compensation of any of the colliding ships shall not exceed the proportion it shall bear.

If the ships in fault have caused loss of life or personal injury to a third party, they shall be jointly and severally liable therefor. If a ship has paid an amount of compensation in excess of the proportion

prescribed in paragraph 1 of this Article, it shall have the right of recourse against the other ship(s) in fault.

Article 170

Where a ship has caused damage to another ship and persons, goods or other property on board that ship, either by the execution or nonexecution of a manoeuvre or by the nonobservance of navigation regulations, even if no collision has actually occurred, the provisions of this Chapter shall apply.

De enige opvallende bepalingen zijn artikel 165, tweede lid betreffende de toepasselijkheid op overheidsschepen, en artikel 169, tweede lid, tweede zin betreffende de beperking van de vordering van derden tegen de schuldige schepen tot het bedrag ten belope waarvan deze laatsten schuld droegen. Deze laatste zienswijze wijkt af van o.m. de Engelse, de Franse en de Nederlandse visie.

8.95. De Verenigde Staten van Amerika zijn geen partij bij het Aanvaringsverdrag 1910 geworden, omdat het de belanghebbende bij zich aan boord van een schuldig schip bevindende lading een hoofdelijke aansprakelijkheidsvordering ontnam¹⁷⁸. Opvallend in de regeling van aanvaring in de VS is voorts dat de schade veroorzaakt door de schuld van twee schepen tot ver in de twintigste eeuw gelijk over deze schepen werd verdeeld. Met de zwaarte van de schuld van beide schepen werd geen rekening gehouden. Op grond van de vaststelling dat de regel van de gelijke verdeling van schade “unnecessarily crude”, “palpably unfair” en “inequitable” was en enkel had standgehouden ingevolge “sheer inertia”, werd hij door het United States Supreme Court in 1975 afgeschaft in de zaak *United States v. Reliable Transfer Co.*¹⁷⁹.

Door de uitspraak van het Supreme Court kwam het Amerikaanse recht een stuk dichterbij de regeling van het Aanvaringsverdrag 1910 te liggen. Wat betreft de schade aan lading is echter een van het verdrag afwijkende regeling blijven bestaan. Wanneer twee schepen schuld hebben aan een aanvaring kunnen ladingbelanghebbenden naar Amerikaans recht nog steeds 100 % van hun schade verhalen op het niet-vervoerende schip, ook al heeft dit schip in de aanvaring maar voor een deel schuld. Deze regel volgt uit een beslissing van het Supreme Court van 1876 inzake *The Atlas*¹⁸⁰. Een dergelijke regeling lijkt in te gaan tegen de Haagse Regelen die door de VS, in een enigszins aangepaste versie, werden aangenomen in de *Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)* van 1936. Onder de Haagse Regelen (art. 4.2, a)) geldt – naast de algemene *package limitation* – de nautische fout immers als een ontheffing van aansprakelijkheid. Wanneer ladingbelanghebbenden hun schade integraal verhalen op het niet-vervoerende schip, zal dit schip voor het teveel betaalde een regresvordering instellen, waardoor de exoneratie (en desgevallend de aansprakelijkheidsbeperking) t.v.v. het vervoerende schip wordt uitgehold. Daarom schreven vervoerders in cognossementen een *both-to-blame collision clause* in, luidens welke de lading het vervoerende schip voor dergelijke regresvordering diende te vrijwaren. In de zaak *Esso Belgium – Nathaniel Bacon (United States of America v. Atlantic Mutual Insurance Co.)*¹⁸¹ verklaarde het United States Supreme Court dit beding echter ongeldig. Het principe van het volledige herstel van schade aan de lading werd sindsdien in verschillende beslissingen van het Supreme Court bevestigd¹⁸². Tetley schrijft hierover:

¹⁷⁸ Aldus Smeesters-Winkelmolen III, 302, nr. 1155.

¹⁷⁹ 421 U.S. 397, 1975 AMC 541 (1975); nader o.m. Schoenbaum II, 106-110; Tetley IMAAL, 225-226 en 235-237; ook nog Herber, 385-386; Hill, 323.

¹⁸⁰ 93 U.S. (3 Otto) 302 (1876).

¹⁸¹ 343 U.S. 236, 1952 AMC 659 (1952); zie voorts o.m. Gaskell-Asariotis-Baatz, 345-348, nrs. 10-70-10.78; Tetley MCC I, 1513-1514; Wilson, J.F., *Carriage of goods by sea*, Harlow, Pearson, 2004, 259-260.

¹⁸² Zie Schoenbaum II, 129-130; Tetley IMAAL, 249-250 en ook 255.

While some commentators call for the United States to apply the proportionate fault rule to cargo, so as to coordinate its law with that of other major shipping countries party to the Collision Convention, it can be argued that the American principle of full recovery for cargo against either the carrying or the colliding ship is more equitable, since cargo is no less an “innocent” a victim of the collision than any other “innocent” third party who suffers loss or injury as a result of the casualty and who is permitted full recovery under the law¹⁸³.

Voorbeelden van nationale wetgeving waardoor een *both-to-blame collision clause* ongeldig wordt verklaard, werden tijdens het summiere rechtsvergelijkende onderzoek niet aangetroffen. Voor België lijkt de kwestie zonder belang, aangezien het Aanvaringsverdrag en de Zeewet de lading slechts een proportionele schadevergoedingsvordering toekennen en een regresvordering van het mede-schuldige, niet-vervoerende schip tegen het vervoerende schip dus niet aan de orde is¹⁸⁴.

Opmerkenswaard in het Amerikaanse recht is ten slotte dat het, terwijl het Aanvaringsverdrag 1910 uitdrukkelijk elk vermoeden van schuld heeft uitgebannen, in aanvaringszaken toch nog steeds bepaalde vermoedens hanteert, waaronder de *Pennsylvania Rule*, ingevolge welke de overtreding van een scheepvaartreglement wordt gezien als een indicatie dat deze fout tot de aanvaring heeft bijgedragen. Dit vermoeden betreft dus het voorhanden zijn van *causation* eerder dan dat van de fout zelf¹⁸⁵.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

8.96. Uit de reacties op het *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*¹⁸⁶ (hieronder: ‘Groenboek’) bleek dat het Aanvaringsverdrag 1910 – ook in België – algemene voldoening schenkt.

BVZ benadrukte dat dit Verdrag eenvoudig en duidelijk is en internationaal ruim wordt toegepast. Een opzegging door België is voor BVZ niet aan de orde. Ook codificatie van rechtspraak werd in BVZ niet nuttig geacht, omdat er ruimte moet blijven voor nieuwe ontwikkelingen en een internationale uniformisering van de interpretatie.

Ook HvB-A en KBZ-KBMA-BZB verklaarden zich principieel voorstander van het behoud van het Aanvaringsverdrag 1910.

Tijdens de eerste consultatie pleitte geen enkele respondent voor een fundamentele hervorming van het aanvaringsrecht.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

8.97. Op basis van de analyse van de huidige regeling van aanvaring in de Zeewet en de kritiek ervan in het licht van internationaal en buitenlands recht zijn met het oog op de redactie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek in theorie zes wetgevende scenario’s mogelijk.

¹⁸³ Tetley IMAAL, 250.

¹⁸⁴ Vgl. Falkanger-Bull-Brautaset, 226.

¹⁸⁵ Zie Schoenbaum II, 100-106; Tetley IMAAL, 242 e.v.; vgl., omtrent het oude Engelse recht, o.m. Chorley-Giles, 377-378.

¹⁸⁶ Van Hooydonk, E. (Ed.), *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.; over het Groenboek, zie Blauwboek 1, 28-29, nr. 1.4.

Ten eerste is het denkbaar de huidige ‘nationale’ regeling van de Zeewet, die in grote mate gebaseerd is op het Aanvaringsverdrag 1910, ongewijzigd te behouden.

Ten tweede zou in het Belgisch Scheepvaartwetboek kunnen worden geopteerd voor een nauwer bij het Aanvaringsverdrag 1910 aansluitende ‘nationale’ regeling, waarbij wordt gepoogd om dat verdrag getrouwer in de Belgische wetgeving in te voeren dan het in 1911 is gebeurd.

Ten derde zou de huidige op het Aanvaringsverdrag 1910 gebaseerde ‘nationale’ regeling waar nodig inhoudelijk kunnen worden aangepast en gepreciseerd. Hierbij zou gebruik kunnen worden gemaakt van voorbeelden uit andere nationale wetten zoals de Duitse, de Engelse en de Noorse, waarin met de letter van het Aanvaringsverdrag eerder flexibel zoniet creatief werd omgesprongen. Zoals in Nederland zouden bepaalde minder geslaagde formuleringen van het Aanvaringsverdrag 1910 ook kunnen worden vervangen door de corresponderende bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1960, dat in zekere zin een verbeterde versie van het Aanvaringsverdrag 1910 is.

Ten vierde zou een duale regeling kunnen worden ingevoerd, waarbij het Aanvaringsverdrag 1910 behouden blijft als basis voor de ‘nationale’ regeling van aanvaringen tussen zeeschepen en tussen zee- en binnenschepen, en waarbij de regels van het Aanvaringsverdrag 1960 worden ingevoerd als nieuwe ‘nationale’ regeling van de aanvaring tussen binnenschepen. Dergelijke duale regeling bestaat o.m. in Duitsland, Frankrijk en Nederland.

Ten vijfde zou een nieuwe ‘nationale’ wettelijke regeling van de aanvaring kunnen worden uitgewerkt die volledig en uitsluitend gebaseerd is op het meer moderne Aanvaringsverdrag 1960, waarvan de principes dan ook zouden gelden voor de zeeaanvaring. Van deze werkwijze – die overigens een opzegging van het Aanvaringsverdrag 1910 zou noodzaken – werden elders geen voorbeelden aangetroffen¹⁸⁷.

Ten zesde is het denkbaar één van vorenstaande scenario’s te combineren met een integratie van het rechtstreeks werkende Aanvaringsverdrag 1910 in het Belgisch Scheepvaartwetboek. Daarbij kan in de wettekst worden gewezen op de verdragsrechtelijke herkomst van de bepalingen en op de noodzaak van verdragsconforme uitlegging. De verdragsregeling en de – waar nodig verbeterde – ‘nationale’ regeling worden zo ineengeschoven.

Ten zevende zou een volledig eigen ‘nationale’ regeling kunnen worden uitgewerkt, waarbij het Aanvaringsverdrag 1910 wordt opgezegd en waarin principes van de beide aanvaringsverdragen zouden kunnen worden gecombineerd met een codificatie van internationale en nationale rechtspraak.

8.98. Van de beschreven wetgevende scenario’s lijkt het voorlaatste het meest aanbevelenswaard.

Elders werd uitvoerig geargumenteed waarom een integratie van de scheepvaartrechtelijke eenmakingsverdragen in het Belgisch Scheepvaartwetboek de voorkeur verdient¹⁸⁸.

Verder staat buiten kijf dat het Aanvaringsverdrag 1910 als basis van het Belgisch recht moet worden behouden. Dit verdrag beoogde de wereldwijde eenmaking van het aanvaringsrecht en heeft dit objectief op overtuigende wijze gerealiseerd. Overigens wordt ook in het buitenland vastgesteld dat de (nagenoeg volledige) afwezigheid van kritische stemmen niet anders kan

¹⁸⁷ Een gelijkaardige werkwijze werd m.b.t. de scheepsvoorrechten wel gevolgd door Nederland (zie Blauwboek 3).

¹⁸⁸ Zie reeds *supra*, nr. 8.31 en nader Blauwboek 1, 94 e.v., nrs. 1.86 e.v.

betekenen dan dat het Aanvaringsverdrag 1910 ruim voldoening schenkt¹⁸⁹. Mede gelet op de algemene doelstelling van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek om aansluiting te vinden bij internationale tendensen en de standpunten tijdens de eerste publieke consultatie is het verlaten van de regeling van het Aanvaringsverdrag door België geen zinvolle optie.

Integendeel is hierboven gebleken dat de Belgische wetgeving nog beter met het Aanvaringsverdrag 1910 in lijn kan worden gebracht. De overname van het Verdrag in de Zeewet is in 1911 immers op onvolkomen wijze gebeurd. Het hierboven beschreven tweede wetgevingstechnische scenario kan en moet met het voorlaatste worden gecombineerd.

Het alternatief om de soms minder gelukkige tekstformuleringen van het Aanvaringsverdrag 1910 in de 'nationale' wetsbepalingen bij te sturen, is, mede gelet op buitenlandse voorbeelden, verleidelijk. Ingrijpende nationale correcties van de verdragstekst zijn echter te verwerpen omdat zij de doelstelling om internationale uniformiteit te realiseren in het gedrang dreigen te brengen. Bovendien zijn 'nationale' correcties moeilijk te verenigen met de keuze om het rechtstreeks werkende verdragsregime in het wetboek te integreren. Redactionele verfijningen dienen dan ook te worden ondernomen met gepaste schroomvalligheid. Er dient slechts toe te worden overgegaan wanneer zekerheid bestaat over de verdragsconformiteit ervan. In de tekstvoorstellen hieronder wordt o.m. een beperkte herschikking van de volgorde en de indeling van de verdragsbepalingen doorgevoerd, teneinde een coherenter en meer bij de hedendaagse realiteit aansluitend stelsel te verkrijgen. Voorts is voorzien in enkele erg bescheiden verduidelijkingen die slechts de onmiskenbare intenties van de verdragspartijen expliciteren.

Zoals reeds bepleit aan het begin van de hier voorgestelde analyse¹⁹⁰, kan meteen worden gezorgd voor een maximale uitbreiding van de reikwijdte van de aanvaringsregels wat de types schepen betreft. In dit verband weze ten andere herinnerd aan de algemene optie om het Belgisch Scheepvaartwetboek zo breed mogelijk toe te passen t.a.v. overheidsschepen. Onder voorbehoud van de immuniteit van vreemde gezagsschepen, kunnen de aanvaringsregelen dergelijke schepen worden toegepast zonder uitzondering.

De invoering van een duale regeling voor zeevaart en binnenvaart is als alternatief volledig te verwerpen. Zij zou de wettelijke regeling compliceren. De toepassing van de regels van het Aanvaringsverdrag 1910 op aanvaringen tussen binnenschepen heeft na bijna een eeuw Belgische ervaring geen noemenswaardige problemen opgeleverd. Het Aanvaringsverdrag 1960 bevat overigens geen fundamenteel andere aansprakelijkheidsregels, zodat de toegevoegde waarde beperkt zou zijn en in geen geval zou opwegen tegen het nadeel van een versnippering van de wetgeving.

8.99. Voorts verdient het – onder voorbehoud van verder onderzoek – aanbeveling om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een kruisverwijzing op te nemen naar het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952 en artikel 637 Ger.W.¹⁹¹.

8.100. Een uitgewerkte IPR-verwijzingsregel ter aanvulling van de in het Aanvaringsverdrag 1910 neergelegde eengemaakte regels, is noch nodig, noch mogelijk, nu de aansprakelijkheid bij aanvaring onder de werkingsfeer van de Rome II-Verordening valt. Zoals aangegeven is een aanvullende regeling m.b.t. aanvaringen op volle zee echter nuttig¹⁹².

¹⁸⁹ Aldus Vialard, 52, nr. 42; zie ook *supra*, nr. 8.29.

¹⁹⁰ Zie *supra*, nrs. 8.13 en 8.35.

¹⁹¹ Zie *supra*, nr. 8.55.

¹⁹² Zie *supra*, nr. 8.28.

8.101. Een verre gaande uitbreiding van het toepassingsgebied van het aanvaringsrecht tot alle door een schip veroorzaakte schadegevallen – zoals deze werd doorgevoerd in Nederland – lijkt niet wenselijk. Dergelijke uitbreiding van het Aanvaringsverdrag 1910 is internationaal eerder uitzonderlijk, en het verdrag is alleszins niet met het oog op dergelijke situaties geredigeerd. Noch in de Belgische rechtsleer, noch tijdens de eerste publieke consultatie werd ten andere om een uitbreiding in die zin verzocht. Ten slotte zou zij, in de mate dat de proportionele aansprakelijkheid van twee schuldige schepen zou gelden, niet interessant zijn voor mogelijke schadelijders, inz. waterweg- en havenbesturen en terminalexploitanten.

E) SLOTSOM

8.102. Uit de analyse van het huidige recht m.b.t. aanvaring blijkt dat de bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1910 en de Zeewet, wat de principes betreft, ruime voldoening schenken en dat er dan ook geen aanleiding is tot fundamentele veranderingen. België dient bij voornoemd verdrag Partij te blijven. Conform een algemene wetgevingstechnische optie, dient het rechtstreeks werkende verdragsregime in het Belgisch Scheepvaartwetboek te worden geïntegreerd en dient het aldaar te worden gecombineerd met de ‘nationale’ aanvaringsregels, die met het verdragsregime gelijk dienen te lopen.

Hierbij is het nuttig om de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek nauwer bij de tekst van het Aanvaringsverdrag 1910 te laten aansluiten, om het regime zonder beperking te laten gelden voor overheidsschepen, om de formuleringen hier en daar, maar steeds binnen de eisen van de verdragsconformiteit, te verduidelijken, en – onder voorbehoud van verder onderzoek – om een kruisverwijzing op te nemen naar het Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952 en artikel 637 Ger.W. Voorts is een elementaire IPR-verwijzingsregel nuttig m.b.t. aanvaringen in volle zee.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 8.2. INTERNATIONALE TOEPASSING

A) WETTEKST

8.103.

TITEL 6 – SCHEEPSVOORVALLEN

Hoofdstuk 1 – Aanvaring

Artikel 8.2. Internationale toepassing

§ 1. Dit Hoofdstuk is van toepassing ingeval de aansprakelijkheid wordt beheerst door:
1° het Verdrag van Brussel van 23 september 1910 tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring;
2° het Belgisch recht.

§ 2. Voor zover de aansprakelijkheid niet wordt beheerst door de Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht

dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen („Rome II”), past de rechter het Belgisch recht toe.

§ 3. Onverminderd § 1, is artikel 8.13 van toepassing op elk schip dat is geregistreerd of teboekgesteld in België of er zijn thuishaven of gewoonlijke ligplaats heeft.

B) TOELICHTING

8.104. De eerste voorgestelde paragraaf maakt duidelijk dat het Hoofdstuk geldt voor alle gevallen die worden beheerst door het Verdrag van Brussel van 23 september 1910 tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring of waarop het Belgisch recht van toepassing is.

8.105. De tweede paragraaf is geïnspireerd door artikel 164 van het voorgestelde Boek 10 NBW¹⁹³.

8.106. De derde paragraaf behoeft geen nadere toelichting.

B.2. ARTIKEL 8.3. MATERIËLE TOEPASSING

A) WETTEKST

8.107.

Artikel 8.3. Materiële toepassing

§ 1. Dit Hoofdstuk regelt de vergoeding van de schade die door een aanvaring tussen twee of meer schepen wordt toegebracht aan schepen en aan de zaken en personen die zich aan boord bevinden.

Het is van toepassing ongeacht de wateren waarin de aanvaring heeft plaatsgehad.

§ 2. Dit Hoofdstuk is eveneens van toepassing op de vergoeding van de schade die een schip, hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manoeuvre, hetzij door het niet nakomen van de reglementen, heeft veroorzaakt aan een ander schip of aan de zich aan boord bevindende zaken of personen, ook al heeft er geen aanvaring plaatsgehad.

B) TOELICHTING

8.108. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op de artikelen 1 en 13 van het Aanvaringsverdrag 1910. Zoals gezien¹⁹⁴ werd het eerstvernoemde artikel niet in de Zeewet opgenomen, en is het tweede in de Zeewet opgenomen aan het einde van de aanvaringstitel (art. 256), daar waar het eerder aan het begin van de regeling thuishoort.

8.109. De formulering sluit zo nauw mogelijk bij deze van het Aanvaringsverdrag 1910 aan. Uit de formulering “een aanvaring tussen twee of meer schepen” in het eerste lid van § 1, samengelezen met de in artikel 3.1, 1^o gegeven brede definitie van het begrip schip, volgt dat het Hoofdstuk geldt voor alle aanvaringen tussen zee- en/of binnenschepen. In het reeds toegelichte

¹⁹³ Zie daarover *supra*, nr. 8.91.

¹⁹⁴ Zie *supra*, nr. 8.42.

artikel 2.16 betreffende het statuut van Belgische gezagsschepen wordt m.b.t. deze schepen doelbewust niet in een uitzondering op de gelding van het aanvaringsrecht voorzien¹⁹⁵.

8.110. Anders dan in het Nederlandse wetboek, wordt geen definitie van het begrip aanvaring gegeven. Dergelijke definitie komt evenmin voor in het Aanvaringsverdrag 1910, het Aanvaringsverdrag 1960 en de meeste andere nationale wetten. Uit de hier voorgestelde tweede paragraaf en het corresponderende artikel 13 van het Aanvaringsverdrag en mede uit de heersende Belgische en buitenlandse rechtspraak en rechtsleer kan voldoende duidelijk worden afgeleid dat een aanvaring als dusdanig een materiële aanraking tussen schepen veronderstelt, waarbij een aanraking tussen onderdelen zoals masten, tuigage of hijstuigen mede in aanmerking komt. Een eventuele nadere invulling van de betekenis van het begrip aanvaring is alleszins een kwestie van verdere verdragsautonome interpretatie en behoeft niet in een nationale wettekst te worden vastgevroren.

B.3. ARTIKEL 8.4. UITLEGGING

A) WETTEKST

8.111.

Artikel 8.4. Uitlegging

Dit Hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met het Verdrag van Brussel van 23 september 1910 voor de eenmaking van sommige regelen inzake aanvaring.

B) TOELICHTING

8.112. De voorgestelde bepaling attendeert de rechtsonderhorige erop dat dit Hoofdstuk moet worden uitgelegd in overeenstemming met het Aanvaringsverdrag 1910.

B.4. ARTIKEL 8.5. ANDERE REGELGEVING

A) WETTEKST

8.113.

Artikel 8.5. Andere regelgeving

§ 1. Dit Hoofdstuk doet geen afbreuk aan:

1° de overige bepalingen van dit Wetboek, in het bijzonder Hoofdstuk 3 van Titel 3 en Titel 4;

2° het Internationaal Verdrag van Brussel van 10 mei 1952 tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring;

3° artikel 637 van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 2. Artikel 26 van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering is niet van toepassing op de door dit Hoofdstuk beheerste vorderingen.

¹⁹⁵ Zie Blauwboek 2.

B) TOELICHTING

8.114. De verwijzing in § 1, 1° geeft i.h.b. uitvoering aan artikel 10 van het Aanvaringsverdrag 1910.

De kruisverwijzingen in § 1, 2° en 3° werden hierboven reeds toegelicht¹⁹⁶.

8.115. Hierboven werd eveneens reeds toegelicht dat het wenselijk en allicht ook juridisch noodzakelijk is om t.a.v. de door het Belgisch Scheepvaartwetboek beheerste schadevergoedingsvorderingen i.v.m. aanvaring artikel 26 van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering buiten werking te stellen¹⁹⁷. De reikwijdte van de hier voorgestelde § 2 is doelbewust breder dan die van het Aanvaringsverdrag 1910. Het is immers noodzakelijk om t.a.v. alle op aanvaring gestoelde vorderingen een uniform verjaringsregime te laten gelden.

B.5. ARTIKEL 8.6. FOUT VAN EEN SCHIP

A) WETTEKST

8.116.

Artikel 8.6. Fout van een schip

Ingeval de aanvaring is veroorzaakt door de fout van één van de schepen, is de vergoeding van de schade ten laste van het schip dat de fout heeft begaan.

B) TOELICHTING

8.117. Deze bepaling is een letterlijke overname van artikel 3 van het Aanvaringsverdrag 1910. De regel is momenteel opgenomen in artikel 251, derde lid van de Zeewet. Hierboven werd reeds aangegeven dat het wenselijk is om het huidige artikel 251 van de Zeewet in het Belgisch Scheepvaartwetboek in verschillende wetsartikelen uit te splitsen¹⁹⁸.

8.118. In overeenstemming met het Aanvaringsverdrag 1910 gewaagt het voorgestelde artikel van de fout van het schip en niet, zoals de huidige en komende Duitse wetgeving, van de fout van de bemanning resp. de reder; evenmin wordt, zoals in de Zeewet en in de Nederlandse wetgeving, van de “schuld” van het schip gesproken. Met het oog op de identificatie van de schuldenaar(s) van de vergoeding dient inz. toepassing worden gemaakt van de algemene regels inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de schepelingen, die zijn neergelegd in Hoofdstuk 3 van Titel 3 resp. Hoofdstuk 3 van Titel 4¹⁹⁹.

¹⁹⁶ Zie *supra*, nrs. 8.55 en 8.99.

¹⁹⁷ Zie *supra*, nrs. 8.19 e.v.

¹⁹⁸ Zie *supra*, nr. 8.47.

¹⁹⁹ Zie Blauwboek 4 resp. Blauwboek 5.

A) WETTEKST

8.119.

Artikel 8.7. Fout van twee of meer schepen

§ 1. In geval van fout van twee of meer schepen is ieder schip aansprakelijk in verhouding tot de zwaarte van zijn fout. Indien de omstandigheden echter niet toelaten de verhouding vast te stellen of de fouten gelijkwaardig blijken te zijn, wordt de aansprakelijkheid gelijk verdeeld.

§ 2. De schade veroorzaakt hetzij aan de schepen, hetzij aan hun ladingen, hetzij aan de andere zaken die zich aan boord bevinden, wordt door de schuldige schepen gedragen in de in het eerste lid bedoelde verhouding, zonder hoofdelijkheid ten aanzien van derden.

§ 3. De schuldige schepen zijn ten aanzien van derden hoofdelijk aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door dood of verwonding.

Zij zijn *in solidum* aansprakelijk voor de schade veroorzaakt aan de schepen die geen schuld hebben aan de aanvaring en aan de zaken die zich aan boord van die schepen bevinden.

De vorige leden gelden onverminderd het recht van verhaal van het schip dat een groter deel betaald heeft dan het overeenkomstig het eerste lid van dit artikel uiteindelijk moet dragen. Dit recht van verhaal doet evenwel geen afbreuk aan wettelijke of contractuele ontheffingen of beperkingen van de aansprakelijkheid waarop de verweerder zich tegenover het slachtoffer zou kunnen beroepen.

B) TOELICHTING

8.120. De in het voorgestelde artikel opgenomen regels berusten in wezen op artikel 4 van het Aanvaringsverdrag 1910 en zijn momenteel opgenomen in artikel 251, vierde tot zesde lid van de Zeewet.

8.121. In de voorgestelde Nederlandstalige wettekst wordt doelbewust geen letterlijke vertaling opgenomen van het ongelukkige verdragsbegrip “faute commune”, omdat het in realiteit doorgaans niet om een “gemeenschappelijke” fout van de betrokken schepen gaat, maar wel om gecumuleerde fouten van deze schepen²⁰⁰.

8.122. De nieuwe Nederlandstalige versie van § 1 is een enigszins vlottere maar tegelijk iets exactere herneming van de corresponderende verdragsbepaling, bij de formulering waarvan mede rekening werd gehouden met die van artikel 8:545 NBW, dat weliswaar gebaseerd is op het Aanvaringsverdrag 1960. Hoewel het Aanvaringsverdrag dit niet uitdrukkelijk doet, wordt in de voorgestelde § 1 de hypothese gedekt waarin fouten werden begaan door twee of meer schepen. Deze explicitering is ongetwijfeld verdragsconform en ligt in de lijn van het Aanvaringsverdrag 1960 (art. 4, eerste lid) en de Nederlandse regeling van de zeeaanvaring (art. 545.1 Boek 8 NBW).

8.123. In § 2 wordt de formulering van het Aanvaringsverdrag 1910 “soit aux navires, soit à leur cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d’autres personnes se

²⁰⁰ Vgl. reeds, omtrent de Franse rechtsleer, *supra*, nr. 8.73; zie echter o.m. De Smet I, 582-583, nr. 474.

trouvant à bord” – welke in de Nederlandstalige Belgische versie van het verdrag was vertaald als “aan de schepen, hetzij aan dezer ladingen, hetzij aan de kleederen of verdere have van het scheepsvolk, van de passagiers of van de andere zich aan boord bevindende personen” – vervangen door “hetzij aan de schepen, hetzij aan hun ladingen, hetzij aan de andere zaken die zich aan boord bevinden”. Op deze manier worden ook zaken die noch lading, noch eigendom zijn van de zich aan boord bevindende personen (bijv. bunkerolie, eventueel eigendom van de tijdbeverachter) door de bepaling gevat.

Een gelijkaardige aanpak werd gevolgd bij de redactie van het Aanvaringsverdrag 1960. Artikel 4.1 van dit verdrag bepaalt immers expliciet:

Si deux ou plusieurs bateaux ont concouru, par leurs fautes, à réaliser un dommage, ils en répondent, solidairement en ce qui concerne le dommage causé aux personnes, ainsi qu'aux bateaux qui n'ont pas commis de faute et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux, sans solidarité en ce qui concerne le dommage causé aux autres bateaux et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux (nadruk toegevoegd).

Uit artikel 1 van het Aanvaringsverdrag 1910 blijkt dat ook dat het verdrag zonder onderscheid van toepassing is op alle zaken die zich aan boord van de schepen bevinden. Uit de voorbereidende werken ervan blijkt niet dat artikel 4 daarvan heeft willen afwijken. Bijgevolg mag worden aangenomen dat de hier voorgestelde tekstuele aanpassing het Aanvaringsverdrag 1910 geen geweld aandoet en de intenties ervan slechts expliciteert. Ook in dit opzicht wordt meteen aangesloten bij het Nederlandse wetboek (art. 8:545.1) en bij de bestaande en de voorgestelde Duitse codificaties (art. 736 HGB resp. §§ 552-553 E-HGB).

8.124. De derde paragraaf is een aangepaste overname van het derde lid van artikel 4 van het Aanvaringsverdrag 1910.

De tekst handhaaft m.b.t. personenschade de term “hoofdelijk”, die overeenstemt met de term “solidairement” in het verdrag. Doelbewust werd dit niet veranderd in “*in solidum*”. De reden is dat zich andermaal een verdragsconforme interpretatie opdringt.

Zoals hierboven reeds aangekondigd²⁰¹ werd wel geopteerd voor explicitering van de thans reeds impliciet uit het Aanvaringsverdrag 1910 volgende regel dat de schuldige schepen *in solidum* aansprakelijk zijn voor der schade veroorzaakt aan de onschuldige derde schepen en aan de zaken aan boord van deze schepen. Deze regel zit wel vervat in artikel 4.1 van het Aanvaringsverdrag 1960. M.b.t. het derde onschuldige schip, waarvan de positie niet (uitdrukkelijk) in het Aanvaringsverdrag 1910 geregeld is, wordt hier wel van een aansprakelijkheid “*in solidum*” gewaagd, hoewel dit laatste in wezen geen wetgevend, maar een jurisprudentieel concept is. De voorgestelde regel codificeert een bestaande Belgische zienswijze²⁰². Het begrip wordt o.m. ook gehanteerd in de elders toegelichte regeling m.b.t. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar²⁰³.

In de eerste zin van het derde lid van § 3 is, vergeleken met het corresponderende artikel 251, zesde lid van de Zeewet duidelijkheidshalve het woord “uiteindelijk” toegevoegd (“*définitivement*” in de verdragstekst).

De tweede zin geeft uitvoering aan artikel 4, laatste lid van het Aanvaringsverdrag 1910 en is een toevoeging aan het regime van de huidige Zeewet. Zoals gezien geldt een analoge bepaling o.m.

²⁰¹ Zie *supra*, nr. 8.50.

²⁰² Zie nogmaals *supra*, nr. 8.50.

²⁰³ Zie Blauwboek 4.

in Nederland (art. 8:545.3 NBW) en Noorwegen (Section 161, derde lid van het Maritiem Wetboek); bijv. ook Luxemburg (art. 111 van de *Loi* van 9 november 1990) en het Verenigd Koninkrijk (Section 187, § 5 van de MSA 1995) hebben dergelijke regels.

8.125. Zoals in Nederland²⁰⁴ werd ervoor geopteerd om de laatste zin van artikel 4 van het Aanvaringsverdrag 1960, die bepaalt dat het verlies dat ontstaat wanneer één van de tot schadevergoeding gehouden partijen insolvent is, wordt gedragen door de andere tot schadevergoeding gehouden partijen in verhouding met hun aandeel in de schuld, niet in de nationale wetgeving over te nemen.

B.7. ARTIKEL 8.8. VERMOEDENS VAN FOUT

A) WETTEKST

8.126.

Artikel 8.8. Vermoedens van fout

Ten aanzien van de aansprakelijkheid wegens aanvaring gelden geen wettelijke vermoedens van fout.

B) TOELICHTING

8.127. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 6, tweede lid van het Aanvaringsverdrag 1910, dat ten onrechte niet in de Zeewet werd overgenomen²⁰⁵. O.m. ook de Nederlandse wetgever opteerde voor opname in de nationale wetgeving (art. 546 Boek 8 NBW).

B.8. ARTIKEL 8.9. FOUT VAN DE LOODS

A) WETTEKST

8.128.

Artikel 8.9. Fout van de loods

De door dit Hoofdstuk vastgestelde aansprakelijkheid blijft bestaan ingeval de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van een loods, ook al is het gebruik van een loods verplicht.

B) TOELICHTING

8.129. Deze bepaling is de letterlijke overname van artikel 5 van het Aanvaringsverdrag 1910 en correspondeert met het laatste lid van artikel 251 van de Zeewet. De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in dit verband is een federale materie. De bepaling komt niet op het terrein van de gewestelijke regelgevers.

²⁰⁴ Zie *supra*, nr. 8.86.

²⁰⁵ Zie *supra*, nr. 8.43.

B.9. ARTIKEL 8.10. TOEVAL, OVERMAGHT EN TWIJFEL

A) WETTEKST

8.130.

Artikel 8.10. Toeval, overmacht en twijfel

Ingeval de aanvaring is veroorzaakt door toeval of door overmacht, of indien de oorzaak van de aanvaring twijfelachtig is, draagt elk zijn eigen schade.

Het voorgaande lid blijft van toepassing ingeval de schepen of één daarvan tijdens het ongeval voor anker liggen.

B) TOELICHTING

8.131. De voorgestelde bepaling neemt artikel 2 van het Aanvaringsverdrag 1910 over, dat momenteel is opgenomen in artikel 251, eerste en tweede lid van de Zeewet.

Doelbewust is dit artikel in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek achteraan de materiële aansprakelijkheidsregelen geplaatst. De reden is dat het artikel internationaal vrij algemeen als overbodig wordt beschouwd en in andere nationale wetgevingen hetzij met tegenzin op zijn plaats is behouden (Frankrijk en Nederland), hetzij, zoals hier, minder prominent is gerangschikt (Noorwegen), hetzij helemaal is weggelaten (Duitse proeve van 2009).

B.10. ARTIKEL 8.11. PROTESTEN EN FORMALITEITEN

A) WETTEKST

8.132.

Artikel 8.11. Protesten en formaliteiten

De rechtsvordering tot vergoeding van de tengevolge van aanvaring geleden schade is niet afhankelijk van een protest of enige andere bijzondere formaliteit.

B) TOELICHTING

8.133. Dit artikel is een letterlijke overname van artikel 6, eerste lid van het Aanvaringsverdrag 1910, dat is opgenomen in artikel 252 van de Zeewet. Ofschoon het heden ten dage niet meer essentieel lijkt, wordt het omwille van de verdragsconformiteit toch overgenomen.

B.11. ARTIKEL 8.12. VERJARING

A) WETTEKST

8.134.

Artikel 8.12. Verjaring

De rechtsvordering tot vergoeding van door aanvaring veroorzaakte schade verjaart twee jaar na het voorval.

De verjaringstermijn voor het instellen van de rechtsvordering tot verhaal bedoeld in artikel 8.6, § 3, derde lid bedraagt één jaar. Deze termijn begint eerst te lopen vanaf de dag van de betaling.

B) TOELICHTING

8.135. Dit artikel neemt het eerste en het tweede lid van artikel 7 van het Aanvaringsverdrag 1910 over, die momenteel zijn verwerkt in artikel 270, eerste streepje van de Zeewet. Een in wezen identieke verjaringsregeling is opgenomen in artikel 7 van het Aanvaringsverdrag 1960.

Wegens de noodzaak om aan te sluiten bij de bepalingen van het Aanvaringsverdrag 1910, moet een tweejarige verjaringstermijn worden behouden (met weliswaar een termijn van één jaar voor regresvorderingen). Dit sluit volledig aan bij de optie om alle verjaringstermijnen in het Belgisch Scheepvaartwetboek maximaal tot tweejarige termijnen te uniformiseren²⁰⁶.

8.136. De verjaringstermijn van twee jaar geldt ook wanneer wegens de aanvaring een strafrechtelijke vervolging mogelijk is. Door het hierboven reeds toegelichte artikel 8.5, § 2 wordt artikel 26 van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering t.a.v. aanvaringsvorderingen buiten werking gesteld²⁰⁷.

8.137. De in dit artikel bepaalde verjaringstermijn geldt voor alle in dit Hoofdstuk geregelde vorderingen, ook wanneer deze niet onder het Aanvaringsverdrag 1910 vallen (bijv. vorderingen van onschuldige derde schepen tegen de schuldige schepen of vorderingen wegens aanvaringen tussen binnenschepen of met overheidsschepen). Dit is verantwoord en zelfs noodzakelijk met het oog op de kenbaarheid en voorspelbaarheid van de wetgeving en de gelijke behandeling van vergelijkbare situaties.

8.138. Een verlenging van de verjaringstermijn bij onmogelijkheid van beslag, als bedoeld in artikel 7, vierde lid van het Aanvaringsverdrag 1910, is niet in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. Zij komt niet voor in de Zeewet en wordt ook in andere landen overbodig geacht²⁰⁸.

²⁰⁶ Zie Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.

²⁰⁷ Zie *supra*, nrs. 8.19 e.v.

²⁰⁸ Zie o.m. *supra*, nrs. 8.36, 8.75 en 8.89.

B.12. ARTIKEL 8.13. VERPLICHTING TOT HULPVERLENING

A) WETTEKST

8.139.

Artikel 8.13. Verplichting tot hulpverlening

Na een aanvaring moet de gezagvoerder van ieder in aanvaring geraakt schip, voor zover hij het kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip, zijn bemanning en zijn passagiers, aan het andere schip, zijn bemanning en zijn passagiers hulp bieden.

In de mate van het mogelijke moet hij aan het andere schip ook de naam en de thuishaven van zijn schip mededelen, alsmede de plaatsen waarvan en waarheen het zich begeeft.

De scheepseigenaar is niet aansprakelijk wegens de enkele overtreding van de vorige leden.

B) TOELICHTING

8.140. De voorgestelde bepaling is de inwerking van artikel 8 van het Aanvaringsverdrag 1910²⁰⁹.

²⁰⁹ Zie *supra*, nr. 8.25.

3. BERGING

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

8.141. De bepalingen omtrent berging zijn in de huidige Zeewet te vinden in Titel VIII, die het opschrift “Hulp en berging” draagt. De integrale tekst van deze wetsbepalingen luidt als volgt:

Artikel 257

Iedere daad van hulp of berging, die met gunstige uitslag is bevroond, geeft recht op een billijk loon. Geen loon is verschuldigd als de verleende hulp zonder gunstige uitslag is gebleven. In geen geval mag de te betalen som de waarde van de geredde zaken overtreffen.

Artikel 258

Personen die aan de hulpverlening hebben deelgenomen ondanks het uitdrukkelijk en redelijk verbod van de zijde van het geholpen schip, hebben geen recht op enig loon.

Artikel 259

Het sleepende schip heeft geen recht op loon voor hulp of berging van het gesleepte schip of zijn lading, dan wanneer het buitengewone diensten heeft bewezen die niet kunnen worden beschouwd als uitvoering van de sleepovereenkomst.

Artikel 260

Ook dan wanneer hulp of berging heeft plaatsgehad tussen schepen die aan dezelfde eigenaar toebehooren, is loon verschuldigd.

Artikel 261

Het bedrag van het loon wordt vastgesteld door de overeenkomst der partijen en, bij gebreke daarvan, door de rechter.

Hetzelfde geldt voor de verhouding waarin het loon tussen de bergers moet worden verdeeld en voor de verdeling tussen de eigenaars, de kapiteins en de andere personen in dienst van de schepen die aan de berging hebben deelgenomen.

Artikel 262

Elke overeenkomst betreffende hulp en berging aangegaan tijdens en onder de invloed van het gevaar, kan ten verzoeken van een der partijen door de rechter worden vernietigd of gewijzigd, wanneer deze van oordeel is dat de overeengekomen voorwaarden niet billijk zijn.

In alle gevallen waarin bewezen is dat de toestemming van een der partijen door bedrog of verzwijging waardeloos is gemaakt of waarin het loon in buitengewone mate naar de ene of de andere kant buiten verhouding staat tot de bewezen dienst, kan ten verzoeken van de belanghebbende partij de overeenkomst door de rechter worden vernietigd of gewijzigd.

Artikel 263

De rechter stelt het loon vast naar omstandigheden, daarbij tot grondslag nemende:

a) in de eerste plaats de verkregen uitslag, de moeite en de verdienste van hen die de hulp hebben verleend, het gevaar waarin het geholpen schip, zijn reizigers, bemanning en lading, de bergers en het bergende schip hebben verkeerd, de gebruikte tijd, de gemaakte kosten en de geleden schade, alsmede het risico van aansprakelijkheid en andere risico's door de bergers gelopen, de waarde van het door hen aan gevaar

blootgestelde materieel, waarbij in voorkomend geval rekening moet worden gehouden met de bijzondere uitrusting van het helpende schip;

b) in de tweede plaats de waarde van de geredde zaken.

Dezelfde bepalingen zijn van toepassing op de verdeling waarvan sprake is in artikel 261, tweede lid.

De rechter kan het loon van de bergers verminderen of het hun ontzeggen, wanneer blijkt dat zij door hun schuld de berging of hulp hebben nodig gemaakt, of dat zij zich hebben schuldig gemaakt aan diefstal, heling of andere bedrieglijke handelingen.

Artikel 264

Geen loon is verschuldigd door geredde personen.

Zij die mensenlevens hebben gered ter gelegenheid van de ramp die tot berging of hulp aanleiding heeft gegeven, zijn gerechtigd tot een billijk deel van het loon dat aan de bergers van schip, lading en toebehoren wordt toegekend.

Artikel 265

Iedere kapitein is gehouden, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip, bemanning en reizigers, hulp te verlenen aan eenieder, zij het een vijand, die hij in zee aantreft in levensgevaar.

De aangehaalde wetsbepalingen berusten op het Verdrag van Brussel van 23 september 1910 voor de eenmaking van sommige regelen inzake maritieme hulpverlening en berging (hieronder: “Bergingsverdrag 1910”), dat werd goedgekeurd bij Wet van 14 september 1911²¹⁰ en dat bij Wet van 12 augustus 1911²¹¹ bijna woordelijk overgenomen in de Zeewet werd overgenomen.

8.142. Het Bergingsverdrag 1910 werd m.b.t. de toepasselijkheid op overheidsschepen gewijzigd door een Protocol ondertekend te Brussel op 27 mei 1967, dat werd goedgekeurd bij Wet van 30 maart 1973²¹². De tekst van het Protocol werd niet in de Zeewet overgenomen.

8.143. Zoals hieronder nader zal worden uiteengezet, is België inmiddels gebonden door het Internationaal Verdrag inzake de berging, ondertekend te Londen op 28 april 1989 (hieronder: “Bergingsverdrag 1989”). De federale instemmingswet van 13 mei 2003²¹³ bepaalt dat het verdrag “volkomen gevolg” zal hebben²¹⁴. Het Bergingsverdrag 1910 werd door België niet opgezegd²¹⁵.

8.144. Het in Titel X betreffende “Binnenschepen” van de Zeewet opgenomen artikel 278 bepaalt dat de bepalingen van Titel VIII betreffende hulp en berging “van overeenkomstige toepassing” zijn²¹⁶.

8.145. Artikel 270, tweede streepje van de Zeewet bepaalt dat de rechtsvorderingen tot betaling van hulp- en bergloon verjaren twee jaar na de dag waarop de hulp- of bergingswerkzaamheden zijn geëindigd.

²¹⁰ W. 14 september 1911 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomsten voor de eenmaking van sommige regelen inzake aanvaring en inzake hulp- en bergloon, te Brussel, op 23 september 1910 ondertekend, alsmede van het aan gezegde Overeenkomsten toegevoegd ondertekeningsprotocol (BS 26 februari 1913).

²¹¹ W. 12 augustus 1911 tot wijziging en aanvulling van de bepalingen van Boek II van het Wetboek van Koophandel (Van zee- en van binnenvaart) (BS 23 augustus 1911).

²¹² W. 30 maart 1973 houdende goedkeuring van het Protocol, opgemaakt te Brussel op 27 mei 1967, tot wijziging van het Verdrag tot eenmaking van bepaalde regels inzake hulp en berging, ondertekend te Brussel op 23 september 1910 (BS 24 mei 1973).

²¹³ W. 13 mei 2003 houdende instemming met het Internationaal Verdrag inzake de hulpverlening opgemaakt te Londen op 28 april 1989 (BS 18 augustus 2004).

²¹⁴ Zie daaromtrent *infra*, nr. 8.157.

²¹⁵ Zie daaromtrent *infra*, nr. 8.160.

²¹⁶ Zie daaromtrent *infra*, nr. 8.176.

8.146. Ingevolge artikel 23, § 1, 3° van de Zeewet, dat voortkomt uit het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926, is de vordering tot betaling van hulp- en bergloon bevoorrecht op het schip, op de vracht voor de reis tijdens welke de vordering is ontstaan en op het toebehoren van schip en vracht na de aanvang van de reis verkregen.

8.147. De aansprakelijkheid van de berger kan worden beperkt. Wanneer de berger vanop een ander schip optreedt, kan dit op grond van artikel 47, § 1 van de Zeewet of, indien hij geen scheepseigenaar is, rechtstreeks op grond van het LLMC-Verdrag²¹⁷. De berger die niet vanaf een schip optreedt of enkel optreedt aan boord van het schip waaraan of ten opzichte waarvan hulp- of bergingsdiensten worden verleend, kan zijn aansprakelijkheid beperken op grond van artikel 47, § 4 van de Zeewet.

De aansprakelijkheidsbeperking terzake van berging in de binnenvaart wordt ingevolge artikel 273, § 1, 1° van de Zeewet geregeld door het LLMC-Verdrag en voorts door het Koninklijk Besluit van 24 november 1989 betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale akten inzake de zeevaart (inz. art. 2, § 2).

8.148. Voorts moet nog worden gewezen op de volgende bepalingen van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij:

Artikel 62

Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met geldboete van vijfhonderd frank tot vijfduizend frank wordt gestraft de kapitein die nalaat hulp te verlenen aan enig persoon, zij het een vijand, die in levensgevaar wordt aangetroffen in zee of in de zeevateren voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor schip of opvarenden.

Artikel 63

Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met geldboete van vijfhonderd frank tot vijfduizend frank wordt gestraft de kapitein die, na een aanvaring, niet alle beschikbare middelen aanwendt om het andere schip, de bemanning en de passagiers te redden, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor schip of opvarenden.

Met dezelfde straffen wordt gestraft de kapitein die, na een aanvaring, verzuimt aan het andere schip de naam en de nationaliteit van zijn eigen schip op te geven, alsmede de plaatsen vanwaar het komt en die waarheen het gaat.

Naast de bepalingen van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij, zou op het verzuim om hulp te verlenen ook artikel 422bis van het Strafwetboek van toepassing kunnen zijn. Die bepaling stelt immers strafbaar “hij die verzuimt hulp te verlenen of te verschaffen aan iemand die in groot gevaar verkeert, hetzij hij zelf diens toestand heeft vastgesteld, hetzij die toestand hem is beschreven door degenen die zijn hulp inroepen”. Voor het misdrijf is vereist “dat de verzuimer kon helpen zonder ernstig gevaar voor zichzelf of voor anderen”.

8.149. Ten slotte dient ook artikel 35 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 in herinnering te worden gebracht. Daar wordt bepaald dat de zeevisser recht heeft op een bijkomende vergoeding voor hulp, bijstand en opsleping van een ander schip, voor zover deze daden een nuttig gevolg hebben gehad en het loon van de zeevisser hebben aangetast.

²¹⁷ Stevens Bva, 54-55, nr. 116.

Het recht op bergloon in het raam van de arbeidsovereenkomsten in de koopvaardij en de binnenvaart wordt heden niet specifiek bij wet geregeld²¹⁸.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

8.150. Aangezien de regelgeving betreffende berging nagenoeg volledig op internationaal niveau werd geharmoniseerd, is het sowieso weinig nuttig om de bepalingen van de Belgische Zeewet op geïsoleerde wijze te bespreken en in dat verband te trachten internrechtelijke knelpunten te identificeren.

Vooraf is een bespreking van de huidige bepalingen van de Zeewet echter zonder nut omdat zij de overname in de Belgische wetgeving inhouden van het voorbijgestreefde Bergingsverdrag 1910. Zoals reeds vermeld²¹⁹ is België momenteel immers gebonden door het meer recente Bergingsverdrag 1989. Hoewel de instemmingswet dateert uit 2003, werd de Zeewet nooit aan dat verdrag aangepast. Overigens is dit is van de algemene veroudering van de Zeewet een treffende illustratie²²⁰.

De hieronder volgende, meer relevante kritiek in het licht van internationale en Europese regelgeving is toegespitst op de wijze waarop het Bergingsverdrag 1989 in het Belgisch Scheepvaartwetboek dient te worden geïntegreerd.

In het licht van het bovenstaande wordt in voorliggend verslag voorbijgegaan aan de specifieke problemen die voortvloeiden uit de onvolledige overname van het Bergingsverdrag 1910 in Titel VIII van de Zeewet²²¹.

Evenmin wordt ingegaan op enkele andere wetgevingstechnische problemen, waaronder de uit de formulering van artikel 278 volgende onduidelijkheid i.v.m. de toepasselijkheid van de regeling op binnenschepen dan wel binnenvaartuigen, welke elders m.b.t. andere aangelegenheden wordt onderlijnd²²².

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

8.151. In wat volgt zal eerstens worden ingegaan op de noodzaak om in het Belgisch Scheepvaartwetboek de bepalingen van het Bergingsverdrag 1989 te integreren en om het Bergingsverdrag 1910 op te zeggen.

Met het oog op de integratie van het nieuwe verdrag worden vervolgens enkele specifieke knelpunten behandeld. Het betreft o.m. de mate waarin de Belgische wetgever bepaalde aspecten kan verduidelijken of nader kan regelen, en het gebruik van de juiste, inz. Nederlandstalige terminologie. Meer bepaald komen aan bod:

- de terminologische keuze tussen hulpverlening, hulp, berging en redding;
- de toepasselijkheid op gezonken schepen en voorwerpen;

²¹⁸ Zie *infra*, nrs. 8.209-8.211.

²¹⁹ Zie *supra*, nr. 8.143.

²²⁰ Zie Van Hooydonk SVSMS, 95-96, nr. 69 en 136-137, nr. 86.

²²¹ Voor een overzicht, zie Kegels, A., "Hulpverlening", in De Weerdt III, (139), 140, nr. 1335.

²²² Zie *supra*, nrs. 8.17 en Blauwboek 4.

- de toepasselijkheid op cultuurgoed;
- de toepasselijkheid op platforms en booreenheden;
- de toepasselijkheid op de binnenvaart en nationale onderdanen;
- de toepasselijkheid op de overheid;
- de betekenis van het begrip scheepseigenaar;
- de betekenis van het begrip milieuschade;
- de betekenis van het begrip humanitaire ladingen;
- het behoud van de contractvrijheid;
- de wettelijke verplichting tot hulpverlening;
- de berekeningswijze voor de bijzondere vergoeding;
- de vertegenwoordigingsbevoegdheid bij het sluiten van bergingsovereenkomsten;
- de identificatie van de schuldenaar van het bergloon;
- de verdeling van het bergloon tussen bergers en schepelingen;
- de verschuldigheid van bergloon door geredde personen;
- de verjaring van verhaalsvorderingen;
- de verschuldigheid van interesten;
- de publicatie van arbitrale uitspraken;
- aspecten van internationaal privaatrecht.

- DE INTEGRATIE VAN HET BERGINGSVERDRAG 1989 IN HET BELGISCH
SCHEEPVAARTWETBOEK

8.152. Het privaatrechtelijke bergingsrecht is pas tot stand gekomen met de ontwikkeling van de stoomvaart. Rond het midden van de 19de eeuw werden stoomsleepboten ontwikkeld en sommige rederijen legden zich toen op het verlenen van hulp aan schepen en ladingen in nood toe²²³.

Het ontbreken van een uniforme regelgeving en het bestaan van een veelheid van nationale rechtsregels gaven aanleiding tot ontelbare wetsconflicten. Het CMI is aan de behoefte aan een internationale harmonisering tegemoet gekomen door samen met het Aanvaringsverdrag 1910 het Bergingsverdrag 1910 tot stand te brengen. Zoals het Aanvaringsverdrag 1910 kende het Bergingsverdrag 1910 een groot succes: het werd onmiddellijk gevolgd door de belangrijkste maritieme naties, zodat het als een echte “internationale wet” werd bestempeld²²⁴, en op zijn hoogtepunt was het bindend voor ruim meer dan 80 landen. Zoals reeds vermeld²²⁵ werd het Verdrag in België goedgekeurd bij Wet van 14 september 1911 en werd het bij Wet van 12 augustus 1911 bijna woordelijk in Titel VIII van de Belgische Zeewet overgenomen.

Het Bergingsverdrag 1910 berustte op het “no cure, no pay”-principe: er is geen bergloon verschuldigd wanneer de bergingsoperaties geen nuttig resultaat (“résultat utile”) opleveren (art. 2, eerste en tweede lid). Wanneer wel een bergloon verschuldigd is, mag dit in geen geval de waarde van de geredde zaken overtreffen (art. 2, derde lid).

Wat het bedrag van het bergloon betreft, moest de rechter in de eerste plaats rekening houden met:

- het resultaat van de operaties;
- de door de bergers geleverde inspanning en de duur ervan;
- het gevaar waaraan zowel het geredde schip als het hulp verlenende schip en de belanghebbenden daarbij hebben bloot gestaan;

²²³ Zie o.m. Delwaide, L., “LOF 2000”, *RHA* 2000, (291), 291.

²²⁴ Smeesters-Winkelmolen III, 388, nr. 1206.

²²⁵ Zie *supra*, nr. 8.141.

- de inzet van kosten en materiaal van de bergers.

In de tweede plaats diende de rechter rekening te houden met de waarde van de geredde zaken (art. 8, eerste lid).

8.153. Zoals reeds vermeld²²⁶ werd het Bergingsverdrag 1910 gewijzigd door een Protocol ondertekend te Brussel op 27 mei 1967, dat werd goedgekeurd bij Wet van 30 maart 1973. Het Protocol trad pas in werking op 15 augustus 1977 en telt tot op heden slechts een negental partijen.

Aanvankelijk bepaalde het Verdrag dat het niet van toepassing was op oorlogsschepen en op Staatsschepen die uitsluitend bestemd zijn tot een niet-commerciële openbare dienst (art. 14)²²⁷.

Door het Protocol werd deze regel door de volgende bepaling vervangen:

The provisions of this Convention shall also apply to assistance or salvage services rendered by or to a ship of war or any other ship owned, operated or chartered by a State or Public Authority.

A claim against a State for assistance or salvage services rendered to a ship of war or other ship which is, either at the time of the event or when the claim is brought, appropriated exclusively to public non-commercial service, shall be brought only before the Courts of such State.

Any High Contracting Party shall have the right to determine whether and to what extent Article 11²²⁸ shall apply to ships coming within the terms of the second paragraph of this Article (nieuw art. 14).

Over de toepasselijkheid op overheidsschepen van de verdragsbepalingen en de corresponderende ‘nationale’ bepalingen werd in de Zeewet op geen enkel moment enige bepaling opgenomen, blijkbaar omdat de Belgische wetgever dat niet noodzakelijk achtte²²⁹ en vermoedelijk meer bepaald omdat de Zeewet steeds werd aangezien als voorbehouden voor de regeling van het strikt handelsrechtelijke zeerecht en van het statuut van met winstoogmerk geëxploiteerde schepen²³⁰.

8.154. In de nasleep van de milieuramp met de Amoco Cadiz heeft de IMO in juni 1979 aan het CMI gevraagd een herziening van het Bergingsverdrag 1910 voor te bereiden²³¹. Algemeen werd aangevoeld dat een al te strikte toepassing van het principe “no cure no pay” niet meer beantwoordde aan de noden van de tijd. Men wilde bergers niet ontmoedigen in gevallen waarin het duidelijk is dat schip of lading niet meer te redden zijn, doch waarin het desondanks de moeite loont om te pogen milieuschade te voorkomen of te beperken²³².

Bij de herziening van het Bergingsverdrag 1910 werd het behoud vooropgesteld van het principe dat alleen de hulp die met nuttig resultaat is verleend op een bergloon recht geeft. Daarbij werd

²²⁶ Zie *supra*, nr. 8.142.

²²⁷ Het feit dat artikel 14 van het Bergingsverdrag 1910 pas werd vervangen bij het Protocol van 1967 geeft aan dat de stelling van de Belgische regering in 1927, als zou artikel 14 van het Verdrag stilzwijgend zijn opgeheven door het Staatsschepenverdrag (*Parl.St.*, Kamer, 1926-27, nr. 335, 2), niet geheel correct was, of toch niet door alle Staten werd gedeeld. Zoals Smeesters en Winkelmolen terecht opmerkten, bepaalt het Staatsschepenverdrag niets over het recht van de overheid zelf op bergloon (Smeesters-Winkelmolen III, 427, nr. 1232). Voor nadere toelichting, zie *Parl.St.*, Kamer, 1971-72, nr. 270/1, 1-2 en inz. *Parl.St.*, Senaat, 1972-73, nr. 109, 1-2.

²²⁸ Artikel 11 van het Bergingsverdrag 1910 betreft de verplichting tot hulpverlening van de kapitein.

²²⁹ Vgl. Kegels, A., “Hulpverlening”, in De Weerd III, (139), 140, nr. 1335 en vn. 7.

²³⁰ Vgl. reeds Blauwboek 1, 89-91, nr. 1.81.

²³¹ Zie o.m. Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Londen, LLP, 1992, 117; zie ook Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage*, 1989, Antwerpen, CMI, 2003, 2:

Having again considered the subject of salvage and the offer for cooperation made by the CMI, the Legal Committee of IMO at its 40th session in June 1979 decided that the CMI should be requested to review the private law principles of salvage.

²³² Delwaide, L., “LOF 2000”, *RHA* 2000, (291), 292-293.

oorspronkelijk uitgegaan van de idee van de “liability salvage”: bergers die het schip en zijn lading hebben behoed voor een aansprakelijkheid tegenover derden, bijv. i.v.m. pollutie, hebben recht op een vergoeding daarvoor, omdat ze wel degelijk een “nuttig resultaat” hebben bereikt²³³.

Tijdens de CMI-Conferentie van Montreal in 1981 werd van het ongetwijfeld eerder moeilijk in praktijk te brengen concept van de “liability salvage” echter afstand genomen en werd in de plaats gekozen voor het “safety net”-principe, dat eerder in LOF 1980 was opgenomen²³⁴. Dit laatste principe vormde een contractuele uitzondering op de “no cure, no pay”-regel die de berger die hulp had verleend aan een geheel of gedeeltelijk geladen olietanker maar geen of slechts een beperkt resultaat had bereikt, recht gaf op vergoeding van zijn redelijk gemaakte kosten, verhoogd met maximum 15 %²³⁵.

Het cruciale compromis bereikt tijdens de CMI-Conferentie in Montreal in 1981 werkte de “safety net”-gedachte verder uit tot een recht voor de berger op een bijzondere vergoeding. Het compromis was een niet als dwingendrechtelijk bedoelde ontwerpregeling, die, in essentie:

- enerzijds voor “skill and efforts in preventing or minimizing damage to the environment” een verhoging van het gewone bergloon toekende, betaalbaar door schip en lading;
- doch anderzijds aan bergers die hebben getracht hulp te verlenen aan een schip en zijn lading die schade dreigden toe te brengen aan het milieu, een door de scheepseigenaar (of zijn aansprakelijkheidsverzekeraar) betaalbare bijzondere kostenvergoeding toekende;
- en ten slotte bepaalde dat deze bijzondere vergoeding, wanneer milieuschade werd voorkomen of beperkt, een bonus kan omvatten, die wordt vastgesteld naargelang de omstandigheden van de zaak maar nooit de uitgaven kan overtreffen, zodat de uiteindelijke bijzondere vergoeding nooit hoger dan tweemaal de uitgaven kan zijn²³⁶.

De door het CMI voorbereide regeling leidde uiteindelijk tot de vaststelling, in de schoot van de IMO, van het reeds vermelde Bergingsverdrag 1989.

8.155. Zoals reeds vermeld²³⁷ heeft België pas bij Wet van 13 mei 2003 met het nieuwe verdrag ingestemd. Omdat het verdrag werd beschouwd als een gemengd verdrag²³⁸, verleenden ook de Gewesten hun instemming. Dit gebeurde door een ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 5 december 2003²³⁹, een decreet van het Waals Gewest van 29 januari 2004²⁴⁰ resp.

²³³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 19 en 23; zie ook Cleton, R., “The IMO Draft Salvage Convention”, *EVR* 1989, (3), 5, nr. 7; Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 5-6; Kegels, A., “Assistance et sauvetage. La Convention de 1910 et le L.O.F. 2000 : différences et appreciation”, in *De tussenpersonen van het zeevervoer. Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., s.l., (27), 35.

²³⁴ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 36:

One of the most important problems, viz: how to compensate salvors for avoidance of environmental damage if no property is saved, 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.

²³⁵ Zie inz. Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Londen, LLP, 1992, 99-109; zie o.m. ook Kennedy-Rose, 208, nr. 6.003.

²³⁶ Zie o.m. Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 35, 295-296 en 323-324; voorts Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 35-36; Delwaide, L., “LOF 2000”, *RHA* 2000, (291), 295.

²³⁷ Zie *supra*, nr. 8.143.

²³⁸ Zie nader *infra*, nr. 8.185.

²³⁹ *BS* 22 januari 2004.

²⁴⁰ *BS* 1 maart 2004.

een decreet van het Vlaamse Gewest van 7 mei 2004²⁴¹. België is vervolgens tot het Bergingsverdrag 1989 toegetreden, zodat het sinds 30 juni 2005 internationaal door het Verdrag gebonden is²⁴². Bij de toetreding heeft België geen enkel voorbehoud gemaakt.

8.156. Het Bergingsverdrag 1989 was internationaal reeds in werking getreden op 16 juli 1996. Op het ogenblik dat België toetrad was het reeds van toepassing in 47 inzake zeevaart toonaangevende nationale staten, waaronder Canada, China, Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Liberia, de Marshall Eilanden, Nederland, Noorwegen, Spanje, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. Inmiddels zijn er 59 verdragspartijen, die samen 48,21 % van het brutotonnage van de wereldvloot vertegenwoordigen²⁴³. Het verdrag mag dan ook als een succes worden beschouwd²⁴⁴. Gelet op de ruime aanvaarding, staat n.a.v. de redactie van het Belgisch Scheepvaartwetboek de handhaving van de Belgische binding buiten elke discussie.

8.157. Nu de instemmingswet van 13 mei 2003 in artikel 2 bepaalt dat het Internationaal Verdrag inzake de berging, opgemaakt te Londen op 28 april 1989 “volkomen gevolg” zal hebben, is dit Verdrag in België zonder meer van toepassing. Het kan, net zoals het Bergingsverdrag 1910²⁴⁵ en het Aanvaringsverdrag 1910²⁴⁶, worden geacht directe werking te hebben²⁴⁷.

Zoals vermeld²⁴⁸ werd Titel VIII van de Zeewet niet aan het Bergingsverdrag 1989 aangepast. Vanzelfsprekend werkt dit verwarring in de hand en in alle geval leidt het tot een gebrekkige internationale stroomlijning. Aangezien er principieel voor wordt geopteerd om de tekst van rechtstreeks werkende scheepvaartrechtelijke eenmakingsverdragen in het Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen²⁴⁹, is het wenselijk het Bergingsverdrag 1989 in het Belgisch Scheepvaartwetboek te integreren. Tegelijk dienen de uit het Bergingsverdrag 1910 spruitende bepalingen uit de wetgeving te worden verwijderd.

8.158. Op te merken valt dat momenteel een eventuele herziening van het Bergingsverdrag 1989 wordt onderzocht.

Vanuit de International Salvage Union (ISU) wordt geopperd dat bergers, om in staat te zijn te investeren in performante schepen met een vakkundige bemanning aan boord, in geval van een succesvolle voorkoming of bestrijding van een olieverontreiniging beter moeten worden vergoed, temeer daar hun optreden niet alleen de belanghebbenden bij schip en lading, doch ook de overheden behoedt voor enorme uitgaven. Hierbij wordt opgemerkt dat bergers steeds meer blootstaan aan het risico om voor verontreiniging door olie of gevaarlijke stoffen zowel op burgerlijk als op strafrechtelijk gebied aansprakelijk te worden gesteld. Het normale bergloon zou met het oog op de voorkoming van milieurampen onvoldoende aansporing bieden, omdat het steeds beperkt is tot de waarde van het schip en de lading. Ook de “safety net”-systemen van artikel 14 van het Bergingsverdrag 1989 en de SCOPIC-clausule, waarbij de gewaarborgde vergoeding wordt berekend op basis van de uitgaven van de bergers, zouden onvoldoende zijn.

²⁴¹ BS 14 juli 2004.

²⁴² Aldus www.imo.org.

²⁴³ Gegevens van www.imo.org.

²⁴⁴ Smeele, F.G.M., “Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking”, in De Ly, F., Haak, K.F. en van Boom, W.H. (Red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie?*, Den Haag, Boom, 2006, (225), 243.

²⁴⁵ In die zin Kegels, A., “Hulpverlening”, in De Weerd III, (139), 140, nr. 1335.

²⁴⁶ Zie *supra*, nr. 8.30.

²⁴⁷ Vgl. in dezelfde zin voor het Nederlandse recht *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, nr. 3, 2; Rb.

Middelburg, 22 september 2004, LJN AR5362; Smeele, F.G.M., “Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking”, in De Ly, F., Haak, K.F. en van Boom, W.H. (Red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie?*, Den Haag, Boom, 2006, (225), 248; m.b.t. het Bergingsverdrag 1910 ook Oostwouder, 113.

²⁴⁸ Zie *supra*, nr. 8.150.

²⁴⁹ Zie daarover Blauwboek 1, 94 e.v., nrs. 1.86 e.v. en zie hier ook reeds *supra*, nr. 8.31.

Steeds volgens de ISU moeten bergers, wanneer zij een milieuramp beperken of voorkomen, recht hebben op winst veeleer dan op een vergoeding die is berekend op grond van hun uitgaven²⁵⁰. Tegen deze achtergrond werd voor artikel 14 van het Bergingsverdrag 1989, dat thans de toekenning van de bijzondere vergoeding regelt, een nieuwe formulering voorgesteld door A. Bishop, juridisch adviseur van de ISU²⁵¹. Hierbij wordt wel beseft dat de amendering van het Verdrag allicht een werk van lange adem is²⁵². Een aanpassing van LOF en andere bergingscontracten ligt meer voor de hand. Hoe een eventuele wijziging van het bergingsrecht in de door de ISU bepleite zin zou kunnen worden gerealiseerd via unilaterale nationale wetgeving zonder een daarmee gepaard gaande opzegging van het bestaande Bergingsverdrag 1989, is niet duidelijk. De in de artikelen 13 en 14 van het Verdrag vastgestelde vergoedingsregeling is in het verdragsregime immers een kernelement. Het alternatief dat de nationale overheden bij interne wet zouden worden verplicht om de berger zelf bijkomend te vergoeden²⁵³ lijkt vooralsnog weinig realistisch.

In het raam van de heroverweging van het Bergingsverdrag 1989 heeft het CMI via de nationale zeerechtverenigingen informatie verzameld over de stand van zaken van de implementatie²⁵⁴. Het CMI onderzoekt momenteel de volgende aangelegenheden:

- de geografische beperking van het begrip milieuschade;
- het recht van de overheid op bergloon;

²⁵⁰ Zie inz. Bishop, A., "Places of Refuge. Environmental Salvage", in Martínez Gutiérrez, N.A., *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Londen / New York, Routledge, 2009, (352), 354-358 en 361; Timmermans, J., "The future of Lloyd's Form, from the salvors' perspective", paper t.g.v. *ITS Conference*, mei 2008, http://www.marine-salvage.com/media_information/index.asp?page=papers/its_2008.htm; Witte, A., "LOF and defence of the marine environment", paper t.g.v. *ISU's Associate Member's Day*, april 2008, http://www.marine-salvage.com/media_information/index.asp?page=papers/isu_president_amd_2008.htm.

²⁵¹ Het voorstel luidt:

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* (zie Bishop, A., "Places of Refuge. Environmental Salvage", in Martínez Gutiérrez, N.A., *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Londen / New York, Routledge, 2009, (352), 358-360).

²⁵²

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 (Bishop, A., "Places of Refuge. Environmental Salvage", in Martínez Gutiérrez, N.A., *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Londen / New York, Routledge, 2009, (352), 360).

²⁵³ Op die mogelijkheid wordt inderdaad gealludeerd: zie Bishop, A., "Places of Refuge. Environmental Salvage", in Martínez Gutiérrez, N.A., *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Londen / New York, Routledge, 2009, (352), 361.

²⁵⁴ Zie het overzicht van de ontvangen antwoorden op http://www.comitemaritime.org/worip/pdf/Salvage_conv_1989WP.pdf.

- de mogelijkheid om de scheepseigenaar in de eerste lijn aansprakelijk te maken voor het bergloon, met recht van verhaal tegen de andere belanghebbenden,
- de herziening van het systeem van de bijzondere vergoeding en de invoering van “environmental salvage”; en
- een rechtstreeks vorderingsrecht voor de redders van mensenlevens tegen de eigenaars van bij dezelfde berging geredde zaken.

Bij het ter perse gaan was niet bekend in welke richting eventuele voorstellen vanuit het CMI zouden gaan en of deze vervolgens daadwerkelijk tot een wijziging van het Bergingsverdrag 1989 zullen leiden.

Bij de redactie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek kon met de suggesties van de ISU en de prille werkzaamheden van het CMI derhalve geen rekening worden gehouden.

8.159. Met het oog op een correcte verwerking in het Belgisch Scheepvaartwetboek van de geldende verdragstekst wordt hieronder een tabel gegeven met daarin de Engelse, de Franse en de Nederlandse versies van het Bergingsverdrag 1989. Blijkens artikel 34 van het verdrag zijn de twee eerstgenoemde versies – naast andere – authentiek. Het Engels werd gebruikt bij de voorbereidende besprekingen, en het Frans is ten onzent een officiële landstaal. De weergegeven Nederlandse vertaling is deze welke werd gepubliceerd met de instemmingswet. Uit wat volgt zal blijken dat deze laatste tekst hier en daar voor verbetering vatbaar is.

International Convention on Salvage, 1989	Convention Internationale de 1989 sur l'assistance	Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, 1989
CHAPTER I – GENERAL PROVISIONS	CHAPITRE Ier. – Dispositions générales	HOOFDSTUK I. – Algemene bepalingen
<p>Article 1. Definitions</p> <p><i>For the purpose of this Convention:</i></p> <p>(a) <i>Salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.</i></p> <p>(b) <i>Vessel means any ship or craft, or any structure capable of navigation.</i></p> <p>(c) <i>Property means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.</i></p> <p>(d) <i>Damage to the environment means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.</i></p> <p>(e) <i>Payment means any reward, remuneration or compensation due</i></p>	<p>Article 1er. Définitions</p> <p><i>Aux fins de la présente Convention :</i></p> <p>a) <i>Opération d'assistance signifie tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux.</i></p> <p>b) <i>Navire signifie tout bâtiment de mer, bateau ou engin, ou toute structure capable de naviguer.</i></p> <p>c) <i>Bien signifie tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque.</i></p> <p>d) <i>Dommage à l'environnement signifie un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie,</i></p>	<p>Artikel 1. Definities</p> <p><i>Voor de toepassing van dit Verdrag :</i></p> <p>a) <i>Betekent hulpverlening iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in een bevaarbaar water of in welke ander water dan ook in gevaar verkerend schip of andere zaak.</i></p> <p>b) <i>Betekent schip ieder schip of ander vaarttuig, dan wel iedere constructie waarmee kan worden gevaren.</i></p> <p>c) <i>Betekent zaak iedere zaak die niet blijvend en opzettelijk aan de kust is bevestigd en daaronder is begrepen de in risico zijnde vracht.</i></p> <p>d) <i>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,</i></p>

<p><i>under this Convention.</i></p> <p><i>(f) Organization means the International Maritime Organization.</i></p> <p><i>(g) Secretary-General means the Secretary-General of the Organization.</i></p>	<p><i>explosion ou de graves événements similaires.</i></p> <p><i>e) Paiement signifie le règlement de toute rémunération, récompense ou indemnité due en vertu de la présente Convention.</i></p> <p><i>f) Organisation signifie l'Organisation maritime internationale.</i></p> <p><i>g) Secrétaire général signifie le Secrétaire général de l'Organisation.</i></p>	<p><i>ontploffing of soortgelijke ingrijpende gebeurtenissen.</i></p> <p><i>e) Betekent betaling iedere krachtens dit Verdrag verschuldigde beloning, vergoeding of schadeloosstelling.</i></p> <p><i>f) Betekent Organisatie de Internationale Maritieme Organisatie.</i></p> <p><i>g) Betekent Secretaris-Generaal de Secretaris-Generaal van de Organisatie.</i></p>
<p>Article 2. Application of the Convention</p> <p><i>This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.</i></p>	<p>Article 2. Application de la Convention</p> <p><i>La présente Convention s'applique chaque fois que des actions judiciaires ou arbitrales relatives aux questions traitées dans la présente Convention sont introduites dans un Etat Partie.</i></p>	<p>Artikel 2. Toepassing van het Verdrag</p> <p><i>Dit Verdrag is van toepassing wanneer een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure betreffende een aangelegenheid waarop dit Verdrag betrekking heeft, aanhangig wordt gemaakt in een Staat die Partij is bij dit Verdrag.</i></p>
<p>Article 3. Platforms and drilling units</p> <p><i>This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.</i></p>	<p>Article 3. Plates-formes et unités de forage</p> <p><i>La présente Convention ne s'applique pas aux plates-formes fixes ou flottantes ni aux unités mobiles de forage au large lorsque ces plates-formes ou unités sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond des mers.</i></p>	<p>Artikel 3. Platforms en booreenheden</p> <p><i>Dit Verdrag is niet van toepassing op vaste of drijvende platforms of verplaatsbare boorinstallaties wanneer die platforms of boorinstallaties op een lokatie in bedrijf zijn voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem.</i></p>
<p>Article 4. State-owned vessels</p> <p><i>1. Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides otherwise.</i></p> <p><i>2 Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.</i></p>	<p>Article 4. Navires appartenant à un Etat</p> <p><i>1. Sans préjudice des dispositions de l'article 5, la présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre ou autres navires non commerciaux appartenant à un Etat ou exploités par lui et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, à moins que cet Etat n'en décide autrement.</i></p> <p><i>2. Lorsqu'un Etat Partie décide d'appliquer la Convention à ses navires de guerre ou autres navires décrits au paragraphe 1, il le notifie au Secrétaire général en précisant</i></p>	<p>Artikel 4. Staatsschepen</p> <p><i>1. Onverminderd artikel 5 is dit Verdrag niet van toepassing op oorlogsschepen of andere niet-handelsschepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en die ten tijde van de hulpverlening een beroep kunnen doen op staatsimmunitet krachtens algemeen erkende beginselen van internationaal recht, tenzij die Staat anders besluit.</i></p> <p><i>2. Wanneer een Staat die Partij is bij dit Verdrag besluit het Verdrag toe te passen op zijn oorlogsschepen of andere in het eerste lid bedoelde schepen, geeft die Staat hiervan kennis aan de Secretaris-Generaal onder vermelding van de bepalingen</i></p>

	<i>les modalités et les conditions de cette application.</i>	<i>en voorwaarden waaronder die toepassing geschiedt.</i>
<p>Article 5. Salvage operations controlled by public authorities</p> <p><i>1. This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.</i></p> <p><i>2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.</i></p> <p><i>3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.</i></p>	<p>Article 5. Opérations d'assistance effectuées sous le contrôle d'autorités publiques</p> <p><i>1. La présente Convention ne porte atteinte à aucune des dispositions de la législation nationale ou d'une convention internationale relatives aux opérations d'assistance effectuées par des autorités publiques ou sous leur contrôle.</i></p> <p><i>2. Toutefois les assistants effectuant de telles opérations sont habilités à se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention pour les opérations d'assistance.</i></p> <p><i>3. La mesure dans laquelle une autorité publique qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention est déterminée par la législation de l'Etat où cette autorité est située.</i></p>	<p>Artikel 5. Hulpverlening onder toezicht van de overheid</p> <p><i>1. Dit Verdrag laat onverlet de bepalingen van nationaal recht of enig verdrag betreffende hulpverleningswerkzaamheden die worden verricht door of onder toezicht van een overheid.</i></p> <p><i>2. Niettemin kan een hulpverlener die zodanige werkzaamheden verricht een beroep doen op de in dit Verdrag ten aanzien van hulpverleningswerkzaamheden voorziene rechten en rechtsmiddelen.</i></p> <p><i>3. De mate waarin een overheid op nie een verplichting rust om hulp te verlenen, gerechtigd is een beroep te doen op de rechten en rechtsmiddelen voorzien in dit Verdrag, wordt bepaald door het recht van de Staat waar die overheid is gevestigd.</i></p>
<p>Article 6. Salvage contracts</p> <p><i>1. This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication.</i></p> <p><i>2. The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.</i></p> <p><i>3. Nothing in this article shall affect the application of article 7 nor duties to prevent or minimize damage to the environment.</i></p>	<p>Article 6. Contrats d'assistance</p> <p><i>1. La présente Convention s'applique à toute opération d'assistance sauf dans la mesure où un contrat en dispose autrement, soit expressément, soit implicitement.</i></p> <p><i>2. Le capitaine a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire. Le capitaine ou le propriétaire du navire ont le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.</i></p> <p><i>3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à l'application de l'article 7 ou à l'obligation de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement.</i></p>	<p>Artikel 6. Overeenkomsten omtrent hulpverlening</p> <p><i>1. Dit Verdrag is van toepassing op iedere hulpverlening, behalve voor zover een overeenkomst uitdrukkelijk of stilzwijgend anders bepaalt.</i></p> <p><i>2. 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.</i></p> <p><i>3. Dit artikel laat onverlet de toepassing van artikel 7 en de verplichting tot voorkoming of beperking van milieuschade.</i></p>
<p>Article 7. Annulment and modification of contracts</p> <p><i>A contract or any terms thereof may be annulled or modified if:</i></p> <p><i>(a) the contract has been entered</i></p>	<p>Article 7. Annulation et modifications des contrats</p> <p><i>Un contrat ou l'une quelconque de ses clauses peut être annulé ou modifié si :</i></p>	<p>Artikel 7. Vernietiging en wijziging van overeenkomsten</p> <p><i>Een overeenkomst of enig daarin voorkomend beding kan worden vernietigd of gewijzigd indien :</i></p>

<p><i>into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or</i> <i>(b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.</i></p>	<p><i>a) le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables; ou si</i> <i>b) le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.</i></p>	<p><i>a) de overeenkomst is aangegaan onder misbruik van omstandigheden of onder invloed van gevaar en de overeengekomen bedingen onbillijk zijn, of</i> <i>b) de overeengekomen betaling buitensporig hoog of laag is in verhouding tot de daadwerkelijk verleende diensten.</i></p>
<p>CHAPTER II – PERFORMANCE OF SALVAGE OPERATIONS</p>	<p>CHAPITRE II. – Exécution des opérations d'assistance</p>	<p>HOOFDSTUK II. – Uitvoering van de hulpverlening</p>
<p>Article 8. Duties of the salvor and of the owner and master 1. <i>The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:</i> <i>(a) to carry out the salvage operations with due care;</i> <i>(b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;</i> <i>(c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and</i> <i>(d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.</i> 2. <i>The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:</i> <i>(a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;</i> <i>(b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and</i> <i>(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.</i></p>	<p>Article 8. Obligations de l'assistant, du propriétaire et du capitaine 1. <i>L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation :</i> <i>a) d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;</i> <i>b) lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée à l'alinéa a), d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;</i> <i>c) chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants; et</i> <i>d) d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le capitaine ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.</i> 2. <i>Le capitaine et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation :</i> <i>a) de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance;</i> <i>b) ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; et</i> <i>c) lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.</i></p>	<p>Artikel 8. Plichten van de hulpverlener en van de eigenaar en de kapitein 1. <i>De hulpverlener is jegens de eigenaar van het schip of andere in gevaar verkerende zaak verplicht :</i> <i>a) de hulpverlening met de nodige zorg uit te voeren;</i> <i>b) bij de nakoming van de onder letter a) bedoelde verplichting de nodige zorg te betrachten om milieuschade te voorkomen of te beperken;</i> <i>c) in alle gevallen, waarin de omstandigheden dit redelijkerwijze vereisen, de bijstand in te roepen van andere hulpverleners; en</i> <i>d) de tussenkomst van andere hulpverleners te aanvaarden, wanneer hierom redelijkerwijze wordt verzocht door de eigenaar of de kapitein van het schip of de andere in gevaar verkerende zaak; echter met dien verstande dat het bedrag van zijn beloning niet wordt verminderd, indien mocht blijken dat het verzoek onredelijk was.</i> 2. <i>De eigenaar en de kapitein van het schip of de eigenaar van andere in gevaar verkerende zaken zijn jegens de hulpverlener verplicht :</i> <i>a) gedurende de hulpverlening volledig met hem samen te werken;</i> <i>b) daarbij de nodige zorg te betrachten om milieuschade te voorkomen of te beperken; en</i> <i>c) wanneer het schip of de andere zaken in veiligheid zijn gebracht, teruggave daarvan te aanvaarden</i></p>

		wanneer zulks redelijkerwijze door de hulpverlener wordt verzocht.
<p>Article 9. Rights of coastal States</p> <p><i>Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations.</i></p>	<p>Article 9. Droits des Etats côtiers</p> <p><i>Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'Etat côtier concerné de prendre des mesures, conformément aux principes généralement reconnus du droit international, afin de protéger son littoral ou les intérêts connexes contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre de graves conséquences préjudiciables, et notamment au droit d'un Etat côtier de donner des instructions concernant les opérations d'assistance.</i></p>	<p>Artikel 9. Rechten van kuststaten</p> <p><i>Geen bepaling van dit Verdrag doet afbreuk aan het recht van de betrokken kuststaat om maatregelen te nemen in overeenstemming met algemeen erkende beginselen van internationaal recht ter bescherming van zijn kust of daarmede samenhangende belangen tegen verontreiniging of dreigende verontreiniging na een ongeval op zee of na met een dergelijk ongeval verband houdende handelingen, waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat zij zeer ernstige schade tot gevolg kunnen hebben, daaronder begrepen het recht van een kuststaat aanwijzingen te geven met betrekking tot hulpverlening.</i></p>
<p>Article 10. Duty to render assistance</p> <p><i>1 Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.</i></p> <p><i>2 The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1.</i></p> <p><i>3 The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.</i></p>	<p>Article 10. Obligation de prêter assistance</p> <p><i>1. Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer.</i></p> <p><i>2. Les Etats Parties prennent les mesures nécessaires pour faire observer l'obligation énoncée au paragraphe 1.</i></p> <p><i>3. Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le capitaine de l'obligation énoncée au paragraphe 1.</i></p>	<p>Artikel 10. Plicht tot hulpverlening</p> <p><i>1. Iedere kapitein is verplicht, voor zover hij dit kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip en de opvarenden, hulp te verlenen aan eenieder die op zee in levensgevaar verkeert.</i></p> <p><i>2. De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag nemen de maatregelen die nodig zijn voor de naleving van de in het eerste lid bedoelde verplichting.</i></p> <p><i>3. De eigenaar van het schip is niet aansprakelijk voor de schending door de kapitein van de in het eerste lid bedoelde verplichting.</i></p>
<p>Article 11. Co-operation</p> <p><i>A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provisions of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or</i></p>	<p>Article 11. Coopération</p> <p><i>Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un Etat Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des</i></p>	<p>Artikel 11. Samenwerking</p> <p><i>Telkenmale wanneer een Staat die Partij is bij dit Verdrag regels uitvaardigt of een besluit neemt over een aangelegenheid betreffende hulpverlening, zoals de toelating in havens van in nood verkerende schepen of het treffen van voorzieningen ten behoeve van hulpverleners, houdt hij rekening met de noodzaak tot samenwerking tussen hulpverleners, andere belanghebbende partijen en de</i></p>

<i>property in danger as well as preventing damage to the environment in general.</i>	<i>opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.</i>	<i>overheid teneinde een doelmatige en geslaagde uitvoering van het redden van mensenlevens of in gevaar verkerende zaken, alsmede het voorkomen van schade aan het milieu in het algemeen te verzekeren.</i>
CHAPTER III – RIGHTS OF SALVORS	CHAPITRE III. – Droits des assistants	HOOFDSTUK III. – Rechten van hulpverleners
Article 12. Conditions for reward <i>1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward. 2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result. 3. This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner.</i>	Article 12. Conditions ouvrant droit à une rémunération <i>1. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération. 2. Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu de la présente Convention si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile. 3. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.</i>	Artikel 12. Voorwaarden voor het hulploon <i>1. Hulp die met gunstig gevolg is verleend geeft recht op hulploon. 2. Tenzij anders is bepaald, is geen betaling krachtens dit Verdrag verschuldigd indien de hulp geen gunstig gevolg heeft gehad. 3. Dit hoofdstuk is ook van toepassing, indien het schip waaraan de hulp is verleend en het schip dat de hulp heeft verleend aan dezelfde eigenaar toebehoren.</i>
Article 13. Criteria for fixing the reward <i>1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below: (a) the salvaged value of the vessel and other property; (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment; (c) the measure of success obtained by the salvor; (d) the nature and degree of the danger; (e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life; (f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors; (g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment; (h) the promptness of the services rendered; (i) the availability and use of vessels</i>	Article 13. Critères d'évaluation de la rémunération <i>1. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous : a) la valeur du navire et des autres biens sauvés; b) l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; c) l'étendue du succès obtenu par l'assistant; d) la nature et l'importance du danger; e) l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines; f) le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants; g) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel; h) la promptitude des services rendus;</i>	Artikel 13. Criteria voor het vaststellen van het hulploon <i>1. Het hulploon wordt vastgesteld met het oog op het aanmoedigen van hulpverlening, rekening houdend met de volgende criteria ongeacht de volgorde waarin zij hieronder zijn opgesomd : a) de geredde waarde van het schip en de andere goederen; b) de vakkundigheid en inspanningen van de hulpverleners, betoond bij het voorkomen of beperken van schade aan het milieu; c) de mate van de door de hulpverleners verkregen gunstige uitslag; d) de aard en ernst van het gevaar; e) de vakkundigheid en inspanningen betoond door de hulpverleners bij de redding van het schip, de andere zaken en mensenlevens; f) de door de hulpverleners gebruikte tijd, gemaakte kosten en geleden verliezen; g) het risico van aansprakelijkheid en andere door de hulpverleners of hun uitrusting gelopen risico's;</i>

<p>or other equipment intended for salvage operations; (j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof. 2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence. 3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property.</p>	<p>i) la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance; j) l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant. 2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1 doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective. Toutefois, un Etat Partie peut prévoir, dans sa législation nationale, que le paiement d'une rémunération doit être effectué par l'une des parties intéressées, étant entendu que cette partie a un droit de recours contre les autres Parties pour leur part respective. Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense. 3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.</p>	<p>h) de snelheid van de verleende diensten; i) de beschikbaarheid en het gebruik van schepen of andere voor hulpverlening bestemde uitrusting; j) de staat van gereedheid alsmede de doelmatigheid en de waarde van de uitrusting van de hulpverleners. 2. De betaling van een in overeenstemming met het eerste lid vastgesteld hulploon geschiedt door alle belanghebbenden bij het schip en de andere goederen in evenredigheid met de geredde waarde daarvan. Een Staat die Partij is bij dit Verdrag mag echter in zijn nationale wetgeving bepalen dat de betaling van een hulploon door één van deze belanghebbenden geschiedt, met dien verstande dat die belanghebbende een recht van verhaal heeft jegens de andere belanghebbenden voor hun onderscheiden aandeel. Niets in dit artikel belet het gebruik van enig verweermiddel. 3. Het hulploon, met uitzondering van rente en verhaalbare gerechtelijke kosten, mag de geredde waarde van het schip of de andere goederen niet overtreffen.</p>
<p>Article 14. Special compensation 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 and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined. 2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner</p>	<p>Article 14. Indemnité spéciale 1. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies. 2. Si, dans les circonstances énoncées au paragraphe 1, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire à l'assistant en vertu</p>	<p>Artikel 14. Bijzondere vergoeding 1. Indien een hulpverlener hulp heeft verleend aan een schip dat zelf of wegens zijn lading schade dreigde toe te brengen aan het milieu en hij geen hulploon heeft verkregen krachtens artikel 13 dat ten minste gelijk is aan de volgens dit artikel vast te stellen bijzondere vergoeding, heeft hij recht op een bijzondere vergoeding vanwege de eigenaar van het schip, gelijk aan de door hem gemaakte kosten zoals in dit artikel omschreven. 2. Indien de hulpverlener in de in het eerste lid bedoelde omstandigheden door zijn hulpverleningswerkzaamheden schade aan het milieu heeft voorkomen of heeft beperkt, kan de door de</p>

<p><i>to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor.</i></p> <p><i>3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1 (h), (i) and (j).</i></p> <p><i>4. The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.</i></p> <p><i>5. 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 special compensation due under this article.</i></p> <p><i>6. Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.</i></p>	<p><i>du paragraphe 1 peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 % des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés au paragraphe 1 de l'article 13, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 % des dépenses engagées par l'assistant.</i></p> <p><i>3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1 et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés aux alinéas h), i) et j) du paragraphe 1 de l'article 13.</i></p> <p><i>4. L'indemnité totale visée au présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13.</i></p> <p><i>5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.</i></p> <p><i>6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.</i></p>	<p><i>eigenaar volgens het eerste lid aan de hulpverlener te betalen bijzondere vergoeding worden verhoogd tot een maximum van 30 % van de door de hulpverlener gemaakte kosten. Indien echter het gerecht, rekening houdend met de in het eerste lid van artikel 13 genoemde criteria, zulks billijk en rechtvaardig acht, kan het die bijzondere vergoeding verder verhogen, maar de totale verhoging mag in geen geval meer bedragen dan 100 % van de door de hulpverlener gemaakte kosten.</i></p> <p><i>3. Voor de toepassing van het eerste en tweede lid worden onder kosten van de hulpverlener verstaan de contante uitgaven die door de hulpverlener redelijkwijze zijn gemaakt bij de hulpverlening en een billijk tarief voor uitrusting en personeel die daadwerkelijk en redelijkwijze zijn ingezet tijdens de hulpverlening, in aanmerking nemend de criteria genoemd in artikel 13, lid 1, onder h), i) en j).</i></p> <p><i>4. De totale bijzondere vergoeding krachtens dit artikel wordt slechts betaald indien en voor zover deze vergoeding hoger is dan het hulploon dat de hulpverlener krachtens artikel 13 kan ontvangen.</i></p> <p><i>5. Indien de hulpverlener nalatig is geweest en daardoor in gebreke is gebleven schade aan het milieu te voorkomen of te beperken, kan hem de krachtens dit artikel verschuldigde bijzondere vergoeding geheel of gedeeltelijk worden onttrokken.</i></p> <p><i>6. Geen bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig recht van verhaal van de eigenaar van het schip.</i></p>
<p>Article 15. Apportionment between salvors</p> <p><i>1. The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article.</i></p> <p><i>2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salvaging vessel</i></p>	<p>Article 15. Répartition entre assistants</p> <p><i>1. La répartition entre assistants d'une rémunération visée à l'article 13 se fait sur la base des critères prévus dans cet article.</i></p> <p><i>2. La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de</i></p>	<p>Artikel 15. Verdeling tussen hulpverleners</p> <p><i>1. De verdeling van een in artikel 13 bedoeld hulploon tussen hulpverleners geschiedt volgens de in dat artikel genoemde criteria.</i></p> <p><i>2. De verdeling tussen de eigenaar, de kapitein en de andere in dienst van ieder hulpverlenend schip staande</i></p>

<i>shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants.</i>	<i>chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire. Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.</i>	<i>personen wordt bepaald door het recht van de vlag van het schip. Indien de hulpverlening niet is verricht vanaf een schip, wordt de verdeling bepaald door het recht dat van toepassing is op de overeenkomst tussen de hulpverlener en zijn ondergeschikten.</i>
Article 16. Salvage of persons <i>1. No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject. 2. A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salvaging the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment.</i>	Article 16. Sauvetage des personnes <i>1. Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées, mais aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux dispositions de la législation nationale en la matière. 2. Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.</i>	Artikel 16. Redding van personen <i>1. Geen hulploon is verschuldigd door personen wier leven is gered, maar dit artikel doet geen afbreuk aan bepalingen van nationaal recht betreffende dit onderwerp. 2. Degene die mensenlevens heeft gered en heeft deelgenomen aan de werkzaamheden die zijn verricht ter gelegenheid van het ongeval dat aanleiding heeft gegeven tot de hulpverlening, is gerechtigd tot een billijk aandeel in de betaling die aan de hulpverlener is toegekend voor de redding van het schip of andere zaken of voor het voorkomen of beperken van schade aan het milieu.</i>
Article 17. Services rendered under existing contracts <i>No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.</i>	Article 17. Services rendus en vertu de contrats existants <i>Aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions de la présente Convention à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.</i>	Artikel 17. Diensten die worden verleend krachtens bestaande overeenkomsten <i>Geen betaling is verschuldigd krachtens dit Verdrag tenzij de verleende diensten verder gaan dan wat redelijkernijs kan worden aangemerkt als een gebruikelijke uitvoering van een overeenkomst die was gesloten voordat het gevaar ontstond.</i>
Article 18. The effect of salvor's misconduct <i>A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.</i>	Article 18. Conséquences de la faute de l'assistant <i>Un assistant peut être privé de la totalité ou d'une partie du paiement dû en vertu de la présente Convention dans la mesure où les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute ou sa négligence, ou s'il s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.</i>	Artikel 18. Gevolgen van het wangedrag van de hulpverlener <i>Aan een hulpverlener kan een krachtens dit Verdrag verschuldigde betaling geheel of gedeeltelijk worden ontzegd voor zover de hulpverlening noodzakelijk geworden of bemoeilijkt is door zijn fout of nalatigheid of de hulpverlener zich schuldig heeft gemaakt aan bedrog of ander oneerlijk gedrag.</i>
Article 19. Prohibition of salvage operations <i>Services rendered notwithstanding</i>	Article 19. Défense d'effectuer des opérations d'assistance	Artikel 19. Verbod tot hulpverlening <i>Diensten, verleend niettegenstaande</i>

<p><i>the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention.</i></p>	<p><i>Des services rendus malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du capitaine du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas et n'a pas été à bord du navire ne donnent pas droit à paiement en vertu de la présente Convention.</i></p>	<p><i>het uitdrukkelijk en redelijk verbod van de eigenaar of de kapitein van het schip of van de eigenaar van enige andere in gevaar verkerende zaak die zich niet aan boord van het schip bevindt of heeft bevonden, geven geen recht op een betaling krachtens dit Verdrag.</i></p>
<p>CHAPTER IV – CLAIMS AND ACTIONS</p>	<p>CHAPITRE IV. – Créances et actions</p>	<p>HOOFDSTUK IV. – Vorderingen en rechtsgedingen</p>
<p>Article 20. Maritime lien 1. <i>Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.</i> 2. <i>The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.</i></p>	<p>Article 20. Privilège maritime 1. <i>Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au privilège maritime de l'assistant résultant d'une convention internationale ou de la législation nationale.</i> 2. <i>L'assistant ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie suffisante lui a été dûment offerte ou fournie pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.</i></p>	<p>Artikel 20. Scheepsvoorrecht 1. <i>Geen bepaling van dit Verdrag doet afbreuk aan het scheepsvoorrecht van de hulpverlener krachtens een verdrag of nationaal recht.</i> 2. <i>De hulpverlener kan zijn scheepsvoorrecht niet uitoefenen, wanneer hem op een behoorlijke wijze voldoende zekerheid voor zijn vordering, met inbegrip van rente en kosten, is aangeboden of verstrekt.</i></p>
<p>Article 21. Duty to provide security 1. <i>Upon the request of the salvor a person liable for payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.</i> 2. <i>Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.</i> 3. <i>The salvaged vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property.</i></p>	<p>Article 21. Obligation de fournir une garantie 1. <i>A la demande de l'assistant, la personne redevable d'un paiement en vertu de la présente Convention fournit une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant, intérêts et frais compris.</i> 2. <i>Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, le propriétaire du navire sauvé fait de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances formées contre eux, intérêts et frais compris.</i> 3. <i>Le navire et les autres biens sauvés ne doivent pas, sans le consentement de l'assistant, être enlevés du premier port ou lieu où ils sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, jusqu'à ce qu'ait été constituée une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant sur le navire ou les biens concernés.</i></p>	<p>Artikel 21. Verplichting tot het verstrekken van zekerheid 1. <i>Op verzoek van de hulpverlener moet degene die aansprakelijk is voor een betaling krachtens dit Verdrag voldoende zekerheid stellen voor de voldoening van de vordering van de hulpverlener, met inbegrip van rente en kosten.</i> 2. <i>Onverminderd het in het eerste lid bepaalde moet de eigenaar van het schip waaraan de hulp is verleend zich inspannen om, voordat de lading wordt vrijgegeven, van de eigenaren daarvan voldoende zekerheid te verkrijgen voor de voldoening van de vorderingen, met inbegrip van rente en kosten, die jegens hen geldend kunnen worden gemaakt.</i> 3. <i>Het schip en de andere zaken waaraan de hulp is verleend mogen niet zonder toestemming van de hulpverlener worden verwijderd van de eerste haven of plaats waar zij na de beëindiging van de hulpverlening zijn aangekomen, totdat voldoende zekerheid is gesteld voor de voldoening van de vordering van de</i></p>

		<i>hulpverlener op het schip of de andere zaken.</i>
<p>Article 22. Interim payment</p> <p>1. <i>The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case.</i></p> <p>2. <i>In the event of an interim payment under this article the security provided under article 21 shall be reduced accordingly.</i></p>	<p>Article 22. Paiement provisoire</p> <p>1. <i>Le tribunal compétent pour statuer sur la créance de l'assistant peut, par une décision provisoire, ordonner que celui-ci reçoive un acompte équitable et juste, assorti de modalités, y compris d'une garantie s'il y a lieu, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.</i></p> <p>2. <i>En cas de paiement provisoire en vertu du présent article, la garantie prévue à l'article 21 est réduite proportionnellement.</i></p>	<p>Artikel 22. Interim-uitkering</p> <p>1. <i>Het gerecht dat bevoegd is kennis te nemen van de vordering van de hulpverlener kan bij tussenvonnissen bevelen dat aan hem een billijke en rechtvaardige interim-uitkering wordt verstrekt en wel onder voorwaarden, zoodanig daaronder begrepen voorwaarden terzake van zekerheidsstelling, die gezien de omstandigheden van het geval billijk en rechtvaardig zijn.</i></p> <p>2. <i>Ingeval van een krachtens dit artikel verstrekte interim-uitkering wordt de in artikel 21 bedoelde zekerheidsstelling dienovereenkomstig verminderd.</i></p>
<p>Article 23. Limitation of actions</p> <p>1. <i>Any action relating to payment under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.</i></p> <p>2. <i>The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.</i></p> <p>3. <i>An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.</i></p>	<p>Article 23. Prescription des actions</p> <p>1. <i>Toute action en paiement en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.</i></p> <p>2. <i>La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au créancier. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.</i></p> <p>3. <i>Une action récursoire peut être intentée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle est introduite dans le délai fixé par la législation de l'Etat où la procédure est engagée.</i></p>	<p>Artikel 23. Verjaring van vorderingen</p> <p>1. <i>Iedere rechtsvordering betreffende een betaling krachtens dit Verdrag verjaart, indien niet binnen een tijdvak van twee jaar een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure aanhangig is gemaakt. De verjaringstermijn vangt aan op de dag waarop de hulpverlening is beëindigd.</i></p> <p>2. <i>Degene tegen wie een vordering is ingesteld kan gedurende de termijn dat de verjaring loopt ten allen tijde die termijn verlengen door middel van een verklaring gericht aan de vorderende partij. Deze termijn kan op gelijke wijze verder worden verlengd.</i></p> <p>3. <i>Een vordering tot verhaal door een aansprakelijke persoon kan zelfs worden ingesteld na afloop van de verjaringstermijn als bedoeld in de vorige leden, indien zij wordt ingesteld binnen de termijn die is vastgesteld door de wet van de Staat waar het geding aanhangig is gemaakt.</i></p>
<p>Article 24. Interest</p> <p><i>The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the tribunal seized of the case</i></p>	<p>Article 24. Intérêts</p> <p><i>Le droit de l'assistant à des intérêts sur tout paiement dû en vertu de la présente Convention est déterminé par la législation de l'Etat où siège le tribunal saisi du litige.</i></p>	<p>Artikel 24. Rente</p> <p><i>Het recht van de hulpverlener op rente over een krachtens dit Verdrag verschuldigde betaling wordt bepaald door de wet van de Staat waarin het gerecht is gevestigd waar de zaak</i></p>

<i>is situated.</i>		<i>aanhangig is.</i>
<p>Article 25. State-owned cargoes</p> <p><i>Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings in rem against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law.</i></p>	<p>Article 25. Cargaisons appartenant à un Etat</p> <p><i>A moins que l'Etat propriétaire n'y consente, aucune disposition de la présente Convention ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir par une mesure de justice quelconque des cargaisons non commerciales appartenant à un Etat et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, ni pour engager une action in rem à l'encontre de ces cargaisons.</i></p>	<p>Artikel 25. Ladingen die toebehoren aan een Staat</p> <p><i>Tenzij de Staat die eigenaar van de lading is daarin toestemt, kan geen bepaling van dit Verdrag worden ingeroepen om beslag te leggen op, of door middel van een rechtsmaatregel terug te houden, niet voor handelsdoeleinden bestemde ladingen die toebehoren aan een Staat en terzake waarvan ten tijde van de hulpverlening volgens algemeen erkende beginselen van internationaal recht een beroep kan worden gedaan op staatsimmunititeit; tegen die ladingen kan evenmin een vordering « in rem » worden ingesteld.</i></p>
<p>Article 26. Humanitarian cargoes</p> <p><i>No provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes.</i></p>	<p>Article 26. Cargaisons humanitaires</p> <p><i>Aucune disposition de la présente Convention ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir des cargaisons humanitaires données par un Etat, si cet Etat a accepté de rémunérer les services d'assistance rendus à ces cargaisons.</i></p>	<p>Artikel 26. Ladingen bestemd voor humanitaire doeleinden</p> <p><i>Geen bepaling van dit Verdrag kan worden ingeroepen om beslag te leggen op, of terug te houden, een lading die bestemd is voor humanitaire doeleinden en die geschonken is door een Staat, indien die Staat toegestemd heeft in de betaling voor de hulpverleningswerkzaamheden ten aanzien van die lading.</i></p>
<p>Article 27. Publication of arbitral awards</p> <p><i>States Parties shall encourage, as far as possible and with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases.</i></p>	<p>Article 27. Publication des sentences arbitrales</p> <p><i>Les Etats Parties encouragent, dans la mesure du possible et avec le consentement des parties, la publication des sentences arbitrales rendues en matière d'assistance.</i></p>	<p>Artikel 27. Publikatie van arbitrale vonnissen</p> <p><i>De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag moedigen, voor zover mogelijk en met de toestemming van de betrokken partijen, de publikatie aan van arbitrale vonnissen die zijn gewezen in zaken betreffende hulpverlening.</i></p>
CHAPTER IV – FINAL CLAUSES	CHAPITRE V. – Clauses finales	HOOFDSTUK V. – Slotbepalingen
<p>Article 28. Signature, ratification, acceptance, approval and accession</p> <p><i>1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1989 to 30 June 1990 and shall thereafter remain open for accession.</i></p> <p><i>2. States may express their consent to be bound by this Convention by:</i></p> <p><i>(a) signature without reservation as</i></p>	<p>Article 28. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion</p> <p><i>1. La présente Convention est ouverte à la signature au Siège de l'Organisation du 1er juillet 1989 au 30 juin 1990. Elle reste ensuite ouverte à l'adhésion.</i></p> <p><i>2. Les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par :</i></p>	<p>Artikel 28. Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding</p> <p><i>1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening op de Zetel van de Organisatie van 1 juli 1989 tot 30 juni 1990 en blijft daarna openstaan voor toetreding.</i></p> <p><i>2. Staten kunnen hun instemming betuigen om door dit Verdrag te worden gebonden door :</i></p>

<p>to ratification, acceptance or approval; or (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or (c) accession. 3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.</p>	<p>a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou c) adhésion. 3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.</p>	<p>a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of c) toetreding. 3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de neerlegging van een desbetreffende akte bij de Secretaris-Generaal.</p>
<p>Article 29. Entry into force 1. This Convention shall enter into force one year after the date on which 15 States have expressed their consent to be bound by it. 2 For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect one year after the date of expression of such consent.</p>	<p>Article 29. Entrée en vigueur 1. La présente Convention entre en vigueur un an après la date à laquelle quinze Etats ont exprimé leur consentement à être liés par elle. 2. Pour un Etat qui exprime son consentement à être lié par la présente Convention après que les conditions d'entrée en vigueur ont été remplies, ce consentement prend effet un an après la date à laquelle il a été exprimé.</p>	<p>Artikel 29. Inwerkingtreding 1. Dit Verdrag treedt in werking één jaar na de datum waarop 15 Staten hun instemming hebben betuigd om door dit Verdrag te worden gebonden. 2. Voor een Staat die zijn instemming heeft betuigd om door dit Verdrag te worden gebonden nadat aan de voorwaarden voor de inwerkingtreding ervan is voldaan, wordt deze instemming van kracht één jaar na de datum waarop die instemming is betuigd.</p>
<p>Article 30. Reservations 1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the provisions of this Convention: (a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation; (b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved; (c) when all interested parties are nationals of that State; (d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the seabed. 2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or</p>	<p>Article 30. Réserves 1. Tout Etat peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention : a) lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure; b) lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause; c) lorsque toutes les parties intéressées sont des nationaux de cet Etat; d) lorsqu'il s'agit d'un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au</p>	<p>Artikel 30. Voorbehouden 1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, zich het recht voorbehouden de bepalingen van dit Verdrag niet toe te passen : a) wanneer de hulpverlening plaats vindt op binnenwateren en alle betrokken schepen binnenschepen zijn; b) wanneer de hulpverlening plaats vindt op binnenwateren en geen schip daarbij is betrokken; c) wanneer alle betrokken partijen onderdaan zijn van die Staat; d) wanneer het gaat om een maritiem cultuurgoed dat van prehistorisch, archeologisch of historisch belang is en zich op de zeebodem bevindt. 2. Voorbehouden gemaakt op het tijdstip van ondertekening dienen bij bekrachtiging, aanvaarding of</p>

<p><i>approval.</i></p> <p>3. <i>Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.</i></p>	<p><i>fond de la mer.</i></p> <p>2. <i>Une réserve faite au moment de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.</i></p> <p>3. <i>Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à la date ainsi précisée.</i></p>	<p><i>goedkeuring bevestigd te worden.</i></p> <p>3. <i>Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag kan dit ten alle tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de Secretaris-Generaal. Een zodanige kennisgeving wordt van kracht op de datum van ontvangst van de kennisgeving. Indien in de kennisgeving wordt verklaard dat de intrekking van een voorbehoud van kracht dient te worden op een daarin genoemde datum en die datum valt na de datum waarop de kennisgeving door de Secretaris-Generaal wordt ontvangen, wordt de intrekking op die latere datum van kracht.</i></p>
<p>Article 31. Denunciation</p> <p>1. <i>This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Convention enters into force for that State.</i></p> <p>2. <i>Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.</i></p> <p>3. <i>A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General.</i></p>	<p>Article 31. Dénonciation</p> <p>1. <i>La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment après l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à l'égard de cet Etat.</i></p> <p>2. <i>La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.</i></p> <p>3. <i>La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.</i></p>	<p>Artikel 31. Opzegging</p> <p>1. <i>Dit Verdrag kan te allen tijde worden opgezegd door een Staat, die Partij is bij dit Verdrag na afloop van een jaar vanaf de datum waarop het Verdrag voor die Partij in werking is getreden.</i></p> <p>2. <i>Opzegging geschiedt door de neerlegging van een akte van opzegging bij de Secretaris-Generaal.</i></p> <p>3. <i>De opzegging wordt van kracht één jaar na de datum waarop de Secretaris-Generaal de akte van opzegging heeft ontvangen, of zoveel later als in de akte is vermeld.</i></p>
<p>Article 32. Revision and amendment</p> <p>1. <i>A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.</i></p> <p>2. <i>The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of eight States Parties, or one fourth of the States Parties, whichever is the</i></p>	<p>Article 32. Révision et amendement</p> <p>1. <i>Une conférence peut être convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.</i></p> <p>2. <i>Le Secrétaire général convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention pour réviser ou modifier la Convention, à la demande de huit Etats Parties ou d'un quart des Etats Parties, si ce dernier chiffre est plus élevé.</i></p>	<p>Artikel 32. Herziening en wijziging</p> <p>1. <i>Een conferentie ter herziening of wijziging van dit Verdrag kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.</i></p> <p>2. <i>De Secretaris-Generaal roept een conferentie bijeen van Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, ter herziening of wijziging van het Verdrag op verzoek van acht van deze Staten of een kwart van deze Staten, indien dit laatste getal hoger is.</i></p>

<p><i>higher figure.</i></p> <p>3. <i>Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.</i></p>	<p>3. <i>Tout consentement à être lié par la présente Convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée.</i></p>	<p>3. <i>Een instemming om door dit Verdrag gebonden te worden, betuigd na de datum van inwerkingtreding van een wijziging van dit Verdrag, wordt geacht van toepassing te zijn op het gewijzigde Verdrag.</i></p>
<p>Article 33. Depositary</p> <p>1. <i>This Convention shall be deposited with the Secretary-General.</i></p> <p>2. <i>The Secretary-General shall:</i></p> <p>(a) <i>inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:</i></p> <p>(i) <i>each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;</i></p> <p>(ii) <i>the date of the entry into force of this Convention;</i></p> <p>(iii) <i>the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect;</i></p> <p>(iv) <i>any amendment adopted in conformity with article 32;</i></p> <p>(v) <i>the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Convention;</i></p> <p>(b) <i>transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.</i></p> <p>3. <i>As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.</i></p>	<p>Article 33. Dépositaire</p> <p>1. <i>La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.</i></p> <p>2. <i>Le Secrétaire général :</i></p> <p>a) <i>informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré ainsi que tous les Membres de l'Organisation :</i></p> <p>i) <i>de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;</i></p> <p>ii) <i>de la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention;</i></p> <p>iii) <i>du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;</i></p> <p>iv) <i>de tout amendement adopté conformément à l'article 32;</i></p> <p>v) <i>de la réception de toute réserve, déclaration ou notification faite en vertu de la présente Convention;</i></p> <p>b) <i>transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.</i></p> <p>3. <i>Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, une copie certifiée conforme en est transmise par le Dépositaire au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistrée et publiée conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.</i></p>	<p>Artikel 33. Depositaris</p> <p>1. <i>Dit Verdrag wordt neergelegd bij de Secretaris-Generaal.</i></p> <p>2. <i>De Secretaris-Generaal :</i></p> <p>a) <i>stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden en alle leden van de Organisatie in kennis van :</i></p> <p>i) <i>elke nieuwe ondertekening en elke neerlegging van een nieuwe akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede de datum daarvan;</i></p> <p>ii) <i>de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;</i></p> <p>iii) <i>de neerlegging van elke akte van opzegging van dit Verdrag, alsmede van de datum waarop deze is ontvangen en de datum waarop de opzegging van kracht wordt;</i></p> <p>iv) <i>elke in overeenstemming met artikel 32 aanvaarde wijziging;</i></p> <p>v) <i>de ontvangst van elk voorbehoud, verklaring of kennisgeving, gedaan krachtens dit Verdrag;</i></p> <p>b) <i>doet voor eensluidend gemaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden.</i></p> <p>3. <i>Zodra dit Verdrag in werking is getreden wordt een voor eensluidend gemaarmerkt afschrift ervan door de Secretaris-Generaal toegezonden aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties ter registratie en publikatie overeenkomstig artikel 102 van het handvest der Verenigde Naties.</i></p>
<p>Article 34. Languages</p> <p><i>This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text</i></p>	<p>Article 34. Langues</p> <p><i>La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque</i></p>	<p>Artikel 34. Talen</p> <p><i>Dit Verdrag is in een enkel exemplaar opgesteld in de Engelse, Arabische, Chinese, Spaanse, Franse en Russische taal, zijnde alle teksten</i></p>

- DE OPZEGGING VAN HET BERGINGSVERDRAG 1910

8.160. België heeft het Bergingsverdrag 1910 nog niet opgezegd.

Strikt genomen lijkt dergelijke opzegging niet noodzakelijk. Ofschoon het Bergingsverdrag 1989 in zijn preambule wijst op “the need to review the international rules presently contained in the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, done at Brussels, 23 September 1910”, en het nieuwe Verdrag van bij het begin van de werkzaamheden van het CMI bedoeld was om het Bergingsverdrag 1910 te vervangen²⁵⁵, schrijft het Bergingsverdrag 1989 niet expliciet voor dat de verdragspartijen het Bergingsverdrag 1910 opzeggen.

Een aantal partijen bij het Bergingsverdrag 1989, waaronder Frankrijk, hebben het Bergingsverdrag 1910 niet opgezegd. Andere verdragspartijen, waaronder Duitsland, Groot-Brittannië en Nederland hebben het oude Verdrag dan weer wel opgezegd²⁵⁶.

De omschrijving van het internationale toepassingsgebied van de twee verdragen is verschillend²⁵⁷. Zolang België een verdragspartij blijft bij het Bergingsverdrag 1910, lijkt het mogelijk dat op een bergingszaak, waarbij een schip van België of een andere partij bij het Bergingsverdrag 1910 (die geen partij is bij het Bergingsverdrag 1989) betrokken is, en welke wordt gebracht voor een buitenlandse rechter, in een land dat eveneens door het oude verdrag gebonden is, nog steeds het Bergingsverdrag 1910 zou worden toegepast. Op het eerste gezicht genieten de Belgische scheepseigenaars (en bergers) aldan meer rechtszekerheid dan in de situatie waarin geen enkel eenvormig verdrag van toepassing zou zijn. De Belgische rechter die moet oordelen over een zaak waarbij een schip van een partij bij het oude verdrag betrokken is, komt terecht in een conflict tussen de blijvende toepasselijkheid van het oude verdrag en de toepasselijkheid van het nieuwe, dat immers geldt als *lex fori*. Overigens komt desgevallend ook de internationale aansprakelijkheid van België in het gedrang.

Omwille van de rechtszekerheid, de eenduidigheid en de voorspelbaarheid van de wetgeving, en ook omdat het samenbrengen van het volledige scheepvaartrecht in het Belgisch Scheepvaartwetboek een basisdoelstelling van de herziening is, verdient het dan ook aanbeveling dat België het Bergingsverdrag 1910 opzegt. Overeenkomstig artikel 19 van dit Verdrag heeft de opzegging pas uitwerking na één jaar.

- TERMINOLOGISCHE KEUZE TUSSEN HULPVERLENING, HULP, BERGING EN REDDING

8.161. Het Bergingsverdrag 1989 spreekt nog enkel over “berging” (Engels “salvage”, Frans echter “assistance”), en niet meer, zoals zijn voorganger, over “hulp en berging” (Frans “assistance et sauvetage”). Op het Europese vasteland, ook in België, werd tussen deze laatste begrippen vroeger een onderscheid gemaakt, waarbij het eerste begrip – volgens een vaak gehanteerd criterium – duidde op assistentie aan een nog onder de controle van de bemanning

²⁵⁵ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 26.

²⁵⁶ Voor informatie m.b.t. de status van het Bergingsverdrag 1910, in verband waarmee België als depositaris optreedt, zie de website van de FOD Buitenlandse Zaken, http://diplomatie.belgium.be/nl/binaries/i2a_tcm314-79745.pdf.

²⁵⁷ Vgl. inz. art. 15 Bergingsverdrag 1910 en art. 2 Bergingsverdrag 1989; zie nader *infra*, nr. 8.219.

staand schip, en de term berging sloeg op een tussenkomst t.a.v. verlaten of oncontroleerbare schepen of zelfs geworpen of anderszins achtergelaten lading. Het onderscheid bepaalde mee de hoogte van het verschuldigde loon en vroeger had de berger zelfs recht op een deel van de geredde zaken; bovendien gold en geldt m.b.t. wrakkenruiming veelal een publiekrechtelijke regelgeving²⁵⁸. Reeds onder het Bergingsverdrag 1910 werd het onderscheid, althans wat de werking van dat verdrag betreft, echter irrelevant verklaard. Artikel 1 van dat verdrag bepaalde immers dat het helpen en bergen aan de verdragsbepalingen waren onderworpen “zonder dat tusschen die twee soorten van diensten onderscheid dient gemaakt”.

Heden ten dage ontstaat wel eens de indruk dat wetgeving, rechtspraak en rechtsleer de termen hulp, berging, redding, hulpverlening, assistentie, bijstand enz. door elkaar hanteren²⁵⁹.

Met het oog op de redactie van het Belgisch Scheepvaartwetboek werd ervoor gekozen het in de Engelse authentieke versie van het Bergingsverdrag 1989 gebezigde begrip “salvage” en de daar best bij aansluitende Nederlandse vertaling “berging” te gebruiken. De termen “berging” en “berger” zijn bovendien sterk ingeburgerd in de betrokken professionele sector. In de bredere context van de rechtsterminologie hebben de termen “berging” en “berger” bovendien meer onderscheidend vermogen. Ofschoon zeker niet op exclusieve wijze, worden zij nu reeds regelmatig gebruikt in de rechtspraak. Ten slotte sluiten zij aan bij de Duitse wetgevende terminologie (“Bergung”)²⁶⁰. Op te merken valt evenwel dat het gebruik van de term “berging” als equivalent van het Engelse “salvage” niet uitsluit dat in de wetgeving ook de term “hulpverlening” een plaats krijgt: zo definieert het Bergingsverdrag 1989 “salvage” als “any act or activity undertaken *to assist* a vessel [...]” (art. 1 (a); nadruk toegevoegd) en regelt het “The Duty to Render Assistance” (art. 10).

8.162. Verder is het alleszins nuttig in het nieuwe wetboek te verwijzen naar andere relevante wetgeving die specifiek de wegruiming van wrakken beheerst²⁶¹. Dit is des te nuttiger nu omtrent de toepasselijkheid van het Bergingsverdrag 1989 op gezonken schepen en voorwerpen enige onduidelijkheid bestaat²⁶².

8.163. Conform artikel 16 van het Bergingsverdrag 1989 wordt de Nederlandse term “redding” voorbehouden om de redding van personen (“Sauvetage des personnes”) aan te duiden, een activiteit waaromtrent het overheidsinitiatief gedeeltelijk valt onder de bevoegdheid van de gewesten²⁶³, en waaromtrent daadwerkelijk een Vlaamse decreetgeving geldt²⁶⁴.

8.164. Met het oog op de consistente aanwending van de voorgestelde terminologie zal dienen te worden overwogen een nieuwe, gewijzigde Nederlandse vertaling van het Bergingsverdrag 1989 te publiceren.

²⁵⁸ Zie Smeesters-Winkelmolen III, 392-393, nr. 1210; vgl. echter ook Cleton, 263-264; Cleton, R., “The IMO Draft Salvage Convention”, *ELR* 1989, (3), 7; Danjon IV, 69-75, nrs. 1364-1366; De Smet II, 614-615, nr. 507; Herber, 394-395; Jacobs II, 642-646, nrs. 994-995; Ripert III, 121-126, nrs. 2152-2156; Rodière, *TGDM EDM*, 156, nr. 138 en 166-171, nrs. 149-151; Tetley *IMAAL*, 322-323 en 326.

²⁵⁹ Kegels, A., “Hulpverlening”, in De Weerd III, (139), 139, nr. 1335.

²⁶⁰ De Nederlandse wetgeving gebruikt de term “hulpverlening” (zie *infra*, nrs. 8.254 e.v.).

²⁶¹ Zie nader *infra*, nrs. 8.317 e.v.

²⁶² Zie nader *infra*, nrs. 8.165 e.v.

²⁶³ Art. 6, § 1, X^o, eerste lid 9^o BWHL.

²⁶⁴ Zie inz. Decr.VLP. 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (*BS* 26 oktober 2006).

8.165. Een “vessel” wordt in artikel 1(b) van het Bergingsverdrag 1989 gedefinieerd als “any ship or craft, or any structure capable of navigation”.

In het oorspronkelijk ontwerp van het CMI was hier nog aan toegevoegd “including any vessel which is stranded, left by its crew, or sunk”. Uit het feit dat dit zinsdeel uiteindelijk is weggelaten, zou men op het eerste gezicht kunnen afleiden dat de verdragspartijen van mening waren dat gezonken schepen niet onder de definitie van schip vielen. Deze veronderstelling is evenwel foutief. Uit de voorbereidende werken van het Verdrag blijkt dat de verdragstaten wel degelijk van mening waren dat een gezonken schip onder de definitie kon vallen. Blijkbaar in dit verband werd de zinsconstructie tijdens de internationale conferentie nog licht aangepast teneinde duidelijk te maken dat het vereiste dat ermee kan worden gevaren geen betrekking heeft op “any ship or craft”²⁶⁵.

8.166. Daarnaast kan men zich afvragen of gezonken schepen en andere zaken, die zich al dan niet in een gezonken schip bevinden, in de zin van het Bergingsverdrag 1989 een “zaak” (“property”) zijn. Deze kwestie werd tijdens de voorbereidende werkzaamheden uitvoerig besproken²⁶⁶.

Artikel 1 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt desbetreffend:

For the purpose of this Convention:

[...]

(c) Property means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.

Uit de tekst van de definitie in artikel 1(c) van het Bergingsverdrag 1989 zelf blijkt dat gezonken schepen en voorwerpen inderdaad als een zaak moeten worden beschouwd. Gezonken schepen en voorwerpen zijn immers normaliter niet blijvend en alleszins niet opzettelijk aan de kust bevestigd²⁶⁷.

Op de in een recente *questionnaire* van het CMI gestelde vraag “[d]oes 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, Letland, Litouwen, Nederland, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Polen, Roemenië, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. In Griekenland worden gezonken schepen, wrakken en scheepslanding, zowel binnen als buiten een wrak, als “property” beschouwd. In Kroatië wordt een onderscheid gemaakt tussen de verwijdering van gezonken voorwerpen en berging. Gezonken voorwerpen zijn enkel onderworpen aan de regels betreffende berging indien zij zonken tijdens de berging of in de gevaarsperiode onmiddellijk voorafgaand aan de berging. In Frankrijk is het Bergingsverdrag 1989 toepasselijk indien de gezonken zaak in gevaar is. Indien niet, zal de Franse wetgeving betreffende berging van wrakken toepasselijk zijn. Ook Rusland heeft bijzondere

²⁶⁵ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 75-89. Voor een uitvoerige bespreking van deze kwestie, zie ook Berlingieri, F., “Le projet d’une nouvelle convention sur l’assistance et le sauvetage, et le sauvetage d’épaves maritimes”, LA Tricot, 61-68.

²⁶⁶ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, o.m. 75-76 en 98-106.

²⁶⁷ Kennedy-Rose, 125, nr. 4.066.

wetsbepalingen voor de verwijdering van wrakken, maar wanneer deze activiteit een bergingsoperatie uitmaakt, zijn de bergingsregels toepasselijk²⁶⁸.

Kennedy en Rose wijzen erop dat, alhoewel wrakken naar Engels recht traditioneel als mogelijke voorwerpen van berging worden gezien en het Bergingsverdrag 1989 wrakken niet uitsluit, professionele bergers zich meestal bezighouden met drijvende of gestrande zaken, en dat een ad hoc-contract als basis voor de berging van een wrak meestal geschikter is dan de toepassing van de bergingsregels. Wrakken zouden de bergers immers meestal voor bijzondere moeilijkheden plaatsen, o.m. met de lokale overheid, en de berging ervan zou vaak grote kosten vergen in verhouding tot de mogelijke beloning²⁶⁹.

Ingevolge artikel 1(a) van het Bergingsverdrag 1989 is de “hulp” die aan gezonken schepen en voorwerpen wordt verleend hoe dan ook slechts berging in de zin van het Verdrag wanneer deze schepen of voorwerpen in gevaar (“in danger”) verkeren²⁷⁰. In verscheidene verdragsbepalingen, met name in de artikelen 8 en 19, wordt trouwens consequent over het schip of de zaak “in danger” gesproken. Slechts indien gezonken schepen of andere zaken, die zich al dan niet in een gezonken schip bevinden, in gevaar verkeren, zijn op een daad of werkzaamheid, verricht om er hulp aan te verlenen, de bergingsregels van toepassing. Dit is een logische regel: wanneer er geen gevaar (meer) dreigt, is er aan enige bijzondere regeling van aanvullend recht om de verlening en de vergoeding van hulp te regelen, geen behoefte. De betrokken partijen kunnen dan immers, voorafgaand aan de uitvoering van enige (verdere) hulp, in alle vrijheid een overeenkomst sluiten. Het openbare belang m.b.t. de veiligheid van de scheepvaart en de aanmoediging van bergingsactiviteiten wordt daarbij niet geraakt.

De vraag of een gezonken schip of voorwerp kan worden geacht in gevaar te verkeren, blijft alleszins voor internationale onenigheid zorgen.

Volgens de Nederlandse Hoge Raad heerst in de verdragstaten een ruime interpretatie van het gevaarsbegrip en doet deze recht aan het doel van het Verdrag, met name de aanmoediging van berging in het belang van de veiligheid van de scheepvaart²⁷¹.

Volgens de traditionele Engelse visie verkeren alle gezonken zaken hoe dan ook in gevaar. In andere jurisdicties verkeert een gezonken zaak niet in gevaar wanneer zij op de zeebodem stilligt. Door op de zeebodem te liggen lopen bepaalde zaken klaarblijkelijk geen of weinig gevaar om af te takelen of in waarde te verminderen²⁷². In de Duitse rechtsleer wordt gesteld dat een gezonken schip zich nog steeds in gevaar kan bevinden, namelijk wanneer een verslechtering van zijn toestand dreigt²⁷³. Alleszins zullen de meeste gezonken zaken als gevolg van een verlengd verblijf onder water op korte termijn weinig bijkomende waardevermindering ondergaan: ofwel zijn zij door het contact met het water onmiddellijk onbruikbaar geworden, ofwel kunnen zij het contact

²⁶⁸ CMI, *Synopsis of the responses to the Questionnaire*, <http://www.comitemaritime.org/cmidoocs/impl.html>, nr. 7.

²⁶⁹ Kennedy-Rose, 125, nrs. 4.064-4.066.

²⁷⁰ Zie o.m. Kennedy-Rose, 125, nr. 4.066; Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 75 en 106.

²⁷¹ Hoge Raad, 9 februari 1996, *Frio Alaska*, *S&S* 1996, nr. 59, *NIPR* 1996, 301, *NJ* 1996, 667, ook besproken in Kegels, A., “Hulpverlening”, in De Weerd III, (139), 146, nr. 1343 en meer uitvoerig in Haak, K.F., “The concept of “danger” under the Brussels Salvage Convention 1910”, *LMCLQ* 1997, 203-207. De uitspraak betrof weliswaar niet het specifieke geval van een gezonken schip of zaak. In een latere uitspraak heeft de Hoge Raad het gevaarsbegrip nog verder verruimd, met name tot alle situaties waar schade het gevolg zou kunnen zijn (Hoge Raad, 2 oktober 1998, *S&S* 2000, 1, besproken in Van Angeren, A.A., “Waarde bij hulploon; de vereisten en factoren bij het bepalen van het hulploon in het zeerecht”, *TVR* 2002, (111), 112-113).

²⁷² Vgl. Kennedy-Rose, 125, nr. 4.066, vn. 166.

²⁷³ Herber, 394. De “Titanic”, op de bodem van de Atlantische Oceaan, kan niet meer als object van hulpverlening worden beschouwd (aldus Puttfarken, 312, nr. 731).

met het water wel enige tijd doorstaan, zodat de eigenaar in alle vrijheid een overeenkomst voor de berging ervan kan sluiten. De Engelse visie lijkt dus hoe dan ook te verregaand. Wat er ook van zij, op dit punt bestaat tussen de onderscheiden rechtssystemen en blijkbaar zelfs binnen bepaalde rechtssystemen geen eenstemmigheid²⁷⁴. Tijdens de internationale conferentie waar het Bergingsverdrag 1989 werd aangenomen, wekte het thema bij de voorzitter van het *Committee of the Whole* alleen maar huiver op:

*I would like to say that I hope you will not start a debate on the question whether a sunken vessel can be in danger or not. It would take days to clarify that*²⁷⁵.

8.167. Het hieronder besproken²⁷⁶ artikel 30.1(d) van het Bergingsverdrag 1989, dat uitdrukkelijk een nationaal voorbehoud toelaat waardoor het Verdrag niet wordt toegepast “when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest *and is situated on the sea-bed*” (cursivering toegevoegd) bevestigt impliciet doch zeker dat gezonken schepen en voorwerpen niet principieel of bij voorbaat buiten de werkingssfeer van het Verdrag vallen.

8.168. Inmiddels heeft de Belgische wetgever uitdrukkelijk te kennen gegeven dat wrakken en wrakstukken, wat hem betreft, in principe wel degelijk voor berging in de zin van het Bergingsverdrag 1989 vatbaar zijn. De Wet van 9 april 2007 betreffende de vondst en de bescherming van wrakken²⁷⁷ is, luidens zijn artikel 3, 3^o, immers niet van toepassing op

wrakken en wrakstukken die geborgen worden in het kader van hulpverlening in de zin van het Internationaal verdrag inzake hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989.

De in de genoemde Wet geregelde materies zijn enigszins verwant aan het bergingsrecht, maar staan er toch buiten²⁷⁸. In het raam van de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht zullen zij aan een nader onderzoek worden onderworpen. Daarbij zal aandacht moeten worden besteed aan het merkwaardige, allicht niet wenselijke gevolg van de zonet aangehaalde passage uit artikel 3 van de Wet van 9 april 2007, dat de vordering tot betaling van een bergloon of de sluiting van een bergingsovereenkomst op het eerste gezicht volstaan om de gehele wet – die een publiek- en zelfs strafrechtelijke strekking heeft en o.m. ook de bescherming van historische scheepswrakken regelt²⁷⁹ – volledig buiten werking te stellen. Hieronder wordt nog kort op dit knelpunt teruggekomen²⁸⁰.

²⁷⁴ Vgl. bijv., i.v.m. tegenstrijdige Amerikaanse uitspraken over de vraag of een oud scheepswrak nog in gevaar verkeert, Schoenbaum II, 166, vn. 18.

²⁷⁵ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 106-107.

²⁷⁶ Zie *infra*, nrs. 8.170 e.v.

²⁷⁷ BS 21 juni 2007.

²⁷⁸ Vgl. het Nederlandse Burgerlijk Wetboek, waarin de Wet op de Strandvonderij doelbewust niet werd ingevoegd (PG Boek 8 NBW, 580).

²⁷⁹ Art. 16 van de Wet luidt:

§ 1. In de territoriale zee kan de Koning wrakken met archeologische en historische waarde als beschermde wrakken aanduiden en de maatregelen nemen die nodig zijn voor de bescherming ervan.

De Koning bepaalt de nadere regels voor het vaststellen van de archeologische en historische waarde van wrakken en wrakstukken, alsook de procedure voor de selectie van te beschermen wrakken met archeologische en historische waarde.

§ 2. In de territoriale zee kan de Koning wrakken die officieel erkend zijn als oorlogsgraven of zeemansgraven als beschermde wrakken aanduiden en de maatregelen nemen die nodig zijn voor de bescherming ervan.

§ 3. De Koning neemt de nodige maatregelen voor het aangeven op de zeekaarten en, in voorkomend geval, het duidelijk afbakenen van de beschermde wrakken en voor het informeren van het publiek over de genomen maatregelen die nodig zijn voor de bescherming ervan.

Art. 17 bepaalt:

8.169. Om de ontwikkeling van een nadere verdragsconforme interpretatie niet te verstoren is het niet wenselijk om te trachten de toepasselijkheid van het Bergingsverdrag 1989 op gezonken schepen en voorwerpen via een specifieke bepaling in het Belgisch Scheepvaartwetboek te verduidelijken. De aangehaalde bevestiging in de Belgische Wet van 9 april 2007 dat het Verdrag wel degelijk op de berging van wrakken en wrakstukken van toepassing kan zijn, is alleszins niet met het Verdrag in strijd. Zoals reeds in algemene zin verantwoord²⁸¹ is het wel nuttig om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een kruisverwijzing naar de bestaande Belgische – hoofdzakelijk publiekrechtelijke – wetgeving betreffende wrakkenruiming aan te brengen. De verhouding tussen deze wetgeving en het Belgisch Scheepvaartwetboek zal nader worden onderzocht in het raam van de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht.

- TOEPASSELIJKHEID OP CULTUURGOED

8.170. Artikel 30.1(d) van het Bergingsverdrag 1989 laat uitdrukkelijk een nationaal voorbehoud toe waardoor het Verdrag niet wordt toegepast

when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.

Talrijke landen hebben een dergelijk voorbehoud geformuleerd. Dit is ook het geval met de buurlanden Duitsland, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. België heeft geen voorbehoud gemaakt. Ingevolge artikel 30.1 van het Bergingsverdrag 1989 is dergelijk voorbehoud nu niet meer mogelijk²⁸². Om de hieronder uiteengezette redenen levert dit geen onoverkomelijke problemen op.

8.171. De mogelijkheid om maritieme cultuurgoederen van de toepassing van het Bergingsverdrag 1989 uit te sluiten is er gekomen vanuit de visie dat dergelijke goederen van een geheel andere aard zijn dan andere schepen en zaken waaraan hulp wordt verleend. Met name dienen zij te worden behandeld met bijzondere zorg en onder het toezicht van de autoriteiten bevoegd voor hun bescherming. Vanuit de bezorgdheid voor het behoud en de integriteit van maritieme cultuurgoederen werd geoordeeld dat de berging ervan niet in volkomen vrijheid aan private partijen kon worden overgelaten.

Nochtans lijkt het Bergingsverdrag 1989 niet voor te schrijven dat private partijen de totale vrijheid krijgen om alle schepen en zaken te helpen of te bergen. Een verbod om de toestand van maritieme cultuurgoederen zonder toestemming van de bevoegde autoriteiten te wijzigen en voorschriften over hoe dergelijke goederen dienen te worden behandeld, lijken veeleer te moeten worden opgenomen in publiekrechtelijke normen. De uitsluiting van deze goederen van het toepassingsgebied van het Bergingsverdrag 1989 heeft in dat verband weinig of geen effect. Dit werd reeds opgemerkt door de voorzitter van het *Committee of the Whole* tijdens de internationale conferentie waar het Verdrag werd aangenomen²⁸³.

Voor de beschermde wrakken wordt per beschermd wrak een beleidsplan opgesteld ter beoordeling van de van toepassing zijnde bescherming.

De Koning bepaalt de regels betreffende de procedure de inhoud, de voorwaarden, de termijn en de vorm waaraan deze beleidsplannen dienen te voldoen.

²⁸⁰ Zie *infra*, nrs. 8.171 en 8.173.

²⁸¹ Zie Blauwboek 1, 133 e.v., nrs. 1.145 e.v.

²⁸² Ten ware, desgevallend, na een opzegging van het verdrag of met akkoord van de andere verdragspartijen. Volkenrechtelijk ligt dergelijke werkwijze echter niet voor de hand.

²⁸³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 546-551, inz. 548.

Nog minder efficiënt lijkt in dit verband de hierboven reeds aangehaalde²⁸⁴ regeling van de Belgische Wet van 9 april 2007 betreffende de vondst en de bescherming van wrakken ingevolge welke het hele nationale publiekrechtelijke beschermingsregime buiten toepassing wordt gesteld door het uitvoeren van een door het Bergingsverdrag 1989 beheerste (privaatrechtelijke) bergingsoperatie²⁸⁵.

I.p.v. bij het Bergingsverdrag 1989 een voorbehoud te maken zodat het publiekrechtelijke beschermingsregime voorrang kan krijgen, heeft België dus in feite het omgekeerde gedaan, en het beschermingsregime buiten werking gesteld zodra een bergingsactie op touw wordt gezet.

8.172. Met betrekking tot de publiekrechtelijke bescherming van het cultureel erfgoed onder water werd op 2 november 2001, dus na de totstandkoming van het Bergingsverdrag 1989, en onder auspiciën van de UNESCO, het Verdrag ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water ondertekend. Dit Verdrag beoogt het onderwatererfgoed te beschermen tegen plunderingen en andere bedreigingen. Het is op 2 januari 2009 internationaal in werking getreden. België heeft het Verdrag ondertekend, maar nog niet geratificeerd, zodat het Verdrag overeenkomstig zijn artikel 27 ten aanzien van België nog niet in werking is getreden. Instemming met het Verdrag werd verleend bij Het Verdrag werd goedgekeurd bij Brusselse Hoofdstedelijke Ordonnantie van 4 september 2008²⁸⁶ en bij Vlaams Decreet van 16 juli 2010²⁸⁷. Aangezien het Verdrag wordt beschouwd als een gemengd verdrag, dat zowel federale, gewestelijke als gemeenschapsbevoegdheden betreft, kan het voor België pas internationaal in werking treden nadat zowel het federale parlement als alle betrokken gemeenschaps- en gewestparlementen hun instemming hebben verleend.

Het Verdrag regelt de verhouding tot het bergingsrecht in een afzonderlijke bepaling, welke luidt:

Article 4. Relationship to law of salvage and law of finds

Any activity relating to underwater cultural heritage to which this Convention applies shall not be subject to the law of salvage or law of finds, unless it:

(a) is authorized by the competent authorities, and

(b) is in full conformity with this Convention, and

(c) ensures that any recovery of the underwater cultural heritage achieves its maximum protection.

Het Verdrag ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water sluit dus niet in alle gevallen uit dat de regels betreffende berging op onderwatererfgoed zouden worden toegepast. Een algemene, absolute uitsluiting van maritieme cultuurgoederen uit de in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen regelgeving betreffende berging is op grond van dit Verdrag dan ook niet nodig.

²⁸⁴ Zie *supra*, nr. 8.168.

²⁸⁵ Het O.M. zou bij strafvervolgning nog kunnen opperen dat het Bergingsverdrag 1989 in werkelijkheid niet van toepassing was omdat er geen gevaar was. Hieromtrent kan een feitelijke discussie ontstaan en alleszins is het gevaarscriterium niet uitgewerkt om de toepasselijkheid van een strafwet te determineren.

²⁸⁶ BS 30 september 2008.

²⁸⁷ BS 9 augustus 2010. Zie ook Strategische Adviesraad voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media – Sectorraad Kunsten en Erfgoed, *Strategische Adviesraad Internationaal Vlaanderen en Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed, gezamenlijk advies bij het ontwerp van decreet houdende instemming met het UNESCO-Verdrag ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water, aangenomen in Parijs op 2 november 2001*, www.sariv.be/web/images/uploads/public/7992937688_20100202_SARC-KE_SARiv_SARO_advies_UNESCO_erfgoed_onder_water_web.pdf.

Voor zover het maritieme cultuurgoederen in de binnenwateren betreft, lijkt het niet tot de federale bevoegdheden te behoren om hierover te legifereren. De gewesten zijn immers bevoegd voor het archeologisch onroerend erfgoed, en de gemeenschappen voor het roerend archeologisch patrimonium²⁸⁸.

Aangezien berging, luidens de definitie in het Bergingsverdrag 1989, impliceert dat het schip of de zaak waaraan hulp wordt verleend *in gevaar* verkeert, lijken de regels van het Bergingsverdrag 1989 eerder zelden op dergelijke cultuurgoederen toepasselijk te kunnen zijn. Cultuurgoederen op de zeebodem, die van prehistorisch, archeologisch of historisch belang zijn, zullen veelal niet kunnen worden geacht nog in gevaar te verkeren. Hooguit zouden zij gevaar kunnen lopen om verder te desintegreren of te worden geplunderd door schattenjagers. De gevaren zijn alleszins niet van dezelfde aard als de gevaren die actieve schepen en zaken kunnen lopen. Het feit dat zij doorgaans niet in gevaar verkeren, maakt de behoefte aan een reserve om maritieme cultuurgoederen van het Bergingsverdrag 1989 uit te sluiten nog minder dringend.

8.173. Uit wat voorafgaat blijkt dat de ontstentenis van een Belgische reserve bij het Bergingsverdrag 1989, hoewel zij zeker verdedigbaar ware geweest, geen onoverkomelijke problemen oplevert. Het verdrag laat publiekrechtelijke beschermingsnormering onverlet en het UNESCO-Verdrag biedt een nieuwe basis om de toepasselijkheid van het Bergingsverdrag 1989 in te snoeren. Anderzijds bevat de inmiddels tot stand gebrachte Belgische Wet van 9 april 2007 betreffende de vondst en de bescherming van wrakken zoals aangetoond een merkwaardig *loophole* dat m.n. toelaat het geldende Belgische beschermingsregime buiten werking te stellen door contractueel een privaatrechtelijke bergingsactie op touw te zetten²⁸⁹.

8.174. Gelet op wat voorafgaat lijkt het hoe dan ook nuttig om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een uitdrukkelijke bepaling op te nemen die, wat de zeegebieden betreft, het principe van artikel 4 van het UNESCO-Verdrag overneemt. Niettegenstaande de ontstentenis van een Belgisch voorbehoud bij het Bergingsverdrag 1989 is er geen bezwaar tegen dat dit gebeurt vooraleer België formeel door bedoeld verdrag gebonden is. N.a.v. de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht zal het vervolgens nuttig zijn om de regeling van de Wet van 9 april 2007 betreffende de vondst en de bescherming van wrakken aan de nieuwe door het UNESCO-Verdrag en het Belgisch Scheepvaartwetboek gecreëerde situatie aan te passen.

- TOEPASSELIGHEID OP PLATFORMS EN BOORENHEDEN

8.175. Artikel 3 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt:

This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.

In de Memorie van Toelichting bij de Belgische instemmingswet werd de uitsluiting van platforms en boorinstallaties op een locatie in bedrijf als volgt toegelicht:

Dit is logisch daar deze tuigen dan niet als schepen kunnen aanzien worden vermits ze op één of andere manier met de zeebodem verbonden zijn.

²⁸⁸ Strategische Adviesraad voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media – Sectorraad Kunsten en Erfgoed, *Strategische Adviesraad Internationaal Vlaanderen en Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed, gezamenlijk advies bij het ontwerp van decreet houdende instemming met het UNESCO-Verdrag ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water, aangenomen in Parijs op 2 november 2001, o.c., 2.*

²⁸⁹ Zie nogmaals *supra*, nr. 8.168.

Bovendien wordt er binnen de I.M.O. te Londen gewerkt aan een afzonderlijk regime voor dergelijke tuigen. A contrario moet vastgesteld worden dat wanneer dergelijke tuigen, op eigen kracht of gesleept, op weg zijn naar of van een locatie, zij dan wel onder de bepalingen van het Verdrag vallen²⁹⁰.

Op het eerste gezicht rijzen tegen een eventuele nationale uitbreiding van het toepassingsgebied van de verdragsregels tot alle platforms en booreenheden, ongeacht in welke omstandigheden zij zich bevinden, en inz. mede ingeval zij op locatie in bedrijf zijn, bezwaren.

M.n. werd tijdens de voorbereiding van het Bergingsverdrag 1989 een voorstel afgewezen om de individuele verdragstaten de mogelijkheid te geven om, door middel van een reserve, zelf te kiezen of het Verdrag op platforms al dan niet toepasselijk zou zijn, omdat werd geoordeeld dat internationale uniformiteit op dit vlak wenselijk was²⁹¹.

In het oorspronkelijke ontwerpverdrag van het CMI werd over boorplatforms of -installaties niets bijzonders bepaald.

Tijdens de 56ste sessie van het Legal Committee werd evenwel besloten om in artikel 2, m.b.t. het toepassingsgebied, een uitsluiting van boorinstallaties in te voegen, die als volgt zou luiden:

Article 2 – Scope of application

1. This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a Contracting State.

[2. However, this Convention does not apply:

[...]

[(e) whenever the property is permanently attached to the sea-bed for hydrocarbon production, storage and transportation].

Tijdens de 58ste sessie werd voor een andere benadering gekozen. Volgens de alsdan aangenomen ontwerp tekst zouden boorinstallaties in principe wél onder het Verdrag vallen, maar kon elke verdragspartij op dit gebied een voorbehoud maken. De ontwerp tekst luidde:

Article 24 – Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the provisions of this Convention:

[...]

(c) whenever the property is permanently attached to the sea-bed for hydrocarbon production, storage and transportation.

Tijdens de internationale conferentie van 1989 werd uiteindelijk beslist om vaste of drijvende platforms of verplaatsbare boorinstallaties, wanneer zij op locatie in bedrijf zijn voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem, toch volledig uit het toepassingsgebied te sluiten. De mogelijkheid om op dit gebied een voorbehoud te maken, werd, zoals gezegd, afgewezen om redenen van internationale uniformiteit. De doelstelling van internationale uniformiteit in de regels betreffende berging wordt ten andere speciaal onderlijnd in de preambule van het Verdrag.

Toch leveren deze elementen geen bezwaar op.

²⁹⁰ *Parl.St.*, Senaat, 2002-03, nr. 1502/1, 4.

²⁹¹ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 141, 143 en 146. Slechts Noorwegen drukte zich uit pro de voorgestelde reservebepaling (Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 145).

Vooreerst valt er ten gronde veel voor te zeggen dat wanneer platforms en booreenheden *in staat zijn* te varen, een berging aan deze eenheden onder de toepassing van de regels van het Bergingsverdrag 1989 moet vallen, ook indien een ongeval zich voordoet terwijl ze geïmmobiliseerd zijn. In de boorindustrie worden overigens tal van gespecialiseerde vaartuigen gebruikt, zoals “jack-up barges”, FPSO’s, etc.

In eerdere ontwerpen van een nieuw verdrag inzake berging, ontwikkeld binnen het CMI en de IMO, vielen platforms en boorinstallaties wel degelijk binnen het toepassingsgebied voor zover zij in staat waren om te varen²⁹². De diepere reden waarom platforms en boorinstallaties in het Bergingsverdrag 1989 uiteindelijk werden uitgesloten wanneer zij in bedrijf zijn voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem is te vinden in de voorbereidende werken. De exploitatie van rijkdommen van de zeebodem gebeurt doorgaans onder strikt toezicht van de kuststaat, en daarbij gelden gedetailleerde noodplannen. Wegens de complexiteit van deze platforms en boorinstallaties en het gevaar voor ernstige schade aan de installaties en het milieu wanneer tijdens hun exploitatie foutieve acties zouden worden ondernomen, wenste men gelegenheidsbergers zonder de nodige specifieke expertise van interventies uit te sluiten²⁹³. Sommige delegaties vonden echter dat drijvende platforms of boorschepen niet mochten worden uitgesloten, maar met schepen dienden te worden gelijkgesteld²⁹⁴. Uiteindelijk werd beslist dat het verdrag niet zou gelden voor de platforms en installaties die “op een locatie in bedrijf zijn” voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem. Terwijl zij zich verplaatsen, zijn de verdragsregels wél toepasselijk, en ze zijn (uiteraard) eveneens toepasselijk op schepen bedoeld voor het *transport* van de minerale rijkdommen²⁹⁵.

De uitsluiting uit het toepassingsgebied van het Bergingsverdrag 1989 van drijvende platforms of verplaatsbare boorinstallaties die op locatie in bedrijf zijn wordt in de gespecialiseerde rechtsleer terecht bekritiseerd. Vooreerst lijkt de uitsluiting moeilijk te verenigen met de algemene bedoeling van het Verdrag om het bergingsconcept te verruimen. Zoals de ramp met de Deepwater Horizon in 2010 aantoonde, zijn boorinstallaties heden ten dage, samen met olietankers, één van de belangrijkste risicofactoren voor het mariene milieu. Het lijkt dan ook onlogisch om enerzijds de milieuaspecten uitdrukkelijk in het bergingsregime te introduceren en anderzijds een belangrijke bron van milieuschade uit het toepassingsgebied te weren²⁹⁶. In het licht van de doelstelling om gelegenheidsbergers zonder specifieke expertise van interventies te weerhouden, lijkt de uitsluiting bovendien overbodig. De exploitant van de boorinstallatie heeft immers het recht om de aangeboden hulp te weigeren en de berger heeft hoe dan ook geen recht op betaling voor hulp verleend niettegenstaande een uitdrukkelijk en redelijk verbod²⁹⁷. Daarenboven is het mogelijk terzake van berging specifieke publiekrechtelijke veiligheidsnormen uit te vaardigen of controle- of interventiebevoegdheden uit te oefenen.

In de hierboven reeds vermelde CMI-*questionnaire* werd o.m. de volgende vraag gesteld: “Has your country extended the scope of application of the provisions of the Convention to: (a) platforms

²⁹² Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Londen, LLP, 1992, 154.

²⁹³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 137-147.

²⁹⁴ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 139 en 147.

²⁹⁵ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 142-144 en 147.

²⁹⁶ Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Londen, LLP, 1992, 153.

²⁹⁷ Kennedy-Rose, 175, nr. 4.172.

and drilling units?”. Blijkens de antwoorden²⁹⁸ werd het toepassingsgebied van het Bergingsverdrag 1989 in Noorwegen uitgebreid tot “platforms and drilling rigs”. Het Noors Maritiem Wetboek sluit “permanent installations or pipelines” voor de petroleumindustrie uit, maar verplaatsbare installaties voor de petroleumindustrie vallen wel onder de bergingsbepalingen²⁹⁹. Kroatië past de verdragsbepalingen enkel toe op platforms die kunnen varen. China heeft artikel 3 van het Verdrag in zijn wetgeving overgenomen en past de bergingsbepalingen derhalve niet toe wanneer de platforms of boorinstallaties in bedrijf zijn voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem. Ook Nieuw-Zeeland heeft het toepassingsgebied van de verdragsbepalingen op dit vlak niet uitgebreid. Het enkele feit dat het CMI echter een onderzoek naar nationale verruiming heeft uitgevoerd, geeft aan dat deze principieel denkbaar worden geacht. Dat de – terzake bijzonder bevoegde – Noorse wetgever alvast tot een beperkte verruiming is overgegaan, is significant.

Wanneer men ervan zou uitgaan dat berging aan op locatie in bedrijf zijnde boorplatforms e.d. niet onder het Bergingsverdrag 1989 zou mogen vallen, rijst ten andere onmiddellijk de vraag welk rechtsregime dergelijke berging dan wel zou beheersen. Zoals ook in Frankrijk werd genoteerd³⁰⁰, moet dit dan onvermijdelijk het nationaal recht zijn. Vervolgens moet men zich afvragen wat het bezwaar zou kunnen zijn tegen een nationale regeling die de inhoudelijke regeling van het Bergingsverdrag 1989 herhaalt. Dergelijk bezwaar is er uiteraard niet. De internationale uniformiteit en de rechtszekerheid worden precies door een uitbreiding van het toepassingsgebied van het Verdrag gediend. Het feit dat tijdens de voorbereiding van het Verdrag de mogelijkheid van een voorbehoud om het – in de toen ter tafel liggende versie nog wél op de betrokken tuigen toepasselijke – Verdrag bij wijze van nationale afwijking *buiten* toepassing te verklaren, werd uitgesloten, is helemaal niet relevant, want de hier besproken problematiek gaat ervan uit dat het Verdrag, in zijn finaal ondertekende versie, uit zichzelf *niet* van toepassing is, en dat de nationale wetgever de werkingssfeer ervan alleen maar zou *verruimen*. De redenering dat een voorbehoud de uniformiteit zou schaden, is dan ook naast de kwestie, want wat in de huidige context wordt beoogd is juist een versterking van de uniformiteit. Ter verdere ondersteuning van een beperkte nationale uitbreiding van het toepassingsgebied van de verdragsregels kan overigens worden opgemerkt dat er klassiek van wordt uitgegaan dat de nationale wetgever het geldingsbereik van de maritieme verdragen op eigen initiatief mag uitbreiden.

Bovendien moet eraan worden herinnerd dat de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is geredigeerd met het oog op een zo breed mogelijke toepasselijkheid op alle types schepen, met inbegrip van off shore-vaartuigen. Zoals elders omstandig toegelicht³⁰¹, vallen ingevolge de voorgestelde nieuwe wettelijke omschrijving van het begrip “schip” alleen vaste tuigen principieel buiten het toepassingsgebied van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. Deconnecteerbare FPSO's en dergelijke tuigen zijn doelbewust onder het hier voorgestelde wetboek gebracht. Met het oog op de rechtszekerheid en de eenvoud, consistentie en kenbaarheid van de wetgeving ware het dan ook ongelukkig om, specifiek in verband met de bergingsbepalingen, een verenging van het toepassingsgebied door te voeren. Daardoor zou ook de samenhang van het juridisch statuut van de betrokken tuigen zelf worden geschaad.

²⁹⁸ Zie <http://www.comitemaritime.org/cmids/impl.html>.

²⁹⁹ Zie nader *infra*, nr. 8.270.

³⁰⁰ Bonassies, P., “La Convention internationale de 1989 sur l'assistance”, *DMF* 2003, (239), 257; zie ook Bonassies-Scapel, 369, nr. 524; Remond-Gouilloud, 227-228, nr. 354.

³⁰¹ Zie Blauwboek 3.

Ook in het buitenland wordt ten andere niet begrepen waarom platforms en boorinstallaties worden geweerd, terwijl drijvende tanks, hotels, onderzoeksstations en pijpleidingen wél door het Verdrag worden gevat³⁰².

Ten slotte zou de hier gesuggereerde uitbreiding slechts een marginale draagwijdte hebben. Vaste tuigen, die in de zin van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek per definitie immers geen schip zijn, zouden immers van de toepasselijkheid van de bergingsregels uitgesloten blijven.

Uit een en ander moet worden geconcludeerd dat de gesuggereerde uitbreiding van het toepassingsgebied van de bergingsregels tot alle of bepaalde platforms en boorinstallaties die op locatie in bedrijf zijn zowel wenselijk als mogelijk is.

- TOEPASSELIJKHEID OP DE BINNENVAART EN NATIONALE ONDERDANEN

8.176. Artikel 30.1 van het Bergingsverdrag 1989 laat aan elke Staat toe een voorbehoud te maken krachtens welk het Verdrag niet toepasselijk zal zijn o.m. “when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation” ((a)), of “when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved” ((b)), of nog “when all interested parties are nationals of that State” ((c)).

Terecht heeft België geen voorbehouden in deze zin gemaakt. Zoals onder de bestaande Zeewet verdient een eenvormige regeling inzake berging voor zee- en binnenschepen, waar deze ook plaatsvindt en wat ook de nationaliteit van de betrokken partijen is, de voorkeur. Evenzeer is de toepassing van het Verdrag geboden wanneer bij de berging in de binnenwateren geen “vessel” in de zin van het Verdrag is betrokken.

- TOEPASSELIJKHEID OP DE OVERHEID

8.177. Artikel 14 van het Bergingsverdrag 1910 bepaalt dat het verdrag niet van toepassing is op oorlogsschepen en op Staatsschepen, die uitsluitend bestemd zijn tot een openbare dienst. In de Memorie van Toelichting bij het ontwerp van Staatsschepenwet werd gesteld dat deze bepaling door het Staatsschepenverdrag 1926 en de Staatsschepenwet stilzwijgend werd ingetrokken³⁰³.

Zoals hierboven vermeld³⁰⁴, werden de bepalingen van het Bergingsverdrag 1910 door het Protocol van 27 mei 1967 uitdrukkelijk toepasselijk verklaard op diensten van hulp of berging verleend door een oorlogsschip, een staatsschip of een schip dat door een Staat of een publiekrechtelijke persoon wordt geëxploiteerd of gehuurd. Het Protocol werd door België geratificeerd en trad in werking op 15 augustus 1977.

In de Zeewet wordt over de positie van overheidsschepen en overheidsbesturen in de context van bergingsactiviteiten niets bepaald. Zoals herhaaldelijk vermeld³⁰⁵, is de Zeewet in principe

³⁰² Remond-Gouilloud, 228, nr. 354.

³⁰³ *Parl. St.*, Kamer, 1926-27, nr. 335, p. 2; vgl. Omta, L.W.F.H., *Immunité van Staatsschepen en -ladingen en van Staatssluchtvaartuigen*, Amsterdam, Paris, 1938, 131-132; Ripert I, 693, nr. 799 maar ook Le Clère, J., “De l’immunité des bâtiments de guerre et des navires d’Etat”, *DMF* 1958, (450), 457. Over het regime van staatsschepen, zie reeds Blauwboek 2.

³⁰⁴ Zie *supra*, nr. 8.153.

³⁰⁵ Zie Blauwboek 1, 89-91, nr. 1.81 en 180, nr. 1.217 alsook Blauwboek 2.

alleen van toepassing op met winstoogmerk geëxploiteerde schepen³⁰⁶. Eveneens werd reeds opgemerkt dat voormeld Protocol van 27 mei 1967 niet in de Zeewet werd verwerkt³⁰⁷.

De positie van de overheid is in het Bergingsverdrag 1989 vrij uitvoerig geregeld. Hieronder komen achtereenvolgens de verdragsbepalingen aan bod welke betrekking hebben op berging onder toezicht van de overheid, de toepasselijkheid op overheidsschepen, het statuut van overheidsladingen en de tussenkomst van de overheid in de organisatie van bergingsoperaties. Telkens zal worden onderzocht of bepalingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek zouden moeten worden opgenomen en, zo ja, welke.

8.178. De uitvoering van bergingsactiviteiten door of onder toezicht van de overheid en inz. het recht op een bergloon in dat verband is in het Bergingsverdrag 1989 geregeld als volgt:

Article 5 – Salvage operations controlled by public authorities

1. *This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.*
2. *Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.*
3. *The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.*

8.179. De hulpverlenende overheidsinstanties, bedoeld in artikel 5 van het Verdrag, kunnen nationaal of lokaal zijn en kunnen zowel instanties zijn met zuiver publieke taken als instellingen die krachtens de wet economische activiteiten uitoefenen. Ook publieke havenautoriteiten, zoals de havenbedrijven in de Vlaamse zeehavens, kunnen er onder vallen, zelfs wanneer zij op contractuele basis diensten verlenen³⁰⁸.

Over de precieze betekenis van de bepalingen van artikel 5 kunnen verschillende interpretaties bestaan. De bepalingen werden in de rechtsleer omschreven als “rather clumsy” en “inconsistent”³⁰⁹.

8.180. Luidens artikel 5.1 laat het Verdrag de gelding onverlet van andere regelgeving met betrekking tot bergingswerkzaamheden door of onder toezicht van een overheid. De strekking van deze regel lijkt alleszins te zijn om de rechten van overheden niet aan te tasten om op basis van het openbaar gezag in bergingswerkzaamheden tussen te komen³¹⁰. In die zin overlapt artikel 5.1 ten dele met het hieronder nog besproken artikel 9 van het Verdrag over de rechten van kuststaten om maatregelen te nemen ter bescherming van hun kust³¹¹. Mogelijk moet in artikel 5.1 voorts het principe worden gelezen dat de algemene regelgeving m.b.t. berging door of onder toezicht van de overheid volledig bij nationaal recht of bij andere verdragen kan geschieden, maar in dat geval wordt dit principe door de bepalingen van artikel 5.2 en 5.3 genuanceerd³¹².

³⁰⁶ Vgl. ook, m.b.t. het toepassingsgebied van de in art. 270 Zeewet neergelegde verjaringsregeling, Gent 12 januari 2005, *NjW* 2005, 1171, met noot ES.

³⁰⁷ Zie inz. *supra*, nr. 8.142.

³⁰⁸ Vgl. Kennedy-Rose, 280-281, nr. 8.040.

³⁰⁹ Kennedy-Rose, 279, nr. 8.037 en 282, nr. 8.044. Over deze bepalingen, zie ook Van Hooydonk, E., *Places of Refuge*, Londen, Lloyd's List, 2010, 68-70, nrs. 99-104 en 257-258, nrs. 402-404.

³¹⁰ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 177-178.

³¹¹ Kennedy-Rose, 279, nr. 8.037 en 282, nr. 8.045. Over artikel 9, zie *infra*, nr. 8.190.

³¹² Vgl. Kennedy-Rose, 283, nr. 8.046.

Artikel 5.1 wordt in het Belgisch Scheepvaartwetboek best geïmplementeerd door een kruisverwijzing aan te brengen naar de bestaande Belgische publiekrechtelijke regelgeving, i.h.b. de WBMM. N.a.v. de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht zal nader op de tussenkomst van de overheid t.a.v. de organisatie van bergingsactiviteiten worden ingegaan.

8.181. Artikel 5.2 bepaalt dat de berger in geval van berging door of onder toezicht van de overheid hoe dan ook een beroep kan doen op de in het Verdrag voorziene rechten en rechtsmiddelen. Het gaat vanzelfsprekend vooral over het recht op een vergoeding vanwege de private belanghebbenden wier schip of goederen werden gered. Tijdens de voorbereiding van het Verdrag werd enkel de situatie besproken waarin een berger in opdracht van de overheid of in dienst van de overheid hulp heeft verleend. Artikel 5.2 beoogt duidelijk te maken dat het feit dat deze berger een overeenkomst heeft met de overheid en desgevallend ten aanzien van de overheid aanspraak kan maken op een vergoeding, geen afbreuk doet aan zijn rechten ten aanzien van de private begunstigden van de berging³¹³. Dit is wel enigszins merkwaardig want het suggereert dat een in opdracht van de overheid optredende berger desgevallend een dubbele vergoeding kan ontvangen: een door de overheid voor de verleende dienst betaalde prijs en een bergloon. Ofschoon deze opmerking ook tijdens de voorbereiding van het Verdrag werd gemaakt³¹⁴, werd de verdragstekst ongewijzigd behouden. Het probleem bleef dus onopgelost en daarom is het wenselijk de gelaten nationale beleidsruimte te benutten om via het Belgisch Scheepvaartwetboek een dubbele vergoeding uit te sluiten.

Buitendien gaat de rechtsleer ervan uit dat op de in het Verdrag “voorziene rechten en rechtsmiddelen” een beroep kan worden gedaan zowel door een private berger die onder toezicht van een overheid hulp heeft verleend als door de overheid die *zelf* hulp heeft verleend³¹⁵. Gelet op de duidelijke verdragstekst is deze interpretatie ongetwijfeld juist. Het Verdrag impliceert dus dat hulpverlenende overheidsinstanties in principe op een bergloon (of een bijzondere vergoeding) recht hebben.

Door artikel 5.3 van het Verdrag wordt het voormelde principe echter genuanceerd. Het principe is immers niet automatisch van toepassing op een hulpverlenende overheid *op wie een verplichting rust om hulp te verlenen*. In de voorbereidende werken werden de voorbeelden van de kustwacht en de brandweer gegeven³¹⁶. Deze uitzondering heeft te maken met het in het Engelse recht traditioneel gestelde vereiste van vrijwilligheid waarmee de hulp moet zijn verleend opdat een bergloon verschuldigd zou zijn. Het Bergingsverdrag 1989 maakt op het principe dat een berger recht heeft op bergloon slechts één uitdrukkelijke uitzondering, m.n. voor het geval waarin de verleende diensten de gebruikelijke uitvoering vormen van een vooraf bestaande overeenkomst (art. 17). Wat betreft het recht op bergloon van een overheid die op wettelijke basis verplicht was om hulp te verlenen, geeft het Verdrag geen uitsluitel en wordt verwezen naar het nationaal recht³¹⁷.

Het Bergingsverdrag 1989 laat de vraag of overheidsinstanties die handelen in de uitoefening van een verplichting tot berging recht kunnen hebben op bergloon aan het nationaal recht over

³¹³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 173-178.

³¹⁴ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 175 en 176.

³¹⁵ Vgl. Kennedy-Rose, 279, nr. 8.037 en 283, nr. 8.046; Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Londen, LLP, 1992, 148.

³¹⁶ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 176 en 178.

³¹⁷ Vgl. Kennedy-Rose, 262-263, nr. 8.004.

omdat de nationale wetten ten tijde van de totstandkoming van het Verdrag erg uiteenliepen. Men wenste in deze situatie niet in te grijpen³¹⁸.

8.182. Het huidig Belgisch recht biedt ter zake geen rechtszekerheid. Traditioneel wordt geoordeeld dat de hulp verleend door een overheidsschip gebezigd voor een activiteit van privaat belang wel degelijk op een bergloon recht geeft. De Smet gaf als voorbeelden de pakketboten van de Belgische Staat (de latere R.M.T.) op de lijn Oostende-Dover en de sleepboten van de Stad Antwerpen. Volgens Smeesters en Winkelmolen hadden alle overheidsschepen bestemd voor passagiersvervoer of sleepdiensten recht op bergloon³¹⁹.

De bijstand verleend door een publieke dienst, georganiseerd in het belang van de gemeenschap, geeft volgens de Belgische leer daarentegen géén recht op bergloon. De publieke dienst handelt door de uitvoering van zijn taken van algemeen belang slechts in overeenstemming met de toepasselijke wetten en besluiten en zijn prestaties worden als van nature kosteloos beschouwd. Zo heeft de brandweer geen recht op beloning als zij een brand aan boord van een schip blust, voor zover de uitgevoerde redding van de activiteiten van die dienst een normaal deel uitmaakt³²⁰.

Merkwaardig genoeg lijkt de Belgische rechtspraktijk weinig of geen aandacht te hebben gegeven aan het Protocol van 27 mei 1967, dat toch reeds in 1977 in werking trad, en dat aan alle overheidsschepen recht op bergloon verleent. Dit heeft allicht te maken met het feit dat de werking van het Protocol niet tot 'nationale' situaties werd uitgebreid.

Alleszins loopt het onderscheid tussen overheidsschepen gebezigd voor een activiteit van privaat belang en overheidsschepen die een publieke dienst verlenen in het belang van de gemeenschap in vele gevallen mank. Ofschoon de sleepdiensten verstrekt door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, t.a.v. welke door de rechtsleer een bergloon wordt toegekend, een individualiseerbare begunstigde hebben, m.n. het gesleepte schip, is het duidelijk dat deze diensten in het algemeen belang worden georganiseerd, en een openbare dienstverlening uitmaken. Omgekeerd hebben ook de blusactiviteiten van de brandweer, die onbetwistbaar het algemeen belang dienen, een individualiseerbare begunstigde, m.n. de eigenaar van het gebluste schip en de gebluste goederen.

Sedert geruime tijd zijn in de Belgische bestuursrechtelijke rechtsleer de tweewegenleer en de doorkruisingsleer gerecipeerd³²¹. Deze theorieën kunnen ook in het raam van het bergingsrecht van nut zijn. Zij geven immers een principiële antwoord op de vraag of de overheid, buiten een uitdrukkelijke regelgevende machtiging, een beroep kan doen op privaatrechtelijke rechtsfiguren. Volgens de Belgische lezing van de tweewegenleer staat de privaatrechtelijke weg voor de overheid open op voorwaarde dat bewandeling van die weg niet leidt tot strijdigheid met een dwingende positiefrechtelijke verplichting of met algemene rechtsbeginselen; het gebruik van het

³¹⁸ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 175.

³¹⁹ De Smet II, 635-636, nr. 530; Smeesters-Winkelmolen III, 426, nr. 1232; *RPDB*, v° Navire-Navigation, nr. 1777. In die zin: Kh. Antwerpen 23 september 1909, *RHA* 1909, 63.

³²⁰ Kh. Antwerpen 30 juni 1998, *RHA* 1998, 342 en Antwerpen 27 juni 2005, *NJW* 2006, 221, noot ES; vgl. reeds Kh. Antwerpen 30 december 1904, *JPA* 1905, 103; zie voorts Kegels, A., "Hulpverlening", in De Weerdt III, (139), 156, nr. 1360; *RPDB*, v° Navire-Navigation, nr. 1777; Smeesters-Winkelmolen III, 426, nr. 1232.

³²¹ Zie bijv. Baeten, S., "De bruikbaarheid van de vennootschap met sociaal oogmerk voor de gemeente en het O.C.M.W.: een terreinverkenning", *T. Gem.* 1997, (58), 76, nr. 26; D'Hooghe, D., "De mogelijkheid voor openbare besturen om beleidsovereenkomsten te sluiten en deel te nemen aan de oprichting van rechtspersonen", *T. Gem.*, 1995, (75), 77-87; Leus, K., "Overeenkomsten met de overheid en overeenkomsten: bijzondere overeenkomsten en algemeen belang. De "gemene", de "gemengde" of de "zuivere" rechtsleer?", in Bocken, H. e.a., *Bijzondere overeenkomsten*, Mechelen, Kluwer, 2008, 405-437; Vandendriessche, F., *Publiek-Private Samenwerking*, Brugge, Die Keure, 2003, 104, nr. 92; Van Hooydonk, E., "De Gemeentebedrijvenwet van 28 maart 1995 en het juridisch statuut van de autonome gemeentebedrijven", *T. Gem.* 1997, (4), 11, nr. 3.

privaatrecht mag ook niet leiden tot een miskennis van de bevoegdheden van andere overheden, tot een bevoegdheidsoverdracht of een beperking van de eigen beoordelingsvrijheid³²². Conform de doorkruisingsleer, die o.m. toepassing vond in Nederlandse rechtspraak over kostenrecuperatie door de gemeentelijke brandweer die de brand van een scheepslading bestrijdt en door de overheid die bergingsoperaties begeleidt en er toezicht op uitoefent, wordt aangenomen dat de overheid geen toevlucht tot privaatrechtelijke technieken – waaronder bijv., naast een bergloonvordering, een vordering op grond van zaakwaarneming of onrechtmatige daad – kan nemen wanneer zulks de publiekrechtelijke regelgeving waaraan zij is onderworpen, daarbij gelet op de inhoud en de strekking van die regeling, zou doorkruisen³²³. Toegepast op de hier onderzochte hypothese, leidt dit laatste ertoe dat een overheidsdienst geen bergloon of bijzondere vergoeding kan vorderen op basis van het zeerechtelijk bergingsrecht, wanneer zij daardoor de publiekrechtelijke regelgeving met betrekking tot haar taken zouden schenden of “doorkruisen”. Dit zou bijv. het geval kunnen zijn wanneer in de toepasselijke publiekrechtelijke regelgeving een bijzonder vergoedingsmechanisme is opgenomen (inz. de betaling van een retributie of een op voorhand getarifeerde contractuele prijs³²⁴) of is bepaald dat de betrokken diensten kosteloos dienen te worden verstrekt. Het dient gezegd dat de tweewegen- en doorkruisingstheorieën in de Belgische rechtspraak omtrent berging als dusdanig nog geen toepassing hebben gevonden. Zij hebben dus nog niet tot het wegnemen van de rechtsonzekerheid kunnen bijdragen.

8.183. Zoals hieronder nader zal blijken, duidt rechtsvergelijking op een tendens om de overheid niet of toch niet in alle gevallen van het recht op bergloon uit te sluiten.

In het Engelse recht, dat door het ruime gebruik van LOF als standaardovereenkomst in zaken van berging vrij dominant is, wordt het recht op bergloon van overheidsdiensten die verplicht zijn om hulp te verlenen weliswaar afgewezen. Dit vloeit voort uit het aldaar – weliswaar niet altijd even strikt – gehanteerde beginsel dat berging vrijwillig dient te zijn³²⁵. In het Franse recht lijkt dit beginsel echter niet als dusdanig te gelden. Enkel een vooraf bestaande *contractuele* verplichting sluit aldaar het recht op bergloon uit. Het feit dat een berger heeft gehandeld in de uitvoering van een wettelijke verplichting heeft op het recht op bergloon geen invloed. Naar Frans recht hebben overheidsdiensten in principe recht op bergloon³²⁶. Ook naar Belgisch recht wordt het vereiste van vrijwilligheid bij berging traditioneel overigens niet als algemeen beginsel gehanteerd en sluit volgens vele auteurs enkel een vooraf bestaande *contractuele* verplichting het recht op bergloon uit. Weliswaar wordt overheden belast met een openbare dienst doorgaans het recht op bergloon ontzegd, maar dit wordt niet gesteund op het criterium van vrijwilligheid maar eerder op de aard van de diensten³²⁷. Een deel van de Duitse rechtsleer ziet evenmin een bezwaar tegen de betaling van een bergloon aan een overheid op wie een verplichting rust om hulp te verlenen, tenzij de overheidsdienst uitdrukkelijk verplicht is om *kosteloos* hulp te verlenen³²⁸. In

³²² Zie bijv. Vandendriessche, F., *Publieke en private rechtspersonen*, Brugge, die Keure, 2004, 104, nr. 92; Veny, L.M., Carlens, I., De Vos, N.A. en Verbeeck, B., *Grondslagen van Publiekrecht*, Brugge, Vanden Broele, 2009, 268-269, nr. 505.

³²³ Zie inz. Hoge Raad, 11 december 1992, *S&S* 1993, nr. 35, besproken in Cleton, 275-276 en in Afdelingen Burgerlijk Recht en Jeugdrecht van de Rijksuniversiteit te Leiden, “Enkele belangrijke uitspraken van de Hoge Raad der Nederlanden 1992-1996”, *TPR* 1997, (1467), 1649-1650, nr. 93; Hoge Raad, 15 januari 1999, *AB Rechtspraak Bestuursrecht* 2000, 1003, nr. 196, *NJ* 1999, 1673, nr. 306; zie ook Cleton, R., “Gebruik door de overheid van het privaatrecht. Twee nieuwe arresten van de Hoge Raad inzake de ‘doorkruisingsleer’”, *TVR* 2000, 116-120.

³²⁴ Zie bijv. K.B. 2 juli 1986 houdende reglement-tarief van de sleepdienst te Oostende (*BS* 1 augustus 1986).

³²⁵ Zie *infra*, nr. 8.233.

³²⁶ Zie *infra*, nr. 8.244.

³²⁷ Smeesters-Winkelmolen III, 398, nr. 1213; De Smet II, 622-623, nr. 514; vooral *RPDB*, v° Navire-Navigation, nr. 1782; vgl. evenwel Kegels, A., “Hulpverlening”, in De Weerdt III, (139), 154, nr. 1354.

³²⁸ Zie *infra*, nr. 8.223.

Nederland speelt allicht de reeds vermelde doorkruisingsleer, die alvast vertrekt van de principiesmogelijkheid om een bergloon te vorderen³²⁹.

8.184. Beleidsmatig zijn er een aantal goede redenen om de overheid maximaal recht op bergloon toe te kennen.

Ten eerste zou de toekenning van het recht op bergloon aan alle overheidsdiensten, ongeacht de aard van hun activiteiten en ongeacht het feit of de berging tot hun specifieke publiekrechtelijke taken behoort, deze diensten ertoe kunnen aansporen om prompt en met maximale inzet tot berging over te gaan. Ten tweede zou zij opportuniteiten kunnen creëren voor meer publiek-private samenwerking op dit vlak. Ten derde zou de toekenning van een bergloon de bevoegde overheden er mogelijk toe kunnen aanzetten om gemakkelijker toegang te verlenen tot een vluchthaven aan hulpbehoevende schepen³³⁰. Ten vierde zou een maximale toepassing van het privaatrechtelijke bergingsrecht in een logische lijn liggen met de reeds herhaaldelijk ter sprake gebrachte algemene optie om de overheid zoveel mogelijk binnen het geldingsbereik van het Belgisch Scheepvaartwetboek te brengen³³¹. Ten vijfde vindt de voorgestelde optie duidelijk steun in rechtsvergelijkingsargumenten en in de wenselijkheid van een afstemming op het recht van de buurlanden.

8.185. De vraag rijst of de regeling van het recht op bergloon van overheden in alle gevallen toekomt aan de federale wetgever. Sommige overheden ten aanzien waarvan het bergingsrecht desgevallend zou kunnen worden toegepast, ressorteren immers onder het Vlaams Gewest of, wat de havens en de lokale besturen betreft, althans onder de gewestelijke regelgevingsbevoegdheden terzake van de openbare werken en het vervoer (art. 6, § 1, X BWHI). Anderzijds staat vast dat “alleen” de federale overheid bevoegd is voor “het handelsrecht” (6, § 1, VI, vijfde lid BWHI), waaruit volgt dat uitsluitend deze overheid bevoegd is voor het privaat zee- en transportrecht³³².

T.g.v. de Belgische toetreding tot het Bergingsverdrag 1989 werd dit Verdrag aangezien als een gemengd verdrag. In de Memorie van Toelichting bij het ontwerp van het Vlaamse instemmingsdecreet wordt hierover het volgende meegedeeld:

In 1997 was de Directie Verdragen van het Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken van oordeel dat het Internationaal Verdrag inzake hulpverlening op zee een gemengd karakter had. Volgens het Bestuur van de Maritieme Zaken van de Federale Overheidsdienst Verkeer was het Verdrag “op zich” geen gemengd verdrag omdat het geen bepalingen bevat die tot de bevoegdheid van de gewesten of de gemeenschappen behoren, maar was het wetsontwerp houdende instemming en uitvoering wel gemengd. Er zijn wel degelijk gewestelijke bevoegdheden, in het bijzonder van het Vlaams Gewest, in het geding. Zo bepaalt artikel 6, § 1, X, 9, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dat de loodsdiensten en de bebakeningdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee, onder gewestelijke bevoegdheid (in casu van het Vlaams Gewest) ressorteren. Deze

³²⁹ Zie nader *infra*, nr. 8.255.

³³⁰ Zie hierover reeds Van Hooydonk, E., “The obligation to offer a place of refuge to a ship in distress. A plea for granting a salvage reward to ports and an international convention on ports of refuge”, in Comité Maritime International, *CMI Yearbook 2003. Vancouver I*, Antwerpen, CMI, 2004, (403), 441-443; zie ook Bishop, A., “Places of Refuge. Environmental Salvage”, in Martínez Gutiérrez, N.A., *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Londen / New York, Routledge, 2009, (352), 352; zie inmiddels nader Van Hooydonk, E., *Places of Refuge. International Law and the CMI Draft Convention*, Londen, Lloyd’s List, 2010, 256-259, nrs. 399-408.

³³¹ Over dit laatste, zie reeds Blauwboek 1, 180, nr. 1.217 alsook Blauwboek 2.

³³² Zie daarover in het algemeen Blauwboek 1, 53-57, nrs. 1.32-1.37.

reddings- en sleepactiviteiten vormen onderdeel van de hulpverlening zoals die in het Verdrag geregeld wordt.

In zijn vergadering d.d. 2 oktober 2001 legde de werkgroep “gemengde verdragen” (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), het gemengd karakter vast. De ICBB heeft op 27 november 2001 die beslissing bekrachtigd³³³.

Bij deze visie past het wel te onderlijnen dat de privaatrechtelijke regeling van de berging in wezen een federale aangelegenheid blijft. De toekenning aan de Gewesten van bevoegdheden inzake het slepen en het redden betrof destijds de overheveling van bestaande staatsdiensten aan het Vlaams Gewest, m.n. de sleep- en de reddingsdiensten en hun vloten en bemanningen, die destijds opereerden vanuit de haven van Oostende³³⁴ (en dit overigens vandaag nog steeds doen, in de schoot van de DAB Vloot, de Afdeling Scheepvaartbegeleiding van de Vlaamse Overheid en het MRCC³³⁵). Het is daarbij nooit de bedoeling geweest in hoofde van de Gewesten een algemene bevoegdheid toe te kennen om de zeerechtelijke – in de zin van de privaatrechtelijke – aspecten van het slepen en het redden te regelen. Nog meer principieel kan worden geargumenteed dat de in de aangehaalde toelichting geponeerde stelling dat reddings- en sleepactiviteiten “onderdeel van de hulpverlening zoals die in het Verdrag geregeld wordt” vormen bij voorbaat foutief is. Noch reddings-, noch sleepactiviteiten zijn een “onderdeel” van berging. Het gaat om drie onderscheiden activiteiten die elk hun eigen juridisch statuut hebben. Het concept redding betreft uitsluitend de redding van mensenlevens³³⁶; het slepen is een dienstverlening die in het scheepvaartrecht – en overigens ook in het Belgisch Scheepvaartwetboek – een eigen regeling kent. Beide staan naast het juridische concept berging, al zijn er uiteraard verwantschappen en randgevallen, maar daarvoor gelden, in het Bergingsverdrag 1910 (art. 4) en, zij het in een meer algemene formulering, ook in het Bergingsverdrag 1989 (art. 17), bijzondere regels. Die maken het redden en slepen echter nog niet tot een “onderdeel” van berging.

Overigens is het niet zo dat een materie gewestelijk wordt enkel en alleen omdat de desbetreffende regeling mede van toepassing kan zijn op de Gewesten of overheden die ervan afhangen. Zo kan het federale zee- en transportrecht in principe ook het statuut van gewestelijke vaartuigen regelen. Zo kan de federale wetgeving ook het aansprakelijkheidsstatuut regelen van gewestelijke overheden die optreden als scheepseigenaar of reder (zie overigens reeds de bij Wet van 11 april 1989 vastgestelde toepasselijkheid van artikel 46 van de Zeewet en het LLMC-Verdrag op alle zeegaande vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, welke ook de eigenaar van die vaartuigen is)³³⁷. Ook de principiële toepasselijkheid op de onder de gemeenschappen en de gewesten ressorterende diensten van o.a. het contractenrecht, het aansprakelijkheidsrecht, het vennootschapsrecht en de regels betreffende quasi-contracten zoals zaakwaarneming, kan heden ten dage overigens niet meer ter discussie staan³³⁸. Het feit dat dergelijke algemene rechtsregelen door de federale wetgever worden vastgesteld, wordt m.a.w. niet als een schending van de bevoegdheidsverdelende regelen

³³³ *Parl.St.*, VI.Parl., 2003-04, nr. 2199/1, 5-6; Van Hooydonk, E., “De bevoegdheidsverdeling tussen de Belgische en de gewestelijke overheden”,

<http://www.zeerecht.be/Documenten/ZEERECHT%20Nota%20bevoegdheidsverdeling.pdf>, 13, nr. 12.

³³⁴ Zie o.m. Van Hooydonk, E., “Goederenvervoer algemeen”, in *Transportgids*, Diegem, Kluwer, s.d., 2.1.3.5/102. Zie overigens nogmaals K.B. 2 juli 1986 houdende reglement-tarief van de sleepdienst te Oostende (BS 1 augustus 1986).

³³⁵ Voor de toepasselijke regelgeving, zie *infra*, nr. 8.214.

³³⁶ Zie reeds *supra*, nrs. 8.161-8.164.

³³⁷ Zie Blauwboek 4; zie voorts Van Hooydonk, E., “Goederenvervoer algemeen”, in *Transportgids*, Diegem, Kluwer, s.d., 2.1.3.5/116.

³³⁸ Over de federale bevoegdheid inzake burgerlijk recht in het algemeen, zie inz. Velaers, J., *De Grondwet en de Raad van State, afdeling Wetgeving*, Antwerpen, Maklu, 1999, 242-249.

beschouwd. Deze problematiek kwam eveneens aan bod n.a.v. het ontwerp van de Wet betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen, die o.a. van toepassing is op “de besturen en andere diensten van de raden en de regeringen van de gemeenschappen en gewesten”³³⁹. De Raad van State adviseerde als volgt:

*Het vaststellen van algemene, voor alle statutaire ambtenaren geldende, regels inzake de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, behoort tot de residuaire bevoegdheid van de federale wetgever. De gemeenschappen en de gewesten zijn slechts bevoegd om specifieke aansprakelijkheidsregels vast te stellen, in de mate dat die regels kunnen worden beschouwd als eigen aan één van de hen toegewezen aangelegenheden, wat een nauwe band met zulk een aangelegenheid veronderstelt*³⁴⁰.

De principiële bevoegdheid van de federale wetgever om de bedoelde algemene aansprakelijkheidsregels vast te stellen staat aan de uitvaardiging van afwijkende bijzondere regels van de gemeenschappen en de gewesten niet in de weg³⁴¹. Voorts moet de federale wetgever het beginsel van de passieve autonomie van de gewesten en de gemeenschappen eerbiedigen: de federale Staat kan de gemeenschappen en gewesten en hun ambtenaren en diensten niet verplichten om aan de uitvoering van de federale bevoegdheden en de toepassing van federale regelgeving deel te nemen en evenmin om hun eigen bevoegdheden uit te oefenen in deze of gene zin³⁴².

Terugkomend op het vraagstuk van de bevoegdheid terzake van het recht van de overheid op bergloon, moet in het licht van het voorgaande worden aangenomen dat de federale wetgever principieel bevoegd is om – in lijn met de hierboven gemaakte beleidsanalyse en het bepaalde in artikel 5.2 van het Bergingsverdrag 1989 – te bepalen dat de overheid principieel gerechtigd is om een bergloon te vorderen, maar dat de vraag of concrete, individuele gewestelijke overheidsdiensten en de overheden die binnen het gewestelijke bevoegdheidsdomein van de openbare werken en het vervoer optreden van het federaal vastgestelde vergoedingsmechanisme van het bergingsrecht gebruik kunnen maken, uitsluitend door de gewestelijke regelgever kan worden bepaald. Het staat immers aan de gewestelijke regelgever om te beslissen of de tussenkomst van deze overheden t.a.v. hulpbehoevende schepen hetzij kosteloos is, hetzij wordt vergoed via de heffing van een retributie, hetzij wordt vergoed via het vorderen van een bergloon. In dit laatste verband kan de vordering van het bergloon gebeuren op basis van een overeenkomst of rechtstreeks op basis van de (federale) wet. De federale wetgever is m.a.w. bevoegd om het algemene zeerechtelijke kader vast te stellen, en het is aan de gewestelijke regelgever om uit te maken hoe de financiering van de binnen zijn bevoegdheidsdomein uitgevoerde bergingsacties gebeurt en of dit m.n. gebeurt met gebruikmaking van het specifieke zeerechtelijke instrument van de vordering tot betaling van een bergloon, alsook om te bepalen welke de bevoegdheden terzake van de betrokken besturen en diensten zijn.

8.186. Verder dient nog te worden gewezen op het feit dat artikel 5.3 van het Bergingsverdrag 1989, door de bepaling van de rechten van de op grond van een verplichting hulp verlenende overheden over te laten aan het nationale recht, tegelijkertijd een regel van conflictenrecht bevat. De rechten van een dergelijke hulpverlenende overheid worden meer bepaald vastgesteld door “het recht van de Staat waar die overheid is gevestigd”³⁴³.

³³⁹ *Parl.St.*, Kamer, 2001-02, nr. 1736/1, 16.

³⁴⁰ *Parl.St.*, Kamer, 2001-02, nr. 1736/1, 31.

³⁴¹ Zie inz. de bijzondere aansprakelijkheidsregeling in art. 56 en 57 van het Vlaamse Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (*BS* 26 oktober 2006).

³⁴² Zie inz. Velaers, J., *De Grondwet en de Raad van State, afdeling Wetgeving*, Antwerpen, Maklu, 1999, 271-273.

³⁴³ Zie ook *infra*, nr. 8.219.

8.187. De conclusie uit wat voorafgaat is dat in het Belgisch Scheepvaartwetboek wel degelijk een algemene regeling van het recht van de overheid op een bergloon kan worden vastgesteld. Mede ter bescherming van de rechtsonderhorigen en de schuldenaars kan daarbij – in lijn met de tweewegen- en de doorkruisingsleer en ter uitvoering van artikel 5.3 van het Bergingsverdrag 1989 – o.m. worden bepaald dat er geen recht op bergloon is wanneer uit de toepasselijke publiekrechtelijke regeling volgt dat de verplicht door een Belgische overheid versterkte bergingsdienst kosteloos werd verstrekt of dat een bijzondere vergoeding verschuldigd is.

8.188. Los van al het voorgaande is de toepasselijkheid van het Bergingsverdrag 1989 op gezagsschepen als volgt geregeld:

Article 4 – State-owned vessels

1. *Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides otherwise.*

2. *Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.*

In zijn algemeenheid werd de problematiek van de toepasselijkheid van de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek op overheidsschepen elders reeds behandeld³⁴⁴. Het Hoofdstuk 3 van Titel 1 bevat daaromtrent een afzonderlijke regeling.

Zoals hierboven reeds vermeld³⁴⁵, kan er, overeenkomstig de gekozen beleids optie om in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek overheidsschepen en particuliere schepen in de mate van het mogelijke aan dezelfde regels te onderwerpen, voor worden geopteerd de regels inzake berging toepasselijk te verklaren op gezagsschepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Belgische overheid. Dit wordt bewerkstelligd door het elders voorgestelde artikel 2.16. Op grond van artikel 4.2 van het Bergingsverdrag 1989 dient hiervan kennis te worden gegeven aan de Secretaris-Generaal van de IMO. Vooralsnog werd geen noodzaak onderkend om een uitzondering in te voeren m.b.t. het bijzondere quasi-retentierecht bedoeld in artikel 21.3 van het Bergingsverdrag 1989.

Ten aanzien van schepen van buitenlandse overheden dient te worden gewezen op het elders voorgestelde artikel 2.20 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, waardoor vreemde gezagsschepen van de door artikel 2.19 voorgeschreven principiële gelijkstelling met particuliere schepen worden uitgesloten. Deze uitsluiting is uit zichzelf van toepassing op de vorderingen inzake berging³⁴⁶. Aldus is de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek met artikel 4.1 van het Bergingsverdrag 1989 in overeenstemming, zonder dat nadere bepalingen in het Hoofdstuk betreffende berging nodig zijn. Voor zover een vreemde Staat, in overeenstemming met artikel 4.1 *in fine* van het Verdrag, zou besluiten om het Verdrag toch op zijn gezagsschepen toepasselijk te verklaren, kunnen de rechten en plichten van deze schepen rechtstreeks worden gesteund op het Verdrag.

8.189. Artikel 25 van het Bergingsverdrag 1989 luidt:

³⁴⁴ Zie nogmaals Blauwboek 1, 180, nr. 1.217 alsook Blauwboek 2.

³⁴⁵ Zie *supra*, nr. 8.184.

³⁴⁶ Vgl. Kochu Thommen, T., *Legal status of government merchant ships in international law*, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1962, 131.

Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings in rem against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law.

Aangezien deze regel in de verdragstekst is opgenomen en geen mogelijkheid biedt om er bij nationale wetgeving van af te wijken, dient deze regel in het Belgisch Scheepvaartwetboek te worden overgenomen.

Hier kan worden verwezen naar de algemene bespreking elders van de toepasselijkheid van de bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek op aan publiekrechtelijke rechtspersonen toebehorende ladingen³⁴⁷. Wat betreft de aan een binnenlands bestuur toebehorende ladingen, blijft steeds artikel 1412*bis* van het Gerechtelijk Wetboek gelden, ook indien de lading zich aan boord van een overheidsschip bevindt.

Aldus is de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek in overeenstemming met artikel 25 van het Bergingsverdrag 1989, zonder dat bijzondere bepalingen in het Hoofdstuk betreffende berging nodig zijn.

8.190. Artikel 9 van het Verdrag, m.b.t. de interventierechten van kuststaten, hoeft niet als dusdanig in nationaal recht te worden omgezet. Het verduidelijkt slechts de rechten van kuststaten op het volkenrechtelijke toneel. Ook bij de amendering van de Australische *Navigation Act 1912* door de *Transport Legislation Amendment Act 1995* werden de bepalingen van artikel 9 om die reden niet overgenomen³⁴⁸. Wél is het nuttig in het Belgisch Scheepvaartwetboek een voorbehoud te maken over de gelding van de WBMM en andere bestaande publiekrechtelijke regelgeving betreffende het optreden van de Belgische autoriteiten in zee. In het raam van de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht zal hier nadere aandacht aan worden gegeven.

8.191. Artikel 11 van het Bergingsverdrag 1989 formuleert een verplichting voor de verdragspartijen om telkenmale wanneer zij regels uitvaardigen of een besluit nemen over een aangelegenheid betreffende berging, zoals de toelating in havens van in nood verkerende schepen of het treffen van voorzieningen ten behoeve van bergers, rekening te houden met de noodzaak tot samenwerking tussen bergers, andere belanghebbende partijen en de overheid teneinde een doelmatige en geslaagde uitvoering van het redden van mensenlevens of in gevaar verkerende zaken, alsmede het voorkomen van schade aan het milieu in het algemeen te verzekeren.

Omdat zij vooral een voorschrift inhoudt dat is geadresseerd aan publiekrechtelijke overheden, lijkt ook deze bepaling eerder in Belgisch recht te moeten worden omgezet als onderdeel van het later uit te werken publiekrechtelijke Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Omwille van het principe van de passieve autonomie in de uitoefening van de toegewezen bevoegdheden³⁴⁹ lijkt de erin vervatte verplichting niet door de federale wetgever te kunnen worden opgelegd aan onder de gemeenschappen en de gewesten ressorterende overheden en diensten.

- BETEKENIS VAN HET BEGRIP SCHEEPSEIGENAAR

8.192. In een groot aantal bepalingen van het Bergingsverdrag 1989 is sprake van de eigenaar van het schip (Engels “owner of the vessel”, Frans “le propriétaire du navire”).

³⁴⁷ Zie Blauwboek 2.

³⁴⁸ http://www.comitemaritime.org/worip/pdf/Salvage_conv_1989WP.pdf, nr. 3.

³⁴⁹ Zie reeds *supra*, nr. 8.185.

Tijdens de voorbereidende werken van het Bergingsverdrag werd aan de betekenis van het begrip “owner” een uitvoerige discussie gewijd. Door de delegaties van Frankrijk en Saoedi-Arabië werd voorgesteld om in een definitie te verduidelijken dat het begrip ook de “operator” omvatte. Omtrent de inhoud van de term “operator” ontstond vervolgens een nieuwe discussie. Uiteindelijk verkoos de meerderheid van de verdragsluitende partijen om het begrip “owner” niet te definiëren. Het begrip werd dus *niet* uitgebreid tot de exploitant van het schip die niet de (geregistreerde) eigenaar is. Hierbij waren vooral de argumenten van de delegaties van Japan, Duitsland³⁵⁰ en Nederland doorslaggevend. Zij stelden dat berging essentieel de belangen van de (geregistreerde) eigenaar van het schip dient en niet zozeer die van de exploitant. Weliswaar kan de exploitant uit de bergingswerkzaamheden ook wel voordelen (of nadelen) putten, maar deze zijn niet met de belangen van de eigenaar vergelijkbaar. Om die reden moest de berging, en i.h.b. de betaling van het bergloon, volgens de genoemde delegaties een zaak voor de eigenaar blijven³⁵¹.

Bijgevolg lijkt te moeten worden besloten dat het begrip “eigenaar van het schip” in het Verdrag overeenstemt met het begrip “scheepseigenaar”, zoals het elders in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt gedefinieerd³⁵².

Ondanks al het voorgaande komt het voor dat sommige bepalingen van het Bergingsverdrag 1989 in een rombevrachtingssituatie niet zinvol kunnen worden toegepast indien ze worden begrepen als verwijzend naar de geregistreerde scheepseigenaar. Dit is bijv. het geval met de verplichtingen van de scheepseigenaar bij de uitvoering van de bergingsoperaties (art. 8.2). Ongetwijfeld moeten de verdragsbepalingen zo worden uitgelegd, dat zij nuttig gevolg sorteren (*effet utile*-beginsel).

Voorts moet worden vastgesteld dat bergloon in de praktijk van het bergingsbedrijf wordt gevorderd van de “disponent owner” en niet van de geregistreerde eigenaar. De voorbereiding van het Bergingsverdrag 1989 lijkt met de dagelijkse praktijk enigszins op gespannen voet te staan. Bovendien wordt internationaal aangenomen dat het Bergingsverdrag 1989 de vraag naar de passieflegitimatie – m.a.w., wie in betaling van het bergloon kan worden aangesproken – uiteindelijk onbeantwoord heeft gelaten, zodat deze materie nationaal geregeld kan worden³⁵³. In de eerste plaats zullen de contractspartijen dienaangaande vrij kunnen overeenkomen (al lijken de bepalingen van LOF ter zake nogal duister). Om aan te sluiten bij de realiteit van het bergingsbedrijf, is in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek alvast de mogelijkheid gecreëerd om het gehele bergloon te vorderen van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker³⁵⁴.

- BETEKENIS VAN HET BEGRIP MILIEUSCHADE

8.193. Artikel 1(d) van het Bergingsverdrag 1989 luidt als volgt:

Damage to the environment means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.

³⁵⁰ Wat betreft de niet-gehoudenheid tot betaling van het bergloon door de “Ausrüster”, zie Herber, 397.

³⁵¹ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, inz. 193-201.

³⁵² Zie Blauwboek 4.

³⁵³ Zie o.m. Herber, 392.

³⁵⁴ Zie o.m. *infra*, nrs. 8.208 en 8.344.

Volgens Delwaide omvat deze definitie

de algemene en belangrijke materiële schade die toegebracht wordt aan personen die gebruik maken van toeristische infrastructuur of die deze exploiteren of aan hen die leven en werken in het gepollueerde of door pollutie bedreigde gebied. De natuurlijke rijkdommen van de zee omvatten de visserij, de oesterkweekerij of de noodzaak het zeeewater in zijn natuurlijke staat te behouden, bv met het oog op de ontziltling van het zeeewater³⁵⁵.

De definitie van het begrip milieuschade is van belang in de context van een aanzienlijk aantal verdragsbepalingen. Vooreerst wordt in artikel 8 aan de berger enerzijds en aan de scheepseigenaar en kapitein of de eigenaar van in gevaar verkerende zaken anderzijds de verplichting opgelegd om de nodige zorg te betrachten om milieuschade te voorkomen of te beperken. Voorts behoren de vakkundigheid en inspanningen van de bergers, betoond bij het voorkomen of beperken van milieuschade, tot de criteria voor het vaststellen van het bergloon, zoals opgelist in artikel 13. Ten slotte bepaalt de vraag of het geholpen schip of zijn lading milieuschade dreigden te veroorzaken het eventuele recht van de berger op een bijzondere vergoeding op grond van artikel 14 en zijn de mate van succes of nalatigheid bij het voorkomen of beperken van milieuschade bepalend voor de eventuele verhoging van de bijzondere vergoeding.

8.194. Volgens bepaalde rechtsleer omvat de omschrijving “coastal or inland waters or areas adjacent thereto” in de definitie van het begrip milieuschade noch de volle zee, noch de exclusieve economische zone:

The definition is concerned not with where the incident giving rise to damage occurs, but with the place where the damage occurs, which must be “in coastal or inland waters or areas adjacent thereto”. 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 zones³⁵⁶.

Andere rechtsleer³⁵⁷ en ook de Belgische wetgever³⁵⁸ gaan er dan weer van uit dat de exclusieve economische zone wel degelijk onder de “coastal or inland waters or areas adjacent thereto” valt.

Ofschoon zij geen absolute zekerheid bieden en zelfs enigszins tegengestrijdig zijn, geven de voorbereidende werken aan dat de verdragsopstellers allicht beoogden slechts de volle zee uit te sluiten. Deze intentie blijkt uit het CMI-rapport en een stellingname door de CMI-vertegenwoordiger³⁵⁹. Bedoelde interpretatie vindt ook enige steun in de vermelding in artikel 55 van het VN Zeerechtverdrag dat de exclusieve economische zone “an area beyond and adjacent to the territorial sea” is, welke terminologie bij die van de hier besproken definitie van milieuschade in het Bergingsverdrag 1989 aansluit.

Daarenboven lijkt het objectief om bergers aan te moedigen om milieuschade te vermijden, bezwaarlijk te kunnen worden beperkt tot de binnenwateren en de territoriale zee, maar dient het

³⁵⁵ Delwaide, L., “LOF 2000”, *RHA* 2000, (291), 298-299.

³⁵⁶ Kennedy-Rose, 211, nr. 6.011; vgl. Fogarty, 250, nr. 8.16, waar verwarrend wordt gesteld dat “damage on the high seas within the EEZ will not be covered by the Salvage Convention”.

³⁵⁷ Bonassies, P., “La Convention internationale de 1989 sur l’assistance”, *DMF* 2003, (239), 252-253, waar de voorbereidende werken van het Verdrag echter niet wordt besproken. De auteur is daarna blijkbaar op zijn stelling teruggekomen (Bonassies-Scapel, 345, nr. 512).

³⁵⁸ Zie de Memorie van Toelichting bij het ontwerp van de Belgische instemmingswet: *Parl.St.*, Senaat, 2002-03, nr. 1502/1, 3.

³⁵⁹ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, inz. 111 en 112 en ook nog 114; overeenigbaar daarmee echter een passage op p. 113.

even goed te worden doorgezet m.b.t. de EEZ. Ook dit ligt in lijn met het VN Zeerechtverdrag. Overigens gaan meer en meer Staten m.b.t. milieuverontreiniging in hun EEZ regels stellen³⁶⁰. De Belgische WBMM legt bijv. een schadeherstellingsplicht op uit hoofde van “elke schade en elke milieuverstoring die de zeegebieden aantast ten gevolge van een ongeval of een inbreuk op de van kracht zijnde wetgeving”, waarbij de zeegebieden de territoriale zee, de exclusieve economische zone en het continentaal plat omvatten³⁶¹. Ook de Belgische Wrakkenwet bepaalt dat wrakken dienen te worden gelicht en verwijderd bij risico op mogelijke verontreiniging van het mariene milieu van de territoriale zee of de exclusieve economische zone. Voorts dient in acht te worden genomen dat veel scheepsongevallen zich voordoen in druk bevaren EEZ-gebieden zoals de Noordzee, ten aanzien waarvan de Belgische rechtbanken bevoegd kunnen zijn omdat de bestemmingshaven van het betrokken schip in België ligt en bijv. na een aanvaring alhier op het schip bewarend beslag is gelegd.

8.195. De vraag rijst of het begrip milieuschade in het Belgisch Scheepvaartwetboek nog verder zou kunnen worden uitgebreid, m.n. tot de volle zee.

Om verwarring te vermijden dient er vooreerst op te worden gewezen dat het niet de locatie van de scheepsincidenten is die in de besproken verdragsbepaling determinerend is, maar de locatie van de schade. Om volgens de verdragsbepalingen “milieuschade” te zijn, dient de schade (uitsluitend of mede) op te treden in kust- of binnenwateren of daaraan grenzende gebieden³⁶².

Uit de voorbereiding van het Bergingsverdrag 1989 blijkt dat het CMI de besproken geografische beperking heeft opgenomen uit vrees dat een uitbreiding tot de volle zee aanleiding zou geven tot speculatieve of overdreven vorderingen gebaseerd op losse beweringen aangaande mogelijke algemene schade aan visbestanden of andere ecologische elementen. Binnen het Legal Committee van de IMO ontmoette de beperking evenwel tegenkanting. Sommige delegaties wezen erop dat bepaalde gebieden in de volle zee zeer kwetsbaar zijn voor beschadiging. Het werd zeker wenselijk geacht om berging aan te moedigen in alle gebieden waar kuststaten rechten uitoefenen, ook de EEZ. Een delegatie achtte het niet nodig om het geografische toepassingsgebied tot bepaalde zeegebieden te beperken. Eventuele speculatieve of overdreven vorderingen zouden sowieso worden onderworpen aan de beoordeling van het bewijsmateriaal door de rechtbanken³⁶³.

De geschetste kritiek lijkt in wezen terecht te zijn. De loutere vrees voor speculatieve of overdreven vorderingen kan niet volstaan om de toepassing van de bergingsregels m.b.t. milieuschade te beperken tot schade in bepaalde zeegebieden. Wanneer dergelijke vorderingen onvoldoende worden gedragen door bewijsmateriaal, zullen zij door de rechtbanken niet worden toegekend. Aangezien de bijzondere vergoeding in het Bergingsverdrag 1989 uiteindelijk niet werd gesteund op het principe van de “liability salvage”, is het ten andere irrelevant dat de scheepseigenaar onder de bestaande verdragen normaliter niet voor milieuverontreiniging op volle zee aansprakelijk is. Een wijziging van het Bergingsverdrag 1989 op dit vlak zou dan ook verdedigbaar zijn.

³⁶⁰ Vgl. ook Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken, *Pb.* 30 september 2005, L255/11 (inz. art. 3) alsook het Wrakkenruimingsverdrag 2007.

³⁶¹ Art. 37, § 1^o art. 2, 1^o WBMM; zie ook Huybrechts, M.A. en Van Damme, K., “Protection of the marine environment under Belgian law”, *JLML* 2004, (493), 495-498.

³⁶² Zie nogmaals Kennedy-Rose, 211, nr. 6.011; Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 111-114.

³⁶³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 111-113.

Desalniettemin lijkt de definitie van milieuschade in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet in die mate van het Bergingsverdrag 1989 te kunnen afwijken, dat de geografische beperking van de lokalisatie van de schade tot kust- en binnenwateren en daaraan aangrenzende wateren wordt tenietgedaan. Wat betreft de verplichting om milieuschade te voorkomen en te beperken en de mogelijkheid om een bijzondere vergoeding te bekomen voor inspanningen om milieuschade te voorkomen of te beperken, zou dit eventueel nog kunnen worden verdedigd omdat het Verdrag een verruimde toepassing van zijn bepalingen in principe niet verbiedt. Zoals vermeld werkt het begrip milieuschade echter ook door in de criteria tot bepaling van het normale bergloon onder artikel 13 van het Verdrag. Wanneer milieuschade naar Belgisch recht anders zou worden gedefinieerd dan onder het Verdrag, zouden de criteria tot bepaling van het bergloon naar Belgisch recht verschillen van degene in het Verdrag. Aangezien het Bergingsverdrag 1989 dient te gelden als Belgische *lex fori*, zou dergelijke discrepantie tot een verdragsschending leiden.

- BETEKENIS VAN HET BEGRIIP HUMANITAIRE LADINGEN

8.196. Artikel 26 van het Bergingsverdrag 1989 kent een immunititeit toe aan humanitaire ladingen die door een Staat geschonken zijn.

In de voorbereidende werken bij het Verdrag kan worden gelezen dat de delegaties van Ierland, Nederland en de Marshall Eilanden bezwaar maakten tegen deze bepaling omdat zij te vaag zou zijn. In het bijzonder rees de vraag naar wat precies onder humanitaire ladingen (Engels “humanitarian cargoes”, Frans “cargaisons humanitaires”) dient te worden verstaan. De Verenigde Staten, die de tekst van de verdragsbepaling hadden voorgesteld, antwoordden dat dit door de betrokken partijen, en uiteindelijk door de bevoegde rechter zou moeten worden beoordeeld³⁶⁴.

De Nederlandse vertaling bij de Belgische instemmingswet gebruikt het begrip “een lading die bestemd is voor humanitaire doeleinden”. Uit de voorbereidende werken bij het Verdrag blijkt dat met “humanitarian cargoes” effectief ladingen bestemd voor humanitaire doeleinden werden bedoeld³⁶⁵.

Hoewel een wetgevende verduidelijking van dit begrip op zich nuttig zou kunnen zijn, stuit ook zij op het bezwaar dat het Belgisch Scheepvaartwetboek eerst en vooral een getrouwe implementatie van het Bergingsverdrag 1989 dient te verzekeren. Het komt niet aan de nationale wetgever toe om zelf een interpretatie aan verdragsnormen te hechten. Derhalve wordt de bedoelde verdragsbepaling in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek overgenomen zonder verdere specificatie.

- BEHOUD VAN DE CONTRACTVRIJHEID

8.197. In de materie van de berging bestaat een lange praktijk van standaardisering van op professionele berging toepasselijke contractuele regelingen en vervult de wetgeving derhalve slechts een ondergeschikte rol. Enerzijds vult zij waar nodig de gesloten bergingscontracten aan, anderzijds verschaft zij een raamwerk voor occasionele, niet-professionele berging.

8.198. De Engelse contractuele regelingen zijn internationaal dominant en voorzien klassiek in arbitrageprocedures in Londen. De eerste versie van de huidige *Lloyd's Open Form* (LOF) zag het levenslicht in 1892, d.i. ruim vóór de ondertekening van het Bergingsverdrag 1910.

³⁶⁴ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 496-497.

³⁶⁵ *Ibid.*, 496, waar sprake is van “to release [...] cargo to its humanitarian purpose”.

In wezen gaat het om een standaardformulier dat bergers lieten ondertekenen door de kapitein van het in gevaar verkerende schip en waarin ter bepaling van de “salvage remuneration” in een verplichte arbitrage in Londen werd voorzien.

Later werd LOF herhaaldelijk geactualiseerd. Omdat het in artikel 14 van het Bergingsverdrag 1989 opgenomen stelsel van de bijzondere vergoeding in de praktijk moeilijk toepasbaar bleek, hebben het Committee of the International Group of P&I Clubs en de International Salvage Union (ISU) in 1999 als alternatief de optionele SCOPIC-clausule (*Special Compensation P&I Club clause*) in voege gebracht, welke o.m. voorziet in de toepassing van een vast kostentarief³⁶⁶.

De Londense arbitrage wordt klassiek beschouwd als eerder genereus voor de bergers. Ingevolge de Londense arbitragepraktijk hebben de gewone rechtsmachten, zeker die buiten het Verenigd Koninkrijk, zich slechts bij uitzondering over geschillen inzake berging uit te spreken, waardoor ook in België slechts een beperkte expertise bestaat. In de maritieme en juridische kringen buiten Londen stuit deze toestand op kritiek, omdat de toepasselijke verdragen uiteraard geen arbitrage in Londen vereisen, omdat het inefficiënt is veelal relatief lage bergloonvorderingen steeds aan de dure Londense arbitrage te moeten onderwerpen en omdat de zekerheid steeds in USD moet worden gesteld³⁶⁷ (alhoewel in de praktijk vaak met bedragen in EUR wordt gewerkt). In 2009 ontstond binnen de maritieme cluster te Londen overigens commotie rond een voorgenomen wijziging van het statuut van de bergingsarbiters³⁶⁸, waaruit blijkt dat de huidige organisatie ook te Londen zelf ter discussie staat.

8.199. Naast LOF, dat wereldwijd het meest gebruikte bergingscontract is in de zeevaart, verdient ook het “Hulpverleningsformulier” van het College van Dispatcheurs te Antwerpen een vermelding. Dit is een modelovereenkomst ontworpen voor berging van zeeschepen en binnenschepen. In het formulier worden het Bergingsverdrag 1989 en de SCOPIC-clausule van toepassing verklaard, voor zover daarvan in de bepalingen van dit bergingsformulier niet wordt afgeweken. Ingeval de partijen er niet in slagen om in onderling overleg het bergloon vast te stellen, wordt hun geschil onderworpen aan arbitrage van het College van Dispatcheurs. De onderneming URS Salvage and Maritime Contracting NV hanteert een eigen “Hulpverleningscontract”, dat wordt gebruikt voor de binnenvaart. Op te merken valt dat Belgische bergers actief op de Schelde m.b.t. de zeevaart sinds 1928 stelselmatig LOF hanteren, met arbitrage in Londen. Deze laatste wordt verkozen wegens de er aanwezige expertise en, in het algemeen, de positieve waardering van maritieme activiteiten, waaronder berging; ten onzent leidt een negatieve inschatting vaak tot te lage berglonen. T.a.v. de binnenvaart is de relatief dure arbitrage te Londen echter geen realistische optie.

8.200. Voorts kan worden gewezen op de door IVR voor de binnenvaart ontwikkelde “Tornopdracht/Hulpverleningsopdracht”, thans uitgesplitst in een “Opdracht voor collegiale assistentie” en een “Hulpverleningsopdracht”³⁶⁹. In Frankrijk circuleert de zgn. “formule Villeneuve”³⁷⁰, die echter niet in België lijkt te zijn doorgedrongen.

³⁶⁶ I.v.m. SCOPIC, zie o.m., wat de Belgische rechtsleer betreft, Delwaide, L., “LOF 2000”, *RHA* 2000, (291), 302-305; Kegels, A., “Hulpverlening”, in De Weerd III, (139), 178-181, nrs. 1394-1400; Mathieu, B., “Not Just Another Topic: SCOPIC”, *LA Wijffels*, 235-249. In de Engelse rechtsleer is omvangrijke nadere commentaar te vinden.

³⁶⁷ Zie Hare, 37; Tetley *IMAAL*, 352 en 359-360.

³⁶⁸ Zie o.m. Lowry, N., “Salvors warn of influence on arbitrators under new LOF plans” en Id., “Storm brewing over Lloyd’s Open Form arbitration”, *Lloyd’s List* 10 juli 2009, 3 en 7; DRT, “Reform of LOF salvage arbitration”, *JIML* 2009, 205-206.

³⁶⁹ Zie de tekst op <http://www.ivr.nl/publicaties>; vgl. ook Kegels, A., “Hulpverlening”, in De Weerd III, (139), 144, nr. 1339.

³⁷⁰ Bonassies-Scapel, 352-353, nr. 494.

8.201. Omdat het Bergingsverdrag 1989 in artikel 6.1 de contractvrijheid waarborgt (“This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication”)³⁷¹ moet ook in het Belgisch Scheepvaartwetboek duidelijk worden gemaakt dat de regelgeving inzake berging – zoals dit overigens voordien ook het geval was – slechts van suppletieve aard is.

Door artikel 6.3 van het Bergingsverdrag 1989 wordt de contractvrijheid enigszins beperkt. M.n. mag geen afbreuk worden gedaan aan de mogelijkheid van rechterlijke toetsing overeenkomstig artikel 7 van het Verdrag en aan de verplichting tot voorkoming of beperking van milieuschade.

De Belgische wetgever heeft op dit gebied geen beleidsvrijheid. Om het Verdrag correct over te nemen dient hij ook naar Belgisch recht de contractvrijheid te garanderen, met de in het Verdrag genoemde beperkingen.

8.202. De operationalisering van algemene contractvoorwaarden kan in voorkomend geval worden beheerst – en vergemakkelijkt – door Hoofdstuk 2 van Titel 1, dat een raamwerk biedt voor zelfregulering³⁷², waarop het Bergingsverdrag 1989 geen impact heeft.

In dit verband dient er rekening mee te worden gehouden dat het akkoord met een bergingsoperatie vaak mondeling wordt gegeven, zodat bij betwisting naar verluidt de registratie van de VHF-gesprekken door de verkeersbegeleidingsdiensten uitsluitend moet brengen.

- WETTELIJKE VERPLICHTING TOT HULPVERLENING

8.203. Artikel 10 van het Bergingsverdrag 1989 luidt als volgt:

1. *Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.*
2. *The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1.*
3. *The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.*

Deze bepaling correspondeert met de artikelen 11 en 12 van het Bergingsverdrag 1910.

Gelijkaardige verplichtingen werden of worden opgelegd door artikel 12.1 van het Verdrag van 29 april 1958 inzake de volle zee³⁷³, artikel 98.1 van het VN Zeerechtverdrag³⁷⁴, Voorschrift 33.1

³⁷¹ Vgl. anders nochtans Smeele, F.G.M., “Eenvormig zeerecht: doelstellingen en verwezenlijking”, in De Ly, F., Haak, K.F. en van Boom, W.H. (Red.), *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie?*, Den Haag, Boom, 2006, (225), 245.

³⁷² Zie Blauwboek 2.

³⁷³ Artikel 12.1 van het Verdrag inzake de volle zee luidt als volgt:

Iedere Staat dient de kapitein van een schip dat onder zijn vlag vaart, ertoe te verplichten dat hij, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor het schip, de bemanning of de passagiers :

- a) *Hulp verleent aan een ieder die hij op zee in levensgevaar aantreft;*
- b) *Met de grootst mogelijke spoed personen die in nood verkeren te hulp komt, indien hem is medegedeeld dat zij hulp behoeven, voor zover een dergelijke handelwijze redelijkerwijze van hem verwacht kan worden;*
- c) *Na een aanvaring hulp verleent aan het andere schip, zijn bemanning en passagiers en, indien mogelijk, het andere schip de naam van zijn eigen schip, de haven waar het is geregistreerd en de dichtstbijzijnde haven waar het zal aanlopen, mededeelt.*

³⁷⁴ Artikel 98.1 van het VN Zeerechtverdrag luidt als volgt:

Iedere Staat dient de kapitein van een schip dat zijn vlag voert ertoe te verplichten dat hij, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor het schip, de bemanning of de passagiers:

- a) *hulp verleent aan een ieder die hij op zee in levensgevaar aantreft;*
- b) *met de grootst mogelijke spoed personen die in nood verkeren te hulp komt, indien hem is medegedeeld dat zij hulp behoeven, voor zover een dergelijke handelwijze redelijkerwijze van hem verwacht kan worden;*

van Hoofdstuk V van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag³⁷⁵ en artikel 2.1.10 van de Bijlage bij het Internationaal Verdrag van 27 april 1979 inzake opsporing en redding op zee³⁷⁶. Een verwante regeling, die echter beperkt is tot het geval van een aanvaring, is te vinden in artikel 8 van het Aanvaringsverdrag 1910³⁷⁷. Deze laatste regeling is overgenomen in artikel 255 van de Zeewet.

8.204. Artikel 11, eerste lid en 12, eerste lid van het Bergingsverdrag 1910 werden in het Belgische recht geïmplementeerd via artikel 62 van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij, dat luidt als volgt:

Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met geldboete van vijfhonderd frank tot vijfduizend frank wordt gestraft de kapitein die nalaat hulp te verlenen aan enig persoon, zij het een vijand, die in levensgevaar wordt aangetroffen in zee of in de zeevateren voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor schip of opvarenden.

Daarnaast werd de verplichting in hoofde van de kapitein ook opgenomen in artikel 265 van de Zeewet, dat luidt als volgt:

Iedere kapitein is gehouden, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip, bemanning en reizigers, hulp te verlenen aan eenieder, zij het een vijand, die hij in zee aantreft in levensgevaar.

Het aangehaalde artikel 62 van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij volstaat in principe om aan artikel 10.1-2 van het Bergingsverdrag 1989 gevolg te geven.

Omdat de bedoelde verplichting ook een privaatrechtelijk aspect vertoont en m.n. van belang is i.v.m. de persoonlijke aansprakelijkheid van de gezagvoerder, en temeer daar artikel 10.3 van het Bergingsverdrag 1989 in dit verband een bijzondere aansprakelijkheidsontheffing t.v.v. de scheepseigenaar bevat, is het toch nuttig om de desbetreffende verdragsregeling in het Belgisch Scheepvaartwetboek te hernemen.

8.205. Overigens lijkt het geen twijfel dat artikel 10.3 van het Bergingsverdrag 1989 niet de strafrechtelijke, maar wel de burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar betreft³⁷⁸. Noch

c) na een aanvaring hulp verleent aan het andere schip, zijn bemanning en passagiers en, indien mogelijk, het andere schip de naam van zijn eigen schip, de haven waar het is geregistreerd en de dichtstbijzijnde haven waar het zal aanlopen, meedeelt.

³⁷⁵ Voorschrift V/33.1 SOLAS luidt als volgt:

The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance on receiving information from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service that the ship is doing so. This obligation to provide assistance applies regardless of the nationality or status of such persons or the circumstances in which they are found. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress, taking into account the recommendation of the Organization, to inform the appropriate search and rescue service accordingly.

³⁷⁶ Artikel 2.1.10 van de Bijlage bij het Internationaal Verdrag van 27 april 1979 inzake opsporing en redding op zee luidt als volgt:

Parties shall ensure that assistance be provided to any person in distress at sea. They shall do so regardless of the nationality or status of such a person or the circumstances in which that person is found.

³⁷⁷ Zie *supra*, nr. 8.25.

³⁷⁸ Een algemeen principe van Belgisch strafrecht is dat de strafvordering enkel wordt uitgeoefend tegen de persoon die ervan wordt verdacht een misdrijf te hebben gepleegd en niet tegen andere personen, zoals de personen die krachtens de regels van het aquiliaans aansprakelijkheidsrecht aansprakelijk zijn voor de schade die door het misdrijf werd veroorzaakt (Van den Wyngaert, Chr., *Strafrecht & Strafprocesrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2009, 773). Dat de bepaling de “vicarious liability” van de scheepseigenaar betreft, blijkt uit de voorbereiding van het Bergingsverdrag 1989 (zie inz. Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 271).

het met deze verdragsbepaling overeenstemmende artikel 11, tweede lid van het Bergingsverdrag 1910, noch het analoge artikel 8, derde lid van het Aanvaringsverdrag 1910 werd destijds in de Zeewet – of enige andere Belgische wet – overgenomen. Volgens sommigen zou zulks in het Belgisch recht nutteloos zijn³⁷⁹. Anderen concluderen uit de niet-overname dat een Belgische reder voor de schending van de hulpverleningsplicht wél aansprakelijk kan worden gehouden³⁸⁰. Volgens nog anderen volgt dezelfde regel sowieso uit algemeen Belgisch recht³⁸¹. Deze onenigheid illustreert alleen maar het nut van een expliciete opname van de regel in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

- BEREKENINGSWIJZE VOOR DE BIJZONDERE VERGOEDING

8.206. Artikel 14.1 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt:

If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.

Opdat de bijzondere vergoeding verschuldigd is, wordt niet vereist dat de berger zijn werkzaamheden heeft uitgevoerd in het belang van het milieu. Het volstaat dat het schip waaraan de bergingswerkzaamheden worden verleend, uit zichzelf of door zijn lading milieuschade dreigde te veroorzaken. Enkel voor het bekomen van de verhoging is het noodzakelijk dat de berger door zijn werkzaamheden milieuschade heeft voorkomen of beperkt³⁸².

Uit de tekst van artikel 14.1 en 14.2 blijkt dat de bijzondere vergoeding, inclusief de eventuele verhoging, ten laste komt van de eigenaar van het schip. Men wenste dat deze vordering gemakkelijk afdwingbaar zou zijn³⁸³. In de praktijk wordt de bijzondere vergoeding betaald door de aansprakelijkheidsverzekeraar van de scheepseigenaar, t.w. zijn P&I Club³⁸⁴. Ofschoon dit door sommige betrokken partijen wenselijk en billijk wordt geacht³⁸⁵, zijn de andere belanghebbenden, die wel dienen bij te dragen in het normale, overeenkomstig artikel 13 vastgestelde bergloon, voor de betaling van de bijzondere vergoeding niet aansprakelijk.

Engelse rechtsleer heeft erop gewezen dat artikel 14 niet verduidelijkt of het normale bergloon onder artikel 13, waarmee de eventueel verschuldigde bijzondere vergoeding dient te worden vergeleken, het *totale* bergloon onder artikel 13 is, dan wel enkel *het aandeel van de scheepseigenaar* in het normale bergloon; een gelijkaardige onduidelijkheid doet zich overigens voor m.b.t. artikel 14.4³⁸⁶.

Bij nader toezien lijkt deze tekstuele onduidelijkheid eigen te zijn aan de Engelse verdragstekst, in artikel 14.1 waarvan immers sprake is van “a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation” (cursivering toegevoegd); in artikel 14.4 wordt verwezen naar “any reward recoverable by the salvor under article 13” (cursivering toegevoegd). Zeker de eerstaangehaalde passage zou kunnen worden begrepen als een verwijzing naar het door de scheepseigenaar

³⁷⁹ De Smet II, 613, nr. 506.

³⁸⁰ *RPDB*, v° Navire-Navigation, nr. 1821.

³⁸¹ Zie, m.b.t. de corresponderende bepaling van het Aanvaringsverdrag 1910, *supra*, nr. 8.25.

³⁸² Delwaide, L., “LOF 2000”, *RHA* 2000, (291), 299.

³⁸³ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 321.

³⁸⁴ Delwaide, L., “LOF 2000”, *RHA* 2000, (291), 300.

³⁸⁵ Zie *infra*, nr. 8.285.

³⁸⁶ Kennedy-Rose, 224, nrs. 6.048-6.049.

verschuldigde bergloon (wat, door de lagere vergelijkingsbasis, het treffen van milieumaatregelen zou aanmoedigen). Gelet op de uitspraak in *The Nagasaki Spirit* wordt in de Engelse rechtsleer echter aangenomen dat de in het raam van artikel 14 in aanmerking te nemen vergelijkingsbasis het totale bergloon onder artikel 13 is³⁸⁷.

Dit strookt met de evenzeer authentieke Franse verdragstekst, die het in artikel 14.4 heeft over “*la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13*” (cursivering toegevoegd). Ook hieruit blijkt dat wel degelijk het totale bergloon onder artikel 13 werd bedoeld.

De Nederlandse vertaling die werd gevoegd bij de Belgische instemmingswet (“*het hulploon dat de berger krachtens artikel 13 kan ontvangen*” (cursivering toegevoegd)) ligt hiermee in lijn en behoeft met het oog op de redactie van het Belgisch Scheepvaartwetboek op dit punt geen correctie.

- VERTEGENWOORDIGINGSBEVOEGDHEID BIJ HET SLUITEN VAN
BERGINGSOVEREENKOMSTEN

8.207. Artikel 6.2 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt:

The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.

De Engelse rechtspraak beschouwt de kapitein van oudsher als een “agent of necessity” die, wanneer hij toestemt in een berging en zich akkoord verklaart met een bergingsovereenkomst, niet alleen het schip, maar ook de lading kan verbinden³⁸⁸. Deze visie wordt door artikel 6.2 van het Bergingsverdrag 1989 bevestigd³⁸⁹.

In de praktijk gebeurt het vaak dat iemand anders dan de kapitein – bijv. de eerste stuurman – zijn akkoord met de berging geeft³⁹⁰. Het Bergingsverdrag 1989 gaat op de eventuele tussenkomst van andere personen echter niet in.

Zoals elders toegelicht, zijn in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek algemene regels opgenomen over de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de gezagvoerder³⁹¹ en de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de door of voor de kapitein aangegane handelingen³⁹².

³⁸⁷ Zie Kennedy-Rose, 225, nr. 6.050.

³⁸⁸ Kennedy-Rose, 420, nr. 10.051:

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 was 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 had, by virtue of the emergency which occurs, such authority of necessity as entitled him, not only to request salvage assistance so as to render cargo-owners liable for salvage at common law but, to bind the owners to the precise terms of the Lloyd's Form contract.

Vgl. Brice, G., “The new Salvage Convention: green seas and grey areas”, *LMCLQ* 1990, (32), 34; nader Mandaraka-Sheppard, 692 en de aldaar verderop besproken rechtspraak.

³⁸⁹ Kennedy-Rose, 423, nr. 10.054.

³⁹⁰ Voor zover bekend worden nooit hulpverleningsovereenkomsten gesloten door de Belgische loodsen. De regeling van de eventuele bevoegdheid van de loods tot het sluiten van dergelijke overeenkomsten lijkt trouwens onder de gewestelijke bevoegdheid inzake loodsdiensten te vallen.

³⁹¹ Zie Blauwboek 5.

³⁹² Zie Blauwboek 4.

Gelet op de bijzondere regeling vervat in artikel 6.2 van het Bergingsverdrag 1989, is het sowieso wenselijk die ongewijzigd in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek over te nemen. Ten opzichte van de vermelde algemene regels i.v.m. vertegenwoordiging geldt hij als een *lex specialis*. De bijzondere verdragsregel is echter niet bedoeld als exclusieve regeling, en sluit niet uit dat de scheepseigenaar (of andere personen) op een andere wijze worden verbonden. De in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen algemene regeling over de gebondenheid van de scheepseigenaar door handelingen gesteld voor de kapitein, kan ook inzake berging toepassing vinden. Ook de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de scheepsagent³⁹³ kan relevant zijn. Om de ruime regeling van de vertegenwoordigingsbevoegdheid te accentueren kan in de relevante bepaling in het Hoofdstuk over berging een kruisverwijzing worden opgenomen, die op de mogelijke tussenkomst van andere mandatarissen attendeert. De gesuggereerde ruime en flexibele regeling van de vertegenwoordigingsbevoegdheid kan er in beperkte mate toe bijdragen het Belgische recht en het Belgische forum in de materie van de berging aantrekkelijker te maken.

Anderzijds wordt het in het besproken verdragsartikel specifiek voorziene optreden van de scheepseigenaar namens de lading niet door een andere, algemene regel in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gedekt. In dit opzicht heeft opname van het verdragsartikel ook inhoudelijk een bijzondere, toegevoegde waarde.

- IDENTIFICATIE VAN DE SCHULDENAAR VAN HET BERGLOON

8.208. Artikel 13.2 van het Bergingsverdrag 1989 luidt als volgt:

Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence.

Het nationaal recht kan dus bepalen dat één van de belanghebbenden bij schip of lading de schuldenaar is van het bergloon en dat deze belanghebbende een recht van verhaal heeft jegens de andere belanghebbenden, ieder voor hun onderscheiden aandeel. De verdragsbepaling werd aldus geformuleerd op voorstel van de Nederlandse delegatie, met de specifieke bedoeling om in eerste instantie de scheepseigenaar voor de betaling van het bergloon aansprakelijk te maken, en hem tegen de ladingbelanghebbenden vervolgens een recht van verhaal te geven³⁹⁴. Dergelijke regeling is voor de bergers nuttig, aangezien zij anders, zeker met betrekking tot containerschepen, bij het verkrijgen van de betaling van het bergloon van alle individuele ladingbelanghebbenden grote moeilijkheden dreigen te ondervinden³⁹⁵.

De Zeewet behoudt over de – nochtans belangrijke – vraag wie de schuldenaar van het bergloon is het stilzwijgen.

Volgens de Belgische rechtsleer, die zich op dit gebied weliswaar louter baseert op aan de invoering van het Bergingsverdrag 1989 voorafgaande rechtspraak, is het de verplichting van het geassisteerde schip om de integraliteit van het bergloon te betalen, dus ook het deel verschuldigd door de andere belangen zoals de lading aan boord van het schip. De kapitein vertegenwoordigt, wanneer hij een beroep doet op een berger, alle in het maritieme avontuur betrokken belangen.

³⁹³ Zie Blauwboek 7.

³⁹⁴ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 312-313.

³⁹⁵ Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Londen, LLP, 1992, 172.

Daarnaast beschikt de berger over een maritiem voorrecht en een recht van beslag op het geholpen schip, en dit voor de integraliteit van de vordering tot betaling van bergloon. Al deze regels zouden, aldus A. Kegels, de vertaling zijn van het algemene principe dat het schip *propter rem* voor de vorderingen tot bergloon instaat. Daarnaast zou de berger ook beschikken over een rechtstreekse vordering tegen elke nuttig geholpen belanghebbende, maar dan slechts voor diens aandeel in het bergloon³⁹⁶.

Sinds de invoering in België van het Bergingsverdrag 1989 lijkt de verplichting van het geassisteerde schip om de integraliteit van het bergloon te betalen enkel in stand te kunnen worden gehouden door een uitdrukkelijke wetsbepaling in die zin.

De instandhouding van de geschetste, thans in België geldende regel in een uitdrukkelijk in het Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen wetsbepaling is zinvol aangezien de berger op die manier de keuze krijgt om ofwel enkel de scheepseigenaar voor het geheel aan te spreken, en zo de praktische beslommeringen te vermijden van het afzonderlijk aanspreken van de verschillende belanghebbenden, ofwel ook deze andere belanghebbenden rechtstreeks aan te spreken, bijv. wanneer hun aandeel in het bergloon belangrijker is en de solvabiliteit van de scheepseigenaar twijfelachtig is. Ook door dergelijke regel kan het Belgische forum voor de bergers aantrekkelijker worden. Dit is nog meer het geval nu, zoals hierboven voorgesteld³⁹⁷, de keuze worden opengelaten om naast de scheepseigenaar ook de reder of de scheepsgebruiker voor betaling van het gehele bergloon aan te spreken.

- VERDELING VAN HET BERGLOON TUSSEN BERGERS EN SCHEPELINGEN

8.209. Artikel 15.1 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt:

The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article.

Deze regel betreft uitdrukkelijk enkel het in artikel 13 bedoelde bergloon en niet de in artikel 14 bedoelde bijzondere vergoeding. Voor de bijzondere vergoeding dient elke berger immers zijn eigen kosten aan te tonen³⁹⁸.

Onder het Bergingsverdrag 1910 was dezelfde regel neergelegd in artikel 6, tweede lid en artikel 8, tweede lid.

Artikel 15.2 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt voorts:

The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salvaging vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants.

Deze bepaling is eigenlijk slechts een regel van conflictenrecht³⁹⁹.

³⁹⁶ Kegels, A., "Hulpverlening", in De Weerd III, (139), 167-168, nr. 1368; vgl. Smeesters-Winkelmolen III, 420-422, nrs. 1227-1228.

³⁹⁷ Zie *supra*, nr. 8.192.

³⁹⁸ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 421. De Nederlandse wetgever heeft nochtans een bijzondere bepaling omtrent de verdeling van de bijzondere vergoeding opgenomen (zie *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, nr. 3, 8).

³⁹⁹ In theorie zou hij in principe betrekking kunnen hebben op zowel het bergloon als de bijzondere vergoeding. De verdragstekst, noch de voorbereidende werken bieden daaromtrent duidelijkheid. Ook wanneer men ervan uitgaat

De eerste zin van artikel 15.2 van het Bergingsverdrag 1989 gaat terug op artikel 6, derde lid van het Bergingsverdrag 1910.

Uit artikel 15.2 kan worden afgeleid dat m.b.t. de verdeling van het bergloon tussen de scheepseigenaar en de bemanning en, ingeval de berging niet is verricht vanaf een schip, tussen de berger en zijn ondergeschikten, in het nationaal recht bijzondere regelingen kunnen worden opgenomen. Deze verdeling maakt m.a.w. geen deel uit van het eengemaakte bergingsrecht. Eengemaakt is wel de in artikel 15.2 vervatte IPR-verwijzingsregel: de verdeling wordt beheerst door het recht toepasselijk op de betrokken scheeparbeidsovereenkomst⁴⁰⁰.

8.210. Aan het einde van de 19de eeuw kenden de zeewetten van Duitsland, Finland, Noorwegen, Portugal en Zweden de helft van het bergloon toe aan de reder, een kwart aan de kapitein en het resterende kwart aan de bemanning. Het aandeel van de bemanning werd onder hen verdeeld in verhouding tot ieders gage. De Engelse rechtspraak kende drie kwart toe aan de reder, één tiende aan de kapitein en de rest aan de bemanning. De rechtbank van koophandel te Antwerpen kende in een bepaalde zaak ook een deel van het bergloon toe aan de ladingbelanghebbenden (m.n. de bevrachter van het helpende schip)⁴⁰¹. Jacobs was van mening dat men geen vaste verhoudingen diende te hanteren, maar moest kijken naar het aandeel van elke partij in het behoud van het geholpen schip⁴⁰².

Artikel 261, tweede lid van de Zeewet bepaalt dat de verhouding waarin het loon tussen de bergers moet worden verdeeld en de verdeling tussen de eigenaars, de kapiteins en de andere personen in dienst van de schepen die aan de berging hebben deelgenomen, wordt vastgesteld door de overeenkomst der partijen en, bij gebreke daarvan, door de rechter. Op grond van artikel 263, tweede lid van de Zeewet dient de rechter bij de verdeling dezelfde criteria te hanteren als bij de bepaling van de hoogte van het bergloon, m.n. de criteria opgesomd in artikel 263 van de Zeewet. De rechter dient dus rekening te houden met de omstandigheden van het geval⁴⁰³. Deze regels over de verdeling tussen de eigenaar en de bemanning zijn dus de enige Belgische invulling van de ruimte die het Bergingsverdrag 1910 ter zake aan de verdragsstaten liet. Over de verdeling ingeval de berging niet is verricht vanaf een schip bepaalt de Zeewet niets.

Op grond van artikel 59 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 hadden de manschappen van een vaartuig die een ander schip hadden gered, bij zijn berging hadden meegewerkt of het bijstand hadden verleend, recht op een aandeel in het aan hun schip toegekend loon onder de voorwaarden bepaald in de Zeewet. De zeelieden in dienst van een bergingsonderneming werden echter van dit recht uitgesloten. Door hulp te verlenen, verrichten zij immers slechts het werk waarvoor zij waren aangeworven en werden verloond. Doorgaans omvat hun arbeidsovereenkomst een premiesysteem⁴⁰⁴.

Zoals elders uiteengezet, is de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 opgeheven en vervangen door de Arbeidsovereenkomstenwet Koopvaardij 2007⁴⁰⁵. In artikel 48, § 1 van de

dat de bijzondere vergoeding principieel aan de berger zelf verschuldigd is, omdat het om de door hem gemaakte kosten gaat, belet niets dat het nationaal recht of de arbeidsovereenkomst een nadere verdeling zou opleggen.

⁴⁰⁰ Zie daaromtrent Blauwboek 5.

⁴⁰¹ Jacobs II, 648, nr. 997.

⁴⁰² Jacobs II, 648, nr. 997.

⁴⁰³ *RPDB*, v° Navire-Navigation, nr. 1818; Smeesters-Winkelmolen III, 423-424, nr. 1230; Vanhooff, J.-P., "Salvage and Assistance" in Huybrechts, M. (ed.), *International Encyclopaedia of Laws. Transport*, Deventer/Boston, Kluwer Law and Taxation Publishers (losbl.), Belgium, (121), 128-129, nr. 226.

⁴⁰⁴ Smeesters-Winkelmolen III, 424, nr. 1230; Vanhooff, J.-P., "Salvage and Assistance" *o.c.*, 129, nr. 226.

⁴⁰⁵ Zie Blauwboek 5.

nieuwe wet is wel de verplichting van de zeeman opgenomen “mee te werken aan het bergen van zijn eigen zeeschip, hetzij van een ander schip, hetzij van de verongelukte overblijfsels, goederen en ladingen, alsmede tot het verlenen van bijstand aan elk in gevaar verkerend vaartuig”, maar er werd geen bepaling over het aandeel van de bemanning in het bergloon in opgenomen. Over het niet overnemen van de bepaling betreffende het aandeel van de manschappen in het bergloon, die in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 deel uitmaakte van Afdeling I van Hoofdstuk IV, getiteld “Van de wijze van berekening der gages”, is in de Memorie van Toelichting bij de Arbeidsovereenkomstenwet Koopvaardij 2007 slechts de volgende – wel érg beknopte – uitleg te vinden:

*Een aantal andere veronderde bepalingen werden evenmin weerhouden in de nieuwe wettekst, zoals b.v. de regels inzake de wijze van berekening der gages [...]*⁴⁰⁶.

Hieruit kan bezwaarlijk worden besloten dat de wetgever met de niet-overname van de bepaling een bijzondere bedoeling had, zoals het impliciet afschaffen van het aandeel van de bemanning in het bergloon.

Het aandeel in het bergloon van de bemanning in de sector van de koopvaardij blijft tot op de dag van vandaag overigens geregeld in een collectieve arbeidsovereenkomst van 8 mei 2003 getiteld “Gemeenschappelijke bepalingen aan de collectieve arbeidsovereenkomst voor officieren en scheepsgezellen ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden ter koopvaardij tewerkgesteld door een Belgische maatschappij”. Artikel 11 van deze CAO luidt als volgt:

Met uitzondering van de zeelieden in dienst van een bergingsonderneming, hebben de manschappen van een vaartuig die een ander schip hebben gered, tot zijn berging hebben meegewerkt of het bijstand hebben verleend, recht op een aandeel in het aan hun schip toegekende loon, onder de voorwaarden bepaald bij het Bergingsverdrag van Brussel, 1910.

Dit is een enigszins merkwaardige regeling, aangezien het Bergingsverdrag 1910 terzake van de onderlinge verdeling in feite alleen een IPR-verwijzingsregel bevat.

Artikel 35 van de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevisserij 2003 bevat, naast de bepaling dat “de zeevisser is gehouden mede te werken aan het bergen van het eigen vissersschip, hetzij van een ander schip, hetzij van de verongelukte overblijfsels, goederen en ladingen, alsmede tot het verlenen van bijstand aan elk in gevaar verkerend vaartuig” (art. 16, § 2) wel nog een bepaling over de vergoeding van de bemanning voor de berging. In artikel 35, § 1 wordt bepaald dat de zeevisser recht heeft op een bijkomende vergoeding voor hulp, bijstand en opsleping van een ander schip, voor zover deze daden een nuttig gevolg hebben gehad en het loon van de zeevisser hebben aangetast. Deze bepaling wordt in de memorie van toelichting als volgt geïdentificeerd:

Zowel volgens het internationaal als het nationaal zeerecht dient een schip hulp en bijstand te verlenen aan een ander schip in nood.

Indien dit een nuttig resultaat heeft gehad (volgens het No Cure No Pay principe), heeft de reder van het hulpverlenende schip daarbij recht op een vergoeding, berekend volgens de geleverde inspanningen. Wanneer door deze daden visverlet ontstaat en de besomming nadelig wordt beïnvloed, zal dit ook een negatief effect hebben op het loon van de zeevisser. Daarom wordt bepaald dat hij recht heeft op een deel van de vergoeding toegekend aan de reder wegens die hulpverlening.

*Indien er echter geen visverlet is geweest (bv. een opsleping tijdens de terugreis naar de haven) en het loon van de zeevisser dus niet nadelig wordt beïnvloed, blijft het toegekende sleeploon volledig bij de reder*⁴⁰⁷.

⁴⁰⁶ Parl.St., Kamer, 2006-07, nr. 3067/1, 14.

⁴⁰⁷ Parl.St., Kamer, 2001-02, nr. 1728/1, 24-25.

Het recht van de zeevisser op een aandeel in het bergloon is dus beperkt tot het geval waar hij zelf, door de bergingsactiviteiten, loonverlies heeft geleden. Indien hij actief heeft meegewerkt aan de berging, maar er geen loonverlies door heeft geleden, zal hij niet delen in het bergloon dat de reder voor de berging ontvangt.

De Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936 bevat over het aandeel van de bemanning in het bergloon geen bepaling.

Voor het geval waarin de hulp niet wordt verleend vanaf een schip, dient ten slotte nog te worden vermeld dat ook de Arbeidsovereenkomstenwet van 3 juli 1978 geen bepaling bevat over het aandeel van de werknemers van een berger in het bergloon. In geval van hulp die niet vanaf een schip wordt verleend biedt het hedendaagse Belgische recht m.b.t. het aandeel van de ondergeschikten in het bergloon dus geen enkele materiële regel.

Ook i.v.m. het eventuele aandeel van statutair tewerkgestelde bemanningsleden van overheidsschepen geldt geen enkele wettelijke regel.

8.211. Uit wat voorafgaat blijkt dat het aandeel in het bergloon van de bemanning of de ondergeschikten van de berger doorgaans wordt geregeld in de wetgeving met betrekking tot hun arbeidsovereenkomsten, de collectieve arbeidsovereenkomsten of zelfs, in het geval van zeelieden in dienst van een bergingsonderneming, in de individuele arbeidsovereenkomsten. Deze materie maakt dan ook deel uit van de arbeidsrelatie tussen de berger en zijn werknemers. Eventuele nieuwe wetgeving hierover dient in overleg tussen de overheid en de sociale partners tot stand te komen. Aangezien de arbeidsovereenkomstenwetgeving voor de koopvaardij en de zeevisserij van recente datum is en reeds op dergelijk overleg berustte, is een nieuwe regeling via het Belgisch Scheepvaartwetboek niet aangewezen. Wat betreft de binnenvaart wordt de kwestie best bezien in het raam van de elders bepleite herziening van de Arbeidsovereenkomstenwet Binnenvaart 1936⁴⁰⁸. Wat betreft het aandeel van het statutair overheidspersoneel, is er geen aanleiding om via het Belgisch Scheepvaartwetboek in de bij de betrokken besturen geldende rechtspositieregeling in te grijpen.

Er is zeker geen aanleiding om, zoals nog steeds voorzien in de Duitse wetgeving⁴⁰⁹, ter bescherming van de gezagvoerder en de schepelingen een dwingende wettelijke regeling in te voeren. Wat de koopvaardij betreft komt de hele problematiek ten andere nogal gedateerd over. Elders werd vastgesteld dat de gezagvoerder, die eertijds fungeerde als koopman of mandataris, thans vooral een werknemer is geworden⁴¹⁰. Meer in het algemeen beschouwd is de regeling van de arbeid ter zee thans afgestemd op het gemeenrechtelijke arbeidsrecht, inclusief het sociale zekerheidsrecht, met loonbescherming en inkomensgarantie. Aanspraken van de bemanning op een deel van het gewonnen bergloon komen in deze context eerder anachronistisch over. In de visserij, waar de bemanning vaak nog een belang heeft in het resultaat van elke expeditie, is de situatie allicht anders.

Om al deze redenen, lijkt het wenselijk om de besproken materie in het Belgisch Scheepvaartwetboek volledig buiten beschouwing te laten, behoudens in een IPR-verwijzingsregel waarin het aangehaalde artikel 15.2 van het Bergingsverdrag 1989 wordt overgenomen.

⁴⁰⁸ Zie ook daarover Blauwboek 5.

⁴⁰⁹ Zie *infra*, nr. 8.225.

⁴¹⁰ Zie Blauwboek 5.

8.212. Artikel 16.1 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt:

1. *No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject.*
2. *A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salvaging the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment.*

Dit artikel van het Bergingsverdrag 1989 stemt overeen met artikel 9 van het Bergingsverdrag 1910. Deze laatste verdragsbepaling werd in de Belgische wetgeving overgenomen, meer bepaald in artikel 264 van de Zeewet. Hierbij is het voorbehoud van het eerste lid van de verdragstekst omtrent de mogelijkheid van andersluidende nationale bepalingen, weggelaten. Het gevolg is dat onder de huidige Belgische wetgeving door de geredde personen hoe dan ook geen bergloon is verschuldigd.

Volgens een in enkele landen waaronder Frankrijk verdedigde visie zou een recht op vergoeding voor de redders van mensenlevens, ook wanneer geen zaken werden gered, eventueel kunnen worden gesteund op de theorie van de zaakwaarneming⁴¹¹. Aangezien de redding van mensenlevens op zee doorgaans berust op een wettelijke verplichting, rijst de vraag of er naar Belgisch recht wel van zaakwaarneming sprake kan zijn. Daarvoor is immers vrijwilligheid vereist. Volgens bepaalde rechtsleer is een kostenvergoeding op basis van zaakwaarneming echter wel degelijk denkbaar wanneer de verplichting in kwestie niet voortvloeit uit een bijzondere wettelijke of contractuele opdracht, maar op eenieder rust⁴¹².

8.213. I.v.m. de besproken aangelegenheid dient vooreerst een afweging te worden gemaakt tussen de principiële kosteloosheid van de redding van mensenlevens, als morele en in vele gevallen wettelijke en strafrechtelijk gesanctioneerde plicht, en de billijkheid die op het eerste gezicht lijkt te vereisen dat de redders van mensenlevens minstens even goed worden vergoed als redders van zaken, omdat mensenlevens belangrijker zijn, of alleszins toch dat de redders die aangetoonde kosten hebben gemaakt, recht hebben op de vergoeding daarvan. Zoals ook Schadee vaststelde n.a.v. de codificatie van het Nederlandse zeerecht, zijn de in dit verband rijzende vragen “vele en moeilijk van aard”⁴¹³.

De redding van mensenlevens, zonder hulpverlening aan schepen of andere zaken, is vanuit humanitair standpunt noodzakelijk, maar kan voor scheepsexploitanten behoorlijke kosten en ongemakken meebrengen, zeker in het geval van bootvluchtelingen of illegale immigranten⁴¹⁴. Daarenboven is acht te slaan op de last berokkend door overmoedige pleziervaarders en regelloze strandtoeristen. Mede in dit licht zou kunnen worden overwogen om voor te schrijven dat geredde personen wel een bergloon verschuldigd zijn indien zij zichzelf in gevaar hebben gebracht door roekeloos of onrechtmatig te handelen. Het Verdrag staat immers uitdrukkelijk afwijkende nationale regelingen toe.

⁴¹¹ Bonassies-Scapel, 357, nr. 503; vgl. ook Rodière TGDM EDM, 278-279, nr. 252; Schoenbaum II, 190-191; voor Duitsland voorts *infra*, nr. 8.226.

⁴¹² Zie Beysen, E., *Zaakwaarneming*, in *A.P.R.*, Mechelen, Kluwer, 2006, 66-73, nrs. 144-160 en inz. 68, nr. 148.

⁴¹³ PG Boek 8 NBW, 579; zie ook Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 53.

⁴¹⁴ Cleton, R., “The IMO Draft Salvage Convention”, *EVR* 1989, (3), 15, nr. 38; over deze problematiek, zie voorts Van Hooydonk, E., *Places of Refuge. International Law and the CMI Draft Convention*, Londen, Lloyd’s List, 2010, 216-217, nr. 322 en 321, nr. 543 en de verwijzingen aldaar.

De rechtsleer stelt echter – instemmend – vast dat niet alleen internationaal, maar ook in de nationale wetgevende praktijk geen regelingen voorkomen die de geredde personen persoonlijk voor de betaling van een bergloon aansprakelijk verklaren⁴¹⁵. Reeds onder het Bergingsverdrag 1910 waren geredde personen principieel geen bergloon verschuldigd⁴¹⁶. Zelfs voordien, op het internationale handelsrechtcongres te Antwerpen van 1885, werd al de volgende resolutie gestemd:

*Les passagers, dont la vie a été sauvée, ne doivent pas contribuer à la rémunération spéciale d'assistance*⁴¹⁷.

Ook in de Belgische rechtsleer werd de hulp aan personen steeds beschouwd als een absolute plicht, die de berger moet vervullen zelfs wanneer hij daardoor niet-vergoedbare schade zou lijden⁴¹⁸. Een mensenleven is nu eenmaal onschatbaar⁴¹⁹. De Belgische rechtsleer betreurde dan ook dat het Bergingsverdrag 1910, net zoals het Bergingsverdrag 1989 later, op dit vlak ruimte liet voor nationaalrechtelijke afwijkingen⁴²⁰.

Het ligt voor de hand om m.b.t. het eventuele invoeren van een bergloon ten laste van geredde personen die zichzelf in gevaar hebben gebracht door roekeloos of onrechtmatig te handelen rekening te houden met de praktijk van de andere verdragstaten. Uit de hieronder verzamelde rechtsvergelijkende gegevens blijkt dat dergelijke nationale regelingen weinig of niet voorkomen. Ofschoon het Bergingsverdrag 1989 op dit gebied afwijkende bepalingen van nationaal recht toelaat, kent geen enkel van de onderzochte rechtssystemen een uitzondering op het principe dat de geredde personen zelf uit hoofde van hun redding geen bergloon verschuldigd zijn. Naar Duits recht bestaat de mogelijkheid voor de redder van mensenlevens om tegen de begunstigde eigenaars van het schip en de goederen een rechtstreekse vordering in te stellen, wanneer de bergers door hun eigen wangedrag geen bergloon of slechts een verlaagd bergloon hebben verkregen⁴²¹. Het Engelse recht voorziet in de mogelijkheid voor de redder van mensenlevens om een vergoeding uit overheidsmiddelen te bekomen⁴²². Naar Nederlands recht is voor de afzonderlijke redding van opvarenden van een schip bergloon verschuldigd door de reder⁴²³. Onder voorbehoud van de toepassing van het gemeen recht inzake zaakwaarneming kent het Franse recht geen bergloon voor de redders van mensenlevens, behalve het door het Verdrag verplichte “billijk aandeel” in het bergloon verschuldigd voor de redding van het schip en de lading⁴²⁴.

⁴¹⁵ Kennedy-Rose, 165, nrs. 4.151-4.152.

⁴¹⁶ Bij de voorbereiding van het Bergingsverdrag 1910 werd over de opportuniteit van vergoedingen n.a.v. redding van mensenlevens heftig gedebatteerd. De wetgeving van de diverse landen vertoonde aanzienlijke verschillen, maar blijkbaar kwam een vergoeding nergens ten laste van de geredde personen zelf (zie Reuter, N., *La notion d'assistance en mer*, Parijs, Librairies techniques, 1975, 163, nr. 128).

⁴¹⁷ X., *Actes du Congrès International de Droit Commercial d'Anvers (1885)*, Brussel, Larcier, 1886, 428; Jacobs II, 650, nr. 999. Nochtans dient te worden opgemerkt dat het oorspronkelijke voorstel van resolutie ertoe strekte dat de geredde personen wel degelijk in het bergloon moeten bijdragen. Het voorstel werd aangepast omdat het onmogelijk zou zijn om de waarde van de geredde personen met die van het schip en de goederen te vergelijken en omdat het onmogelijk was de waarde van een gered leven te bepalen. De vergoeding die een geredde passagier aan zijn redder verschuldigd is, diende, volgens de meerderheid, onderworpen te blijven aan de principes van het gemeen recht (X., *Actes du Congrès International de Droit Commercial d'Anvers (1885)*, o.c., 304-305).

⁴¹⁸ De Smet II, 621, nr. 512.

⁴¹⁹ Smeesters-Winkelmolen III, 422, nr. 1227.

⁴²⁰ RPDB, v° Navire-Navigation, nr. 1820.

⁴²¹ Zie *infra*, nr. 8.226.

⁴²² Zie *infra*, nr. 8.238.

⁴²³ Zie *infra*, nr. 8.262.

⁴²⁴ Zie *infra*, nr. 8.249.

Het is niet wenselijk om België, door de redder van mensenlevens toch een recht op bergloon te geven, in deze kwestie in een internationale uitzonderingspositie te plaatsen. Bovendien is er geen afdoende reden om in deze in te gaan tegen de in de Belgische rechtsleer sinds lang heersende overtuiging.

Het gegeven dat bepaalde particulieren zich n.a.v. strandvermaak en pleziervaart door roekeloosheid of zelfs overtredingen in moeilijkheden brengen, en dat dergelijk gedrag – ook met het oog op preventie – sanctioneringswaardig is en in hoofde van publieke of private reddingsdiensten m.n. kostenrecuperatie kan verantwoorden, betekent nog niet dat als instrument het bergingsrecht moet worden aangewend. Het bergingsrecht is zeker niet met het oog op deze problematiek ontwikkeld. Bovendien zou een regeling in het Belgisch Scheepvaartwetboek oog moeten hebben voor de gelijke behandeling van gebruikers van pleziervaartuigen – inbegrepen surfplanken – die binnen het toepassingsgebied van het wetboek vallen, en zwemmers, die erbuiten vallen. Het is niet wenselijk het geldingsbereik van het Belgisch Scheepvaartwetboek tot het doen en laten van zwemmers uit te breiden. Het Belgisch Scheepvaartwetboek is ook niet het geschikte regelgevingsinstrument om strandreddingsdiensten te reguleren. Dit belet uiteraard niet dat kostenrecuperatie zou kunnen worden gereguleerd via andere normen of zelfs nu reeds mogelijk kan worden geacht op grond van zaakwaarneming. Ook de invoering van een administratieve sanctie valt niet uit te sluiten.

8.214. Wat betreft de regeling van het eventuele bergloon ten voordele van de redders van personen rijst ten andere de vraag of dit wel tot de bevoegdheid van de federale wetgever zou behoren.

Vooreerst dient erop te worden gewezen dat de hier besproken regels betreffende het bergloon voor de redding van personen al sinds een eeuw deel uitmaken van het zeerechtelijke bergingsrecht zoals opgenomen in het Bergingsverdrag 1910, vervolgens in de Zeewet en laatstelijk in het Bergingsverdrag 1989. Het bergingsrecht maakt deel uit van het handelsrecht en is overeenkomstig art. 6, § 1, VI, vijfde lid BWHI principieel een federale materie⁴²⁵.

Anderzijds besliste de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), zoals hoger uiteengezet, dat het Bergingsverdrag 1989 een gemengd verdrag is – en zulks klaarblijkelijk op grond van de (foutieve) premisse dat het begrip berging eveneens de reddings- en sleepactiviteiten omvat welke ressorteren onder de gewestelijke bevoegdheid inzake “de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee”, vermeld in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 9° BWHI⁴²⁶.

De “reddings- en sleepdiensten op zee” worden in de Bijzondere wet uitdrukkelijk vermeld onder de gewestelijke aangelegenheden. Het is echter niet volkomen duidelijk of het begrip “reddingsdiensten” doelt op de (ten tijde van de bevoegdheidsoverdracht bestaande) overheidsdienst die met de redding op zee belast was, dan wel, meer in het algemeen, op het verrichten van reddingsdiensten in materiële zin, door welke private of publieke personen dan ook. Alleszins is het foutief te stellen dat reddings- en sleepactiviteiten een “onderdeel” van de berging vormen⁴²⁷.

⁴²⁵ Zie nogmaals *supra*, nr. 8.185.

⁴²⁶ *Parl.St.*, VI.Parl., 2003-04, nr. 2199/1, 5-6; Van Hooydonk, E., “De bevoegdheidsverdeling tussen de Belgische en de gewestelijke overheden”;

<http://www.zeerecht.be/Documenten/ZEERECHT%20Nota%20bevoegdheidsverdeling.pdf>, 13, nr. 12.

⁴²⁷ Zie andermaal *supra*, nr. 8.185.

De verschillende in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 9° BWHI opgesomde materies waren in alle geval hecht met elkaar verbonden. Zo stond de vroegere staatssleepdienst onder de leiding van de directeur van het loodswezen⁴²⁸. Tussen de staatsleepdienst te Oostende en de staatsreddingsdienst bestond ook een nauwe samenwerking. Gelet op de bestuurlijke en organisatorische verwevenheid, was het dus logisch dat de diverse diensten opgesomd in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 9° BWHI in één pakket aan het Vlaams Gewest werden overgedragen. Indien dit de motivering was van het overdragen van de “reddings- en sleepdiensten op zee” naar de gewesten, lijkt de bedoelde bijzondere wetsbepaling eerder in organieke zin te moeten worden begrepen. Dit vindt bovendien steun in de Memorie van Toelichting bij de Bijzondere Wet, waar werd verduidelijkt dat deze bevoegdheid de taken van “de sleepdienst en de reddingsdienst van de kust” omvat, “die nu toevertrouwd zijn aan het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart”⁴²⁹. Alleszins maakt het Vlaams Gewest van de bevoegdheid daadwerkelijk in organieke zin gebruik. Het MRCC, dat deel uitmaakt van de afdeling Scheepvaartbegeleiding van het Vlaamse “Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust” ondersteunt en coördineert op grond van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet de reddingsacties op zee⁴³⁰. De DAB Vloot, die ressorteert onder hetzelfde “Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust”, is verantwoordelijk voor de inzet en exploitatie van reddingsboten aan de kust⁴³¹.

Het Loodsdecreetarrest van het Arbitragehof van 16 januari 1997⁴³² wijst dan weer in de richting van een andere, bredere interpretatie. Het arrest betrof een beroep tot vernietiging dat de federale overheid had ingesteld tegen het Vlaams Loodsdecreet, waarin o.m. een verscherpte loodsplicht werd ingevoerd, die inhoudt dat de schepen er door een strafrechtelijke norm worden toe verplicht om daadwerkelijk op de diensten van een loods een beroep te doen. Het Arbitragehof bracht eerstens in herinnering dat de Grondwetgever en de bijzondere wetgever, voor zover zij er niet anders over hebben beschikt, moeten worden geacht aan de gemeenschappen en de gewesten de volledige bevoegdheid te hebben toegekend tot het uitvaardigen van regels die eigen zijn aan de hen toegewezen aangelegenheden. Behoudens andersluidende bepalingen heeft de bijzondere wetgever het gehele beleid inzake de door hem toegewezen aangelegenheden aan de gemeenschappen en de gewesten overgedragen. Met toepassing van deze algemene principes kwam het Arbitragehof nopens de bevoegdheid inzake het regelen van het loodsen tot het besluit dat artikel 6, § 1, X, eerste lid, 9° BWHI en, wat betreft de loodsdiensten binnen de havens, artikel 6, § 1, X, eerste lid, 3° BWHI, de gehele aangelegenheid van de loodsdiensten, zowel in organieke als in functionele zin, aan de gewesten hebben overgedragen. De bevoegdheid van het gewest omvat bijgevolg ook het stellen van regels betreffende de loodsactiviteit zelf. In dezelfde lijn heeft de Raad van State bij arrest van 9 maart 2009 een ministerieel besluit vernietigd m.b.t. de samenstelling van een commissie die een adviserende bevoegdheid heeft in verband met de beroepsbekwaamheid van de private Noodzeeloodsen en de verlening, weigering, schorsing of intrekking van het certificaat van Noordzeeloods, omdat dit besluit een aangelegenheid regelde die behoort tot de bevoegdheid van de gewesten⁴³³. De vigerende ruime interpretatie van de gewestelijke bevoegdheid inzake “de loodsdiensten” lijkt analoog te kunnen worden toegepast op de eveneens in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 9° BWHI opgenomen bevoegdheid inzake “de reddings- en sleepdiensten op zee”. Bijgevolg zouden de gewesten m.b.t. het verrichten van

⁴²⁸ Zie art. 2 K.B. 2 juli 1986 houdende reglement-tarief van de sleepdienst te Oostende (BS 1 augustus 1986).

⁴²⁹ *Parl.St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, 17.

⁴³⁰ Zie Decr.VI.P. 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (BS 26 oktober 2006); Besl.VI.Reg. 26 oktober 2007 betreffende het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (BS 8 november 2007).

⁴³¹ Zie Decr.VI.P. 20 december 2002 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2003 (BS 31 december 2003); Besl.VI.Reg. 12 december 2003 betreffende de organisatie van de Dienst met Afzonderlijk Beheer Vloot (BS 14 juli 2004).

⁴³² Arbitragehof, 16 januari 1997, nr. 2/97 (BS 5 februari 1997).

⁴³³ R.v.St., 9 maart 2009, Vlaams Gewest, nr. 191.156.

reddingsdiensten op zee over een ruime materiële regelgevingsbevoegdheid beschikken, los van de actie door eigen gewestelijke overheidsdiensten, en dus ook in de mate dat de betrokken dienstverlening aan het privaat initiatief is overgelaten.

Vanuit dit laatste perspectief kan dan weer moeilijk worden verklaard dat de besproken gewestelijke bevoegdheid door de Bijzondere wet uitdrukkelijk werd beperkt tot de reddingsdiensten “op zee”. De formulering in de BWHI wekt de indruk dat de gewesten niet bevoegd zijn voor de redding van personen op de waterwegen aan de landzijde van de basislijn (zoals de Beneden-Zeeschelde en het Kanaal Gent-Terneuzen). Het feit dat de Bijzondere wet enkel de bevoegdheid inzake “de reddings- en sleepdiensten op zee” heeft overgedragen, lijkt erop te wijzen dat de bijzondere wetgever effectief slechts de organieke overheveling van de bestaande, immers slechts op zee actieve staatsreddings- en sleepdienst voor ogen had. Dit vindt bevestiging in het ten tijde van de bevoegdheidsoverdracht in theorie nog geldende K.B. van 30 oktober 1838⁴³⁴, dat de organisatie van de reddingsdienst langs de kust regelde.

Hier tegen kan dan weer worden ingebracht dat de bevoegdheid inzake het redden en slepen op de binnenwateren naar de mening van de bijzondere wetgever mogelijk was begrepen in de gewestelijke beheersbevoegdheden m.b.t. de binnenwateren en de havens, die afzonderlijk in de BWHI vermelde gewestaangelegenheden zijn, zodat een uitdrukkelijke bevestiging van de desbetreffende bevoegdheid enkel nodig was voor de zeegebieden – waarop de gewesten normaal gezien géén bevoegdheid uitoefenen. Deze redenering kan mogelijk steun vinden in de verklaring van de Vice-Eerste Minister en Minister van Institutionele Hervormingen in de Senaatscommissie, als zouden de opdrachten genoemd in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 9° BWHI verband houden met de infrastructuur en de exploitatie van de waterwegen, waarover de bevoegdheid eveneens aan de Gewesten werd overgedragen⁴³⁵. Anderzijds wijst het gebruik door de minister van het woord “opdrachten” weer in de richting van een beperkte uitlegging van de bevoegdheid inzake reddings- en sleepdiensten op zee, eerder dan van een ruime materiële regelgevende bevoegdheid. Bovendien dient te worden herinnerd aan het arrest NV Zeekanaal van het Arbitragehof, waarin werd geoordeeld dat de decreetgever een gedecentraliseerd haven- en kanaalbestuur niet kan belasten met de regeling van het slepen omdat de regels van algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer een exclusief federale bevoegdheid zijn gebleven⁴³⁶.

Relevant in deze context is voorts dat de luchtreddingsdienst, die deel uitmaakt van de Luchtmacht, en overigens ook de Zeemacht, onbetwist onder de federale bevoegdheid vallen, ofschoon deze instanties bij reddingsoperaties op zee eveneens diensten en infrastructuur inzetten. Dit is andermaal een indicatie dat het Vlaams Gewest hoe dan ook niet alle aspecten van reddingsactiviteiten op zee onder zijn bevoegdheid heeft, zelfs wanneer het gaat om redding door de overheid.

Ten slotte werd in de Memorie van Toelichting bij de Bijzondere wet verduidelijkt dat in de bevoegdheden bedoeld in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 9° BWHI de bevoegdheid vervat zit tot het regelen van de eventuele rechten en heffingen evenals het recht om ze te innen⁴³⁷. Het lijkt daarbij enkel te gaan over de publiekrechtelijke heffingen die voor de redding als overheidsdienstverlening verschuldigd zouden zijn. Niets weerhoudt het Vlaams Gewest er in principe van om voor de activiteiten van haar reddingsdiensten een publiekrechtelijke heffing in

⁴³⁴ Tekst in Cloquet, M., *Recueil de lois maritimes et commerciales*, Brussel, Société Nationale, 1840, 97-103.

⁴³⁵ *Parl.St.*, Senaat, B.Z. 1988, nr. 405/2, 118.

⁴³⁶ Arbitragehof 18 januari 1996, nr. 5/96. Voor een kritische benadering van het arrest, zie Van Hooydonk, E., “Goederenvervoer algemeen”, in *Transportgids*, Diegem, Kluwer, s.d., 2.1.3.5/86-87 en 125-126.

⁴³⁷ *Parl.St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, 17.

te voeren. Geenszins hoeft het feit dat de redding van mensenlevens op basis van het privaatrechtelijke zeerecht geen recht op bergloon doet ontstaan, te impliceren dat de gewesten kosteloze reddingsdiensten moeten aanbieden. Wanneer het Vlaams Gewest een dergelijke heffing zou invoeren, lijkt een eventueel beroep op bergloon hoe dan ook uitgesloten op basis van de hoger aangehaalde doorkruisingsleer. Gelijkaardige beschouwingen kunnen worden gemaakt t.a.v. het statuut van federale overheden, zoals het leger. Te dien aanzien blijkt alleszins geen nood aan enige speciale vergoedingsregeling.

Uit de hiervoor uiteengezette elementen kan worden besloten dat, ofschoon er argumenten voorhanden zijn om de materie als een gewestbevoegdheid te beschouwen, de (eventuele) invoering van een recht op bergloon voor redders van personen als dusdanig toch moet worden geacht te behoren tot de federale bevoegdheid betreffende berging, als onderdeel van het privaatrechtelijke zeerecht. Het Gewest kan vervolgens bepalen of zijn eigen diensten van die regelgeving gebruik kunnen maken, dan wel of de betrokken diensten kosteloos zijn, of via een gewestelijk vastgestelde publiekrechtelijke heffing of een ander recuperatiemechanisme worden gefinancierd. Deze conclusie ligt in lijn met deze hierboven over het recht op een bergloon van de overheid als dusdanig⁴³⁸.

- VERJARING VAN VERHAALSVORDERINGEN

8.215. Luidens artikel 23.1 van het Bergingsverdrag 1989 is iedere rechtsvordering betreffende een betaling krachtens het Verdrag verjaard na twee jaar vanaf de dag waarop de bergingsactiviteiten zijn beëindigd.

Op grond van artikel 23.2 kan de schuldenaar de verjaringstermijn door middel van een verklaring verlengen. Deze verdragsbepaling lijkt de toepassing van andere nationaalrechtelijke middelen van schorsing en stuiting van de verjaring niet uit te sluiten. Dergelijke uitsluiting was, blijkens de voorbereidende werken, alleszins niet de bedoeling van de verdragsluitende staten. Daar valt immers het volgende te lezen:

*[...] one delegation wondered whether it was intended to prevent a State Party to the prospective convention from providing, in its national law, for suspension, interruption and extension of limitation periods. The general view of delegations was that the paragraph did not have that purpose [...]*⁴³⁹.

Artikel 23.3 bepaalt ten slotte dat een verhaalsvordering ingesteld na afloop van de tweejarige verjaringstermijn toepasselijk op de vordering van de berger, moet worden ingesteld “within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted”. Voor deze verhaalsvordering kan de nationale wet derhalve een afzonderlijke verjaringstermijn vaststellen.

Volgens artikel 270, tweede streepje van de Zeewet verjaren de rechtsvorderingen tot betaling van hulp- en bergloon twee jaar na de dag waarop de hulp- of bergingswerkzaamheden zijn geëindigd. Deze bepaling was de overname van artikel 10, eerste lid van het Bergingsverdrag 1910.

Het feit dat de verjaringstermijn van de eventuele verhaalsvordering tegelijk zou eindigen met de verjaringstermijn van de hoofdvordering tot betaling van bergloon kan het onwenselijke gevolg

⁴³⁸ Zie weerom *supra*, nr. 8.185.

⁴³⁹ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 480. *Contra* blijkbaar: Tribunale di Cagliari 17 december 2008, *m/v Zhora*, besproken op http://www.comitemaritime.org/jurisp/ju_salvage989.html, waar werd geoordeeld dat een verklaring van de schuldenaar op grond van artikel 23.2 van het Bergingsverdrag 1989 de enige wijze van verlenging van de termijn is.

hebben dat de schuldenaar van de hoofdvordering praktisch geen verhaalsvordering kan instellen, met name wanneer de hoofdvordering helemaal aan het einde van de verjaringstermijn zou worden ingesteld⁴⁴⁰.

Daarom zou kunnen worden overwogen om, specifiek voor het instellen van de verhaalsvorderingen, een korte bijkomende verjaringstermijn in te stellen. Een gelijkaardige oplossing kan worden gevonden in artikel 91, A, § 3, 6^o *bis* van de Zeewet en artikel 3, lid 6 *bis* van de Regelen van Den Haag en Visby. Daar wordt bepaald dat regresvorderingen zelfs na het verstrijken van de voor de hoofdvordering tegen de vervoerder voorziene termijnen kunnen worden ingesteld, wanneer dit geschiedt binnen de termijn van drie maanden vanaf de dag waarop de persoon die de regresvordering instelt de klacht heeft geregeld of waarop de dagvaarding aan die persoon werd betekend, op voorwaarde dat de regeling van de klacht of de betekening van de dagvaarding heeft plaatsgehad vóór het verstrijken van de verjaringstermijn van de hoofdvordering. De regresvordering kan door die bepaling dus ten laatste drie maanden na afloop van de termijn voor de hoofdvordering worden ingesteld. Er dient te worden opgemerkt dat de oorspronkelijk door het CMI voorgestelde bepaling van het Bergingsverdrag 1989 uitdrukkelijk naar de aangehaalde bepaling van de Hague-Visby Rules was gemodelleerd⁴⁴¹. Ter vergelijking: de Algemene Vervoerswet (Titel VII *bis* van het Wetboek van Koophandel) kent, in artikel 9, een korte bijkomende verjaringstermijn van één maand voor regresvorderingen. Dezelfde bepaling is opgenomen in artikel 59 van de Wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting. Ingevolge artikel 7, tweede lid van het Aanvaringsverdrag 1910 geldt m.b.t. verhaalsvorderingen inzake aanvaring dan weer een bijkomende verjaringstermijn van één jaar. Deze laatste regel is overgenomen in artikel 270, eerste streepje van de Zeewet⁴⁴².

De verjaringsregeling voor verhaalsvorderingen m.b.t. berging in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt best op één van de voornoemde in het Belgisch recht reeds voorkomende modellen gebaseerd.

- VERSCHULDIGDHEID VAN INTERESTEN

8.216. Artikel 24 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt dat het recht van de berger op interest op een krachtens het Verdrag verschuldigde betaling wordt bepaald door de wet van de Staat waarin het gerecht is gevestigd waar de zaak aanhangig is. Het recht van de berger op interest wordt dus overgelaten aan het nationaal recht.

Naar Belgisch recht lijkt de eventuele toekenning van interest op het bedrag van het bergloon en de bijzondere vergoeding strikt genomen niet te kunnen worden beschouwd als een moratoire interest. Naar gemeen verbintenissenrecht is de moratoire interest immers enkel verschuldigd op een “geldschuld”, i.e. een schuld die van bij het begin een welbepaalde geldsom tot voorwerp heeft. De verplichting tot betaling van bergloon en bijzondere vergoeding is in de meeste gevallen

⁴⁴⁰ Eventuele verhaalsvorderingen van degene die bergloon heeft betaald, lijken heden aan verschillende verjaringsregels onderworpen te kunnen zijn. Wanneer de scheepseigenaar het gehele bergloon aan de berger heeft betaald en vervolgens verhaal neemt op de andere belanghebbenden voor hun aandeel in het bergloon, lijkt deze laatste vordering ook aan de verjaringstermijn van artikel 270, tweede streepje van de Zeewet onderworpen te zijn. Wanneer de verhaalsvordering daarentegen gebaseerd is op een foutieve aanvaring, lijkt de tweejarige verjaringstermijn van artikel 270, eerste streepje van de Zeewet van toepassing te zijn. In nog andere gevallen zou de verhaalsvordering aan de gemeenrechtelijke verjaringstermijnen voor contractuele of niet-contractuele vorderingen van artikel 2262 *bis* van het Burgerlijk Wetboek onderworpen kunnen zijn. Deze situatie lijkt op zich niet met het Bergingsverdrag 1989 strijdig te zijn.

⁴⁴¹ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 478.

⁴⁴² Zie *supra*, nr. 8.4.

een “waardeschuld”, i.e. een schuld waarvan de waarde nog door de rechter moet worden vastgesteld. De interesten die lopen op een waardeschuld worden compensatoire of vergoedende interesten genoemd⁴⁴³. Als voor de berging op voorhand echter een vaste vergoeding werd overeengekomen, lijkt dit bedrag wel degelijk een geldschuld te zijn en lijkt de interest die erop loopt een moratoire interest te zijn.

De wettelijke grondslag om naar Belgisch recht interesten toe te kennen op het bergloon en de bijzondere vergoeding is niet duidelijk. Desondanks wordt in de Belgische rechtspraak en arbitragepraktijk blijkbaar wel degelijk interest toegekend, en wel aan het wettelijke tarief⁴⁴⁴.

Ook naar Engels, Duits en Nederlands recht worden op het bergloon en de bijzondere vergoeding interesten toegekend. In Duitsland en Nederland worden de interesten berekend vanaf het beëindigen van de bergingswerkzaamheden. Dit is ook de traditionele gang van zaken naar Engels recht, maar soms zijn rechters en arbiters slechts bereid om interesten toe te kennen vanaf 6 maanden na de beëindiging van de diensten⁴⁴⁵.

Ter wille van de rechtszekerheid lijkt het wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een uitdrukkelijke bepaling over de op het bergloon en de bijzondere vergoeding verschuldigde interesten op te nemen. Het lijkt voor de hand te liggen om, zoals in Nederland, de wettelijke interestvoet toe te passen. Teneinde het Belgische forum aantrekkelijk te maken, behoren de interesten van rechtswege te lopen vanaf de beëindiging van de berging.

- PUBLICATIE VAN ARBITRALE UITSPRAKEN

8.217. Artikel 27 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt dat de Staten die Partij zijn bij het Verdrag, voor zover mogelijk en met de toestemming van de betrokken partijen, de publicatie aanmoedigen van arbitrale vonnissen die in zaken betreffende berging zijn geweest. Deze bepaling bevat slechts een verplichting voor de verdragspartijen en heeft klaarblijkelijk geen rechtstreekse werking. Men kan zich trouwens afvragen hoe de verdragstaten worden verondersteld deze verplichting te vervullen⁴⁴⁶. De verdragsbepaling lijkt niet meer te zijn dan een vrome wens⁴⁴⁷. Hieronder zal er dan ook geen nadere aandacht meer aan worden besteed. Wel weze gesuggereerd dat de federale overheid zich beraadt over een mogelijke financiële of andere ondersteuning van initiatieven om de Belgische arbitragepraktijk rond berging en andere zeerechtelijke kwesties aan te moedigen.

- INTERNATIONAAL PRIVAATRECHT

8.218. De internationale rechtsmacht ter zake van berging wordt in de eerste plaats beheerst door de algemene regels van de Brussel I-Verordening. Deze Verordening bevat een bijzondere bepaling m.b.t. geschillen betreffende de betaling van de beloning wegens de hulp en berging die is ten goede gekomen aan een lading en vracht (art. 5.7)⁴⁴⁸. Verder kan rechtsmacht voortvloeien

⁴⁴³ Van Gerven, W. en Covemaeker, S., *Verbindingsrecht*, Leuven Den Haag, Acco, 2010, 600-601, 609 en 612.

⁴⁴⁴ Vgl. bijv. Kh. Anwerpen 16 april 1924, *JPA* 1924, 228; Kh. Antwerpen 25 september 1934, *JPA* 1935, 33; Scheidsr. Uitspr. 28 augustus 1974, *RHA* 1974, 239; vgl. ook Scheidsr. Uitspr. 19 februari 1991, *RHA* 1997, 289 (toepassing van Nederlands recht).

⁴⁴⁵ Zie *infra*, nr. 8.239.

⁴⁴⁶ Omtrent deze problematiek, zie Cleton, R., “The IMO Draft Salvage Convention”, *EVR* 1989, (3), 18, nr. 46 en Gaskell, N., “The enactment of the 1989 Salvage Convention in English law: policy issues”, *LMCLQ* 1990, (352), 362.

⁴⁴⁷ Douay, C., “Le régime juridique de l’assistance en mer selon la Convention de Londres du 28 avril 1989”, *DMF* 1990, (211), 223.

⁴⁴⁸ De bepaling luidt:

uit beslaglegging op het schip, overeenkomstig de regeling in het Scheepbeslagverdrag 1952 (art. 7(1)(e)).

Zoals hieronder blijkt, kennen enkele landen i.v.m. de internationale rechtsmacht bijzondere wettelijke regels⁴⁴⁹. Om België als forum voor betwistingen omtrent berging maximaal in beeld te brengen is het ongetwijfeld nuttig in het Belgisch Scheepvaartwetboek een bijzondere regeling op te nemen.

8.219. Wat het toepasselijke materiële recht betreft, moet er eerstens aan worden herinnerd dat het Bergingsverdrag 1989 ingevolge zijn artikel 2 geldt als *lex fori*. De internationale toepasbaarheid van het Bergingsverdrag 1989 is daardoor veel ruimer dan die van het Bergingsverdrag 1910⁴⁵⁰. Het nieuwe Verdrag is m.n. van toepassing zodra een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure wordt gevoerd in een verdragstaat⁴⁵¹, ongeacht de nationaliteit van de schepen of de partijen.

Desalniettemin blijft ook nationaal recht relevant.

Ten eerste moet eraan worden herinnerd dat het Bergingsverdrag zelf m.b.t. een aantal aangelegenheden uitdrukkelijk naar bepaald nationaal recht verwijst. Zo schrijft artikel 15.2 van het Bergingsverdrag 1989 voor dat de verdeling van het loon⁴⁵² tussen de eigenaar, de kapitein en de andere in dienst van ieder hulpverlenend schip staande personen wordt bepaald door het recht van de vlag van het schip. Indien de hulpverlening niet is verricht vanaf een schip, wordt de verdeling bepaald door het recht dat van toepassing is op de overeenkomst tussen de hulpverlener en zijn ondergeschikten. Op grond van artikel 5.3 van het Bergingsverdrag 1989 worden de rechten van een op grond van een verplichting hulp verlenende overheden bepaald door het recht van de Staat waar die overheid is gevestigd. Het komt aangewezen voor deze bijzondere verwijzingsregels mee in het Belgisch Scheepvaartwetboek in te werken.

Een persoon die woonplaats heeft op het grondgebied van een lidstaat, kan in een andere lidstaat voor de volgende gerechten worden opgeroepen:

[...]

7. ten aanzien van een geschil betreffende de betaling van de beloning wegens de hulp en berging die aan een lading of vracht ten goede is gekomen: voor het gerecht in het rechtsgebied waarvan op deze lading of de daarop betrekking hebbende vracht:

a) beslag is gelegd tot zekerheid van deze betaling,

of

b) daartoe beslag had kunnen worden gelegd, maar borgtocht of andere zekerheid is gesteld;

deze bepaling is slechts van toepassing indien wordt beweerd dat de verweerder een recht heeft op de lading of de vracht, of dat hij daarop een zodanig recht had op het tijdstip van deze hulp of berging.

⁴⁴⁹ Zie *infra*, nrs. 8.229, 8.251, 8.267 en 8.270.

⁴⁵⁰ Art. 15 van het Bergingsverdrag 1910 luidt:

De bepalingen van deze Overeenkomst zijn van toepassing ten opzichte van al de belanghebbenden als hetzij het helpende of reddende schip, hetzij het geholpen of geborgen schip behoort tot eenen Staat van eene der Hooge verdragsluitende Partijen, alsmede in de andere door de nationale wetten voorzïene gevallen.

Het is echter verstaan:

1° Dat, ten opzichte der belanghebbenden die onderhoorigen zijn van een niet-verdragsluitenden Staat, de toepassing van

bedoelde bepalingen door elk der Verdragsluitende Staten aan de voorwaarde van wederkeerigheid kan ondergeschikt worden;

2° Dat, wanneer al de belanghebbenden onderhoorigen zijn van denzelfden Staat als de rechtbank waar de zaak aanhangig is, 's lands wet en geenszins de Overeenkomst toepasselijk is;

3° Dat, onverminderd de meer uitgebreide bepalingen der nationale wetten, artikel 11 slechts van toepassing is onder schepen behoorende tot de Staten der Hooge verdragsluitende Partijen.

⁴⁵¹ Zie o.m. Kegels, A., "Hulpverlening", in De Weerdt III, (139), 170, nr. 1373; Kegels, A., "Assistance et sauvetage. La Convention de 1910 et le L.O.F. 2000 : différences et appreciation", in *De tussenpersonen van het zeevervoer. Frans-Belgisch colloquium Antwerpen 16 en 17 november 2000*, Belgische Vereniging voor Zeerecht, s.d., s.l., (27), 34.

⁴⁵² De bijzondere vergoeding valt hier ongetwijfeld buiten.

Verder geldt het Bergingsverdrag 1989 niet t.a.v. activiteiten en aspecten die er niet door worden beheerst. Bij gebrek aan bijzondere verdragsrechtelijke verwijzingsregel moet hier worden teruggevallen op het gemeen IPR. Ingeval de berging op contractuele basis geschiedt, moet het toepasselijke recht worden bepaald aan de hand van de Rome I-Verordening. In de mate dat er bij berging sprake is van ongerechtvaardigde verrijking of zaakwaarneming in de zin van de Rome II-Verordening (een desgevallend door het Hof van Justitie uit te klaren kwestie), kan ingevolge deze laatste akte het recht van de plaats van de verrijking van toepassing zijn, meer bepaald het recht van de plaats waar de geholpene uit de berging voordeel heeft gehaald⁴⁵³. Wat dergelijke aspecten betreft is er geen aanleiding tot opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van bijzondere regels.

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

- INLEIDING

8.220. Aangezien de Belgische wetgever, zoals hierboven werd uiteengezet⁴⁵⁴, hoe dan ook het Bergingsverdrag 1989 dient te volgen, wordt in dit deel enkel nagegaan hoe de buitenlandse wetgevers de beperkte nationale beleidsruimte hebben ingevuld welke het Verdrag hen liet.

- DUITSLAND

8.221. In Duitsland wordt de berging (“Bergung”) geregeld door de artikelen 740 tot 753a van het *Handelsgesetzbuch*. De bepalingen werden bij het derde *Seerechtsänderungsgesetz* van 15 mei 2001 (*Gesetz zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt*) aan het Bergingsverdrag 1989 aangepast.

Voordien bestond ingevolge het naast elkaar gelden van het Hulp- en Bergingsverdrag 1910 enerzijds, en de nationale wetgeving anderzijds verwarring over de verhouding tussen beide normenstelsels⁴⁵⁵.

8.222. Het bergingsrecht in de binnenvaart is op het zeerecht afgestemd.

De regeling van het HGB betreft op zich reeds hij die

einem in Seegewässern in Gefahr befindlichen See- oder Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand, einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Seeschiff oder von einem Seeschiff aus einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand Hilfe leistet (Berger) [...] (§ 740(1)).

In het *Binnenschiffahrtsgesetz* is bovendien bepaald:

§ 93 Bergung

Auf die Rechte und Pflichten des nicht von einem Seeschiff aus tätigen Bergers, der einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand Hilfe leistet, sowie auf die Rechte und Pflichten der sonstigen an den Bergungsmaßnahmen beteiligten Personen finden

⁴⁵³ Vgl. Kennedy-Rose, 49, nr. 1.083. Een indicatie dat berging onder de Rome II-Verordening kan vallen, is te vinden in het Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het "Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en van de Raad betreffende het recht dat van toepassing is op nietcontractuele verbintenissen („Rome II”)” (COM (2003) 427 def. — 2003/0168 (COD)) (*Pb.* 28 september 2004, C 241/1, 6, nr. 8.5).

⁴⁵⁴ Zie *supra*, nr. 8.156.

⁴⁵⁵ Zie inz. Herber, 391-392.

die §§ 740 bis 753a, § 902 Nr. 3 und § 903 Abs. 3 des Handelsgesetzbuchs sowie Artikel 8 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche entsprechende Anwendung.

8.223. De privaatrechtelijke regels betreffende berging vinden naar Duits recht ook toepassing op de hulp verleend door staats- en oorlogsschepen. Ook de hulp verleend aan oorlogs- of staatsschepen valt onder deze regels. Gezaghebbende hedendaagse rechtsleer ziet geen enkele reden om de onderscheiden soorten schepen op dit vlak verschillend te behandelen⁴⁵⁶.

Ook het feit dat op de berger een publiekrechtelijke verplichting om hulp te verlenen rust, sluit volgens Rabe een aanspraak op bergloon niet uit. Enkel wanneer hij de verplichting heeft om *kosteloos* hulp te bieden, kan hij geen vergoeding wegens berging vorderen⁴⁵⁷. Puttfarken maakt dit onderscheid niet. Volgens hem kan geen enkele overheidsdienst die een hulp verleent welke deel uitmaakt van zijn opdracht een bergloon vorderen. Als voorbeelden geeft hij de brandweer en de hulp aan vissersschepen door de “Fischereischutzboot”⁴⁵⁸.

8.224. De Duitse wetgeving bevat geen bepaling die één van de belanghebbenden tot initiële schuldenaar van het bergloon maakt. § 742 (3) luidt als volgt:

§ 742 Bergelohnanspruch

[...]

(3) Zur Zahlung des Bergelohns und der Bergungskosten sind der Schiffseigentümer sowie die Eigentümer der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände im Verhältnis des Wertes dieser Gegenstände zueinander anteilig verpflichtet.

Elk van de eigenaars van de geredde goederen (incl. het schip) is dus slechts gehouden tot de betaling van zijn proportioneel aandeel. De berger dient m.a.w. in principe alle belanghebbenden rechtstreeks in betaling van hun aandeel in het bergloon aan te spreken. Eerder bepaalde de wet nochtans dat de eigenaars van de geredde zaken hoofdelijk verbonden waren⁴⁵⁹.

8.225. De verdeling van het bergloon en de bijzondere vergoeding onder het schip en de bemanning, wordt in Duitsland als volgt geregeld:

§ 747 Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung

(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiff geborgen, so wird der Bergelohn oder die Sondervergütung zwischen dem Schiffseigner oder Reeder, dem Schiffer oder Kapitän und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, dass zunächst dem Schiffseigner oder Reeder die Schäden am Schiff und die Unkosten ersetzt werden, und dass von dem Rest der Schiffseigner oder Reeder zwei Drittel, der Schiffer oder Kapitän und die übrige Besatzung je ein Sechstel erhalten.

(2) Der auf die Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers oder Kapitäns entfallende Betrag wird unter alle Mitglieder derselben unter besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Schiffer oder Kapitän mittels eines vor Beendigung der Reise der Besatzung bekannt zu gebenden Verteilungsplans, in dem der Bruchteil festgesetzt ist, der jedem Beteiligten zukommt.

(3) Von den Absätzen 1 und 2 abweichende Vereinbarungen zu Lasten des Schiffers oder Kapitäns oder der übrigen Schiffsbesatzung sind nichtig.

⁴⁵⁶ Rabe, 1019, nr. 8 en 1020-1021, nrs. 2-4; Puttfarken 312, nr. 731.

⁴⁵⁷ Rabe, 1023, nr. 14.

⁴⁵⁸ Puttfarken, 313, nr. 734-735.

⁴⁵⁹ § 750 HGB (oud); zie Rabe, 1045-1046, nr. 4.

(4) Die Absätze 1 bis 3 sind nicht anzuwenden, wenn die Bergungsmaßnahmen von einem Bergungs- oder Schleppschiff aus durchgeführt werden

Het feit dat de verdelingsregel niet geldt voor specifiek voor berging uitgeruste schepen, waarvan de bemanning normalerwijze een aan bergingswerkzaamheden aangepaste beloning ontvangt⁴⁶⁰, sluit aan bij de Belgische regeling, zoals zij was vervat in de Arbeidsovereenkomstenwet Zeevaart 1928 en heden ten dage nog steeds wordt geregeld in de aangehaalde CAO van 8 mei 2003.

De Duitse regeling is echter wel bijzonder voor zover zij nog steeds, naast de terugbetaling van de schade en de onkosten van het schip, een vast aandeel voor de scheepseigenaar of reder (2/3), de gezagvoerder (1/6) en de bemanning (1/6) voorschrijft. Er is dus geen ruimte om rekening te houden met de daadwerkelijke inzet van de onderscheiden partijen.

Ook valt op dat de wettelijke regeling, ter bescherming van de gezagvoerder en de bemanningsleden, dwingend is opgelegd⁴⁶¹.

De bemanningsleden kunnen tegen de geholpene niet zelfstandig een vordering op grond van berging instellen. Zij kunnen in betaling van hun aandeel enkel hun eigen scheepseigenaar of reder aanspreken. De hoogte van het bergloon, zoals tussen de geholpene en de reder is overeengekomen of door de rechter werd vastgesteld, is aan hen tegenstelbaar. Zij kunnen in het geding tussen de geholpene en de reder wel optreden als tussenkomende partij⁴⁶².

8.226. Naar Duits recht is de persoon wiens leven gered is zelf geen bergloon verschuldigd. De redding van mensenlevens wordt in artikel 749 van het *Handelsgesetzbuch* als volgt geregeld:

§ 749 Rettung von Menschen

(1) Menschen, denen das Leben gerettet worden ist, haben weder einen Bergelohn noch eine Sondervergütung zu entrichten.

(2) Wer bei Bergungsmaßnahmen Handlungen zur Rettung von Menschenleben unternimmt, kann jedoch von dem Berger einen angemessenen Anteil an der diesem für die Bergung des Schiffes oder eines sonstigen Vermögensgegenstandes oder für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 741 Abs. 2) nach den Vorschriften dieses Abschnitts zuerkannten Vergütung verlangen. Steht dem Berger aus den in § 746 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, kann der Anspruch auf einen angemessenen Anteil an der Vergütung in Höhe des Betrages, um den er sich mindert, unmittelbar gegen den Eigentümer des Schiffes und, soweit die Bergungsmaßnahmen erfolgreich waren, gegen die Eigentümer der geborgenen Vermögensgegenstände geltend gemacht werden; § 742 Abs. 3 gilt entsprechend⁴⁶³.

Aan de verdragsregeling wordt toegevoegd dat, voor zover de bergers door hun wangedrag geen of slechts een verlaagde vergoeding bekomen, de redder van mensenlevens een gepast deel van het weggevallen bergloon rechtstreeks van de schuldenaar van het bergloon kan vorderen⁴⁶⁴.

Buiten het geval van berging aan een schip of een goed, zou een redder van mensenlevens enkel een vergoeding kunnen bekomen op grond van zaakwaarneming⁴⁶⁵.

⁴⁶⁰ Rabe, 1043, nr. 1; Puttfarken 315, nr. 742.

⁴⁶¹ Zie daarover Rabe, 1044, nr. 10.

⁴⁶² Rabe, 1043, nr. 2; Puttfarken, 315-316, nr. 742.

⁴⁶³ § 741 Abs. 2 is de aan het Bergingsverdrag 1989 ontleende definitie van milieuschade, § 746 bevat de regel dat het bergloon of de bijzondere vergoeding aan de berger geheel of gedeeltelijk kan worden ontzegd als gevolg van zijn wangedrag, en § 742 Abs. 3 bevat de bepaling dat de betaling van het bergloon geschiedt door alle belanghebbenden bij het schip en de andere goederen in evenredigheid met de geredde waarde daarvan.

⁴⁶⁴ Herber, 398-399; Rabe, 1048, nr. 9.

⁴⁶⁵ Rabe, 1018, nr. 6 en 1046, nr. 1.

8.227. Naar Duits recht zijn normalerwijze interesten op de vordering tot betaling van bergloon verschuldigd vanaf de opeisbaarheid van de vordering, en dus vanaf het beëindigen van de berging. Volgens vaste rechtspraak worden de §§ 352 en 353 van het *Handelsgesetzbuch* toegepast, omdat de berging normalerwijze een handelsdaad uitmaakt in hoofde van zowel berger als geholpene. De toepasselijke interestvoet ligt, luidens § 352 (1) HGB, op 5 %⁴⁶⁶.

8.228. De verjaringsregeling is terug te vinden in de §§ 902 en 903 van het *Handelsgesetzbuch*. § 902(3) bepaalt, conform het Bergingsverdrag 1989, dat de vorderingen m.b.t. bergloon en bijzondere vergoeding verjaren na een termijn van twee jaar. § 903(3) bepaalt:

Die Verjährung der in § 902 Nr. 3 und 4 genannten Forderungen beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Bergungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen beendet worden sind. Die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners dieser Forderungen beginnt jedoch erst mit dem Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen ihn oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit dem Tag, an dem er den Anspruch befriedigt hat, es sei denn, der Rückgriffsschuldner wurde nicht innerhalb von drei Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden und der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, über diesen Schaden unterrichtet.

Aldus heeft de Duitse wetgever, overeenkomstig artikel 23.3 van het Bergingsverdrag 1989, een bijkomende termijn voor verhaalsvorderingen ingesteld. De verjaringstermijn van de verhaalsvordering begint m.n. pas te lopen van zodra de uitspraak over de hoofdvordering kracht van gewijsde heeft gekregen of van zodra de hoofdvordering minnelijk werd geregeld, tenzij de schuldenaar van de verhaalsvordering niet werd ingelicht over de schade binnen de drie maanden nadat de schuldeiser van de verhaalsvordering kennis van de schade en van zijn schuldenaar heeft verworven.

8.229. Inzake de internationale bevoegdheid van Duitse rechters m.b.t. berging is een bijzondere bepaling opgenomen in § 30 van de *Zivilprozessordnung*.

§ 30 Gerichtsstand bei Bergungsansprüchen

Für Klagen wegen Ansprüchen aus Bergung nach dem Achten Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuchs gegen eine Person, die im Inland keinen Gerichtsstand hat, ist das Gericht zuständig, bei dem der Kläger im Inland seinen allgemeinen Gerichtsstand hat.

Op grond van deze bepaling kan een Duitse berger een vordering tot betaling steeds voor de Duitse rechter brengen, ook jegens een vreemde verweerder⁴⁶⁷.

Overeenkomstig het Bergingsverdrag 1989, dient de Duitse rechter het Duitse bergingsrecht als *lex fori* aan te wenden⁴⁶⁸. Art. 8 van het *Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch*, waarin de relevante IPR-bepalingen zijn verzameld, luidt als volgt:

(1) Die §§ 740 bis 746, 748 bis 750, 753, 753a, 902 Nr. 3 in Verbindung mit § 903 Abs. 3 des Handelsgesetzbuchs sind, soweit sich aus Satz 3 und Absatz 3 nichts anderes ergibt, ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht anzuwenden. Die Aufteilung des Bergelohns oder der Sondervergütung zwischen dem Berger und seinen Bediensteten bestimmt sich jedoch, wenn die Bergung von einem Schiff aus durchgeführt worden ist, nach dem Recht des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, sonst nach dem Recht, dem der zwischen dem Berger und seinen Bediensteten geschlossene

⁴⁶⁶ Rabe, 1031, nr. 13.

⁴⁶⁷ Rabe, 1018, nr. 5.

⁴⁶⁸ Rabe, 1018, nr. 5.

Vertrag unterliegt. Das Recht der Parteien, eine Rechtswahl zu treffen, bleibt unberührt; unterliegt jedoch das Rechtsverhältnis ausländischem Recht, so sind § 741 Abs. 1 und § 750 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs gleichwohl anzuwenden.

(2) Sind die in Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften anzuwenden, so unterliegt auch der Anspruch des Bergers auf Zinsen deutschem Recht.

(3) Bei Bergungsmaßnahmen durch eine Behörde ist für die Verpflichtungen zwischen den Parteien das Recht des Staates maßgebend, in dem sich die Behörde befindet.

8.230. Aangezien de bergingsbepalingen van het *Handelsgesetzbuch* reeds aan het Bergingsverdrag 1989 zijn aangepast, is in het voorstel voor een nieuw Duits wetboek van zeehandelsrecht uit 2009 niet in een betekenisvolle wijziging van de bepalingen over berging voorzien⁴⁶⁹.

De voorgestelde bepalingen luiden als volgt:

§ 556 Pflichten des Bergers und sonstiger Personen

(1) Wer einem in Seegewässern in Gefahr befindlichen See- oder Binnenschiff oder onstigen Vermögensgegenstand, einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Seeschiff oder von einem Seeschiff aus einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand Hilfe leistet (Berger), ist gegenüber dem Eigentümer des Schiffes sowie dem Eigentümer des sonstigen Vermögensgegenstandes verpflichtet, die Bergungsmaßnahmen mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen, andere Berger um Unterstützung zu bitten, wenn die Umstände dies bei vernünftiger Betrachtungsweise erfordern, und das Eingreifen anderer Berger hinzunehmen, wenn von dem Schiffer oder Kapitän oder dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes oder dem Eigentümer des sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes vernünftigerweise darum ersucht wird.

(2) Der Eigentümer und der Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie der Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes sind gegenüber dem Berger verpflichtet, mit diesem während der Bergungsmaßnahmen in jeder Hinsicht zusammenzuarbeiten. Wurde das Schiff oder ein sonstiger Vermögensgegenstand in Sicherheit gebracht, so sind sie ferner auf vernünftiges Ersuchen des Bergers verpflichtet, das Schiff oder den sonstigen Vermögensgegenstand zurückzunehmen.

(3) Als Schiff im Sinne dieses Abschnitts ist auch ein schwimmendes Gerät oder schwimmfähiges Bauwerk anzusehen. Vermögensgegenstand im Sinne dieses Abschnitts ist auch ein gefährdeter Anspruch auf Fracht. Nicht als Schiff oder Vermögensgegenstand im Sinne dieses Abschnitts gelten dagegen

- 1. eine auf Dauer und absichtlich an der Küste oder am Ufer befestigte Sache sowie*
- 2. eine feste oder schwimmende Plattform oder eine der Küste vorgelagerte bewegliche Bohreinrichtung, die sich zur Erforschung, Ausbeutung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen des Meeresbodens vor Ort im Einsatz befindet.*

§ 557 Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden

(1) Der Berger ist gegenüber dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie dem Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes verpflichtet, während der Bergungsmaßnahmen die gebotene Sorgfalt anzuwenden, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen. Die gleiche Pflicht trifft den Eigentümer und den Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie den Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes gegenüber dem Berger. Eine abweichende Vereinbarung ist nichtig.

(2) Ein Umweltschaden ist eine erhebliche physische Schädigung der menschlichen Gesundheit oder der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres oder der Meeresressourcen in Küsten und Binnengewässern oder

⁴⁶⁹ Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, www.zeerecht.be en www.droitmaritime.be, inz. 82, 85 en 164; Ramming, K., "Reform des Seehandelsrechts – eine erste Stellungnahme zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe", *Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht*, 2009, (357), 375-376, nr. 180.

angrenzenden Gebieten, die durch Verschmutzung, Verseuchung, Feuer, Explosion oder ähnliche schwerwiegende Ereignisse verursacht wird.

§ 558 Bergelohnanspruch

(1) Waren die Bergungsmaßnahmen erfolgreich, hat der Berger einen Anspruch auf Zahlung eines Bergelohns. Der Anspruch besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Der Bergelohn umfasst zugleich den Ersatz der Aufwendungen, die zum Zweck des Bergens gemacht wurden. Nicht im Bergelohn enthalten sind Kosten und Gebühren der Behörden, zu entrichtende Zölle und sonstige Abgaben, Kosten zum Zweck der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen Gegenstände (Bergungskosten).

(3) Zur Zahlung des Bergelohns und der Bergungskosten sind der Schiffseigentümer sowie die Eigentümer der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände im Verhältnis des Wertes dieser Gegenstände zueinander anteilig verpflichtet.

§ 559 Höhe des Bergelohns

(1) Der Bergelohn ist, wenn die Parteien seine Höhe nicht vereinbart haben, so festzusetzen, dass er einen Anreiz für Bergungsmaßnahmen schafft. Bei der Festsetzung sind zugleich die folgenden Kriterien ohne Rücksicht auf die nachstehend aufgeführte Reihenfolge zu berücksichtigen:

1. der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände;
2. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 557 Absatz 2);
3. das Ausmaß des vom Berger erzielten Erfolgs;
4. Art und Erheblichkeit der Gefahr;
5. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie die Rettung von Menschenleben;
6. die vom Berger aufgewendete Zeit sowie die ihm entstandenen Unkosten und Verluste;
7. die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der der Berger oder seine Ausrüstung ausgesetzt war;
8. die Unverfügbarkeit, mit der die Leistungen erbracht wurden;
9. die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmaßnahmen bestimmt waren;
10. die Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert.

(2) Der Bergelohn ohne Zinsen, Bergungskosten und erstattungsfähige Verfahrenskosten darf den Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände nicht übersteigen.

§ 560 Sondervergütung

(1) Hat der Berger Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt, das als solches oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte, so kann er von dem Eigentümer des Schiffes die Zahlung einer Sondervergütung verlangen, soweit diese den dem Berger zustehenden Bergelohn übersteigt. Der Anspruch auf Sondervergütung besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Die Sondervergütung entspricht den dem Berger entstandenen Unkosten. Unkosten im Sinne von Satz 1 sind die im Rahmen der Bergungsmaßnahmen vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie ein angemessener Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmaßnahme eingesetzt worden sind. Bei der Bestimmung der Angemessenheit des für Ausrüstung und Personal anzusetzenden Betrages sind die in § 559 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 bis 10 genannten Kriterien zu berücksichtigen.

(3) Hat der Berger durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden (§ 557 Absatz 2) verhütet oder begrenzt, so kann die nach Absatz 2 festzusetzende Sondervergütung um bis zu 30 Prozent erhöht werden. Abweichend von Satz 1 kann die Sondervergütung unter Berücksichtigung der in § 559 Absatz

1 Satz 2 genannten Kriterien um bis zu 100 Prozent erhöht werden, wenn dies billig und gerecht erscheint.

§ 561 Ausschluss des Vergütungsanspruchs

(1) Der Berger kann für durchgeführte Bergungsmaßnahmen keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Abschnitts verlangen, soweit die Maßnahmen nicht über das hinausgehen, was bei vernünftiger Betrachtung als ordnungsgemäße Erfüllung eines vor Eintritt der Gefahr eingegangenen Vertrags angesehen werden kann.

(2) Der Berger kann ferner dann keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Abschnitts verlangen, wenn er entgegen dem ausdrücklichen und vernünftigen Verbot des Eigentümers oder des Schiffers oder Kapitäns des Schiffes oder des Eigentümers eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes, der sich nicht an Bord des Schiffes befindet oder befunden hat, Bergungsmaßnahmen durchführt.

§ 562 Fehlverhalten des Bergers

(1) Der Bergelohn kann herabgesetzt oder gänzlich versagt werden, wenn die Bergungsmaßnahmen durch Verschulden des Bergers notwendig oder schwieriger geworden sind oder wenn sich der Berger des Betrugs oder eines anderen unredlichen Verhaltens schuldig gemacht hat.

(2) Die Sondervergütung kann ganz oder teilweise versagt werden, wenn einer der in Absatz 1 genannten Gründe vorliegt oder wenn der Berger nachlässig gehandelt und es dadurch versäumt hat, Umweltschäden (§ 557 Absatz 2) zu verhüten oder zu begrenzen.

§ 563 Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung

(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiff geborgen, so wird der Bergelohn oder die Sondervergütung zwischen dem Schiffseigner oder Reeder, dem Schiffer oder Kapitän und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, dass zunächst dem Schiffseigner oder Reeder die Schäden am Schiff und die Unkosten ersetzt werden, und dass von dem Rest der Schiffseigner oder Reeder zwei Drittel, der Schiffer oder Kapitän und die übrige Besatzung je ein Sechstel erhalten.

(2) Der auf die Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers oder Kapitäns entfallende Betrag wird unter alle Mitglieder derselben unter besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Schiffer oder Kapitän mittels eines vor Beendigung der Reise der Besatzung bekannt zu gebenden Verteilungsplans, in dem der Bruchteil festgesetzt ist, der jedem Beteiligten zukommt.

(3) Von den Absätzen 1 und 2 abweichende Vereinbarungen zu Lasten des Schiffers oder Kapitäns oder der übrigen Schiffsbesatzung sind nichtig.

(4) Die Absätze 1 bis 3 sind nicht anzuwenden, wenn die Bergungsmaßnahmen von einem Bergungs- oder Schleppschiff aus durchgeführt werden.

§ 564 Mehrheit von Bergern

(1) Wirken mehrere Berger an der Bergung mit, so kann jeder Berger nur einen Anteil am Bergelohn verlangen. Auf die Bestimmung des Verhältnisses der Anteile der Berger am Bergelohn zueinander ist § 559 Absatz 1 entsprechend anzuwenden; § 563 bleibt unberührt.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch ein Berger Bergelohn in voller Höhe verlangen, wenn er das Eingreifen der anderen Berger auf Ersuchen des Eigentümers des in Gefahr befindlichen Schiffes oder eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes hingenommen hat und sich das Ersuchen als nicht vernünftig erweist.

§ 565 Rettung von Menschen

(1) Menschen, denen das Leben gerettet worden ist, haben weder einen Bergelohn noch eine Sondervergütung zu entrichten.

(2) Wer bei Bergungsmaßnahmen Handlungen zur Rettung von Menschenleben unternimmt, kann jedoch von dem Berger einen angemessenen Anteil an der diesem für die Bergung des Schiffes oder eines sonstigen Vermögensgegenstandes oder für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 557 Absatz 2) nach den Vorschriften dieses Abschnitts zuerkannten Vergütung verlangen. Steht dem Berger aus den in § 562 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, kann der Anspruch auf einen angemessenen Anteil an der Vergütung in Höhe des Betrages, um den er sich mindert, unmittelbar gegen den Eigentümer des Schiffes und, soweit die Bergungsmaßnahmen erfolgreich waren, gegen die Eigentümer der geborgenen Vermögensgegenstände geltend gemacht werden; § 558 Absatz 3 gilt entsprechend.

§ 566 Abschluss und Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags

(1) Sowohl der Eigentümer als auch der Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sind berechtigt, im Namen der Eigentümer der an Bord des Schiffes befindlichen Vermögensgegenstände Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen. Der Schiffer oder Kapitän dieses Schiffes ist darüber hinaus berechtigt, auch in Namen des Schiffseigentümers Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen.

(2) Der Bergungsvertrag oder einzelne seiner Bestimmungen können auf Antrag durch Urteil für nichtig erklärt oder abgeändert werden;

- 1. wenn der Vertrag infolge unzulässiger Beeinflussung oder unter dem Einfluss der Gefahr eingegangen worden ist und seine Bestimmungen unbillig sind oder*
- 2. wenn die vertraglich vereinbarte Vergütung im Verhältnis zu den tatsächlich erbrachten Leistungen übermäßig hoch oder übermäßig gering ist.*

§ 567 Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht

(1) Der Gläubiger hat für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem geborgenen Schiff.

(2) An den übrigen geborgenen Sachen steht dem Gläubiger für seine Forderung auf Bergelohn einschließlich Bergungskosten ein Pfandrecht zu und, soweit der Gläubiger Alleinbesitzer der Sache ist, auch ein Zurückbehaltungsrecht.

(3) Der Gläubiger darf das nach Absatz 1 oder 2 gewährte Pfand- und Zurückbehaltungsrecht nicht geltend machen oder ausüben,

- 1. wenn ihm für seine Forderung einschließlich Zinsen und Kosten ausreichende Sicherheit in gehöriger Weise angeboten oder geleistet worden ist,*
- 2. soweit das geborgene Schiff oder die sonstige geborgene Sache einem Staat gehört oder, im Falle eines Schiffes, von einem Staat betrieben wird, und das Schiff oder die sonstige Sache nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt,*
- 3. soweit es sich um geborgene Ladung handelt, die von einem Staat für humanitäre Zwecke gespendet wurde, vorausgesetzt, der Staat hat sich bereit erklärt, die im Hinblick auf diese Ladung erbrachten Bergungsleistungen zu bezahlen.*

§ 568 Rangfolge der Pfandrechte

(1) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 567 Absatz 2 haben den Vorrang vor allen anderen an den Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind.

(2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach § 567 Absatz 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor; Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt; § 586 Absatz 3 gilt entsprechend. Das Gleiche gilt im Verhältnis zu einem wegen desselben Ereignisses begründeten Pfandrechts wegen Beitrags zu Großer Haverei nach § 577 Absatz 1.

(3) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 567 Absatz 2 erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung der Forderung; § 583 Absatz 2 gilt entsprechend.

(4) Die Befriedigung des Gläubigers aus den geborgenen Sachen wegen des Pfandrechts nach § 567 Absatz 2 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften.

§ 569 Sicherheitsleistung

(1) Der Berger kann für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Zinsen und Kosten von dem Schuldner der Forderung die Leistung einer ausreichenden Sicherheit verlangen. Satz 1 gilt jedoch nicht, wenn die Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt wurden, das einem Staat gehört oder von ihm betrieben wird, nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt.

(2) Der Eigentümer des geborgenen Schiffes hat unbeschadet des Absatzes 1 nach besten Kräften sicherzustellen, dass die Eigentümer der Ladung für die gegen sie gerichteten Forderungen einschließlich Zinsen und Kosten eine ausreichende Sicherheit leisten, bevor die Ladung freigegeben wird.

(3) Das geborgene Schiff und die sonstigen geborgenen Sachen dürfen vor Befriedigung oder Sicherstellung der Forderungen des Bergers nicht ohne dessen Zustimmung von dem Hafen oder Ort, den sie nach Beendigung der Bergungsmaßnahmen zuerst erreicht haben, entfernt werden.

(4) Liefert der Schiffer oder Kapitän entgegen Absatz 3 geborgene Ladung aus, so haftet er für den durch sein Verschulden dem Berger entstandenen Schaden. Dies gilt auch dann, wenn der Schiffer auf Anweisung des Schiffseigners oder der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt hat.

§ 570 Einstweilige Verfügung

Auf Antrag des Bergers kann das für die Hauptsache zuständige Gericht unter Berücksichtigung der Umstände des Falles nach billigem Ermessen durch einstweilige Verfügung regeln, dass der Schuldner des Anspruchs auf Bergelohn oder Sondervergütung dem Berger einen als billig und gerecht zu erachtenden Betrag als Abschlagszahlung zu leisten hat und zu welchen Bedingungen die Leistung zu erbringen ist. Die einstweilige Verfügung kann erlassen werden, auch wenn die in den §§ 935, 940 der Zivilprozessordnung bezeichneten Voraussetzungen nicht zutreffen.

- ENGLAND

8.231. In England wordt de berging beheerst door de *Merchant Shipping Act 1995*. Het Bergingsverdrag 1989 is als Part I van Schedule 11 bij de wet opgenomen en Section 224 (1) geeft het kracht van wet.

8.232. Het Verenigd Koninkrijk formuleerde het volgende voorbehoud bij het Bergingsverdrag:

In accordance with the provisions of article 30, paragraph 1 (a), (b) and (d) of the Convention, the United Kingdom reserves the right not to apply the provisions of the Convention when:

(i) the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation; or

(ii) the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved; or

(iii) the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.

Dienovereenkomstig luidt Section 2 (1) van Part II van Schedule 11 bij de *Merchant Shipping Act 1995*:

The provisions of the Convention do not apply—

(a) to a salvage operation which takes place in inland waters of the United Kingdom and in which all the vessels involved are of inland navigation; and

(b) to a salvage operation which takes place in inland waters of the United Kingdom and in which no vessel is involved.

De uitzondering i.v.m. cultuurgoederen is niet in de *Merchant Shipping Act 1995* overgenomen⁴⁷⁰.

8.233. Volgens een klassieke regel heeft een berger enkel recht op bergloon wanneer de berging vrijwillig was. De hulp mag niet zijn verleend louter op grond van een vooraf bestaande contractuele of publiekrechtelijke verplichting. De berger ontvangt geen bergloon wanneer hij slechts zijn normale plichten vervult. Dan verkrijgt de begunstigde immers geen voordeel dat hij normaliter niet zou hebben verkregen en is de handelwijze van de berger evenmin gedreven door het uitzicht op een beloning. De rechtsleer meent dat deze regel door het Bergingsverdrag 1989 niet werd gewijzigd, ofschoon hij toegeeft dat het Verdrag geen algemene regel in die zin bevat⁴⁷¹.

Alleszins lijkt de regel niet absoluut te gelden, aangezien het feit dat degene die hulp verleent slechts de wettelijke verplichtingen om personen in gevaar op zee te helpen, het aangevaren schip te helpen en te reageren op noodoproepen heeft nageleefd, het recht op bergloon niet uitsluit⁴⁷². In Part II van Schedule 11 bij de *Merchant Shipping Act 1995* wordt dat expliciet bevestigd:

Section 3. Assistance to persons in danger at sea

3 (1) The master of a vessel who fails to comply with the duty imposed on him by article 10, paragraph 1 commits an offence and shall be liable—

(a) on summary conviction, to imprisonment for a term not exceeding six months or a fine not exceeding the statutory maximum or both;

(b) on conviction on indictment, to imprisonment for a term not exceeding two years or a fine, or both.

(2) Compliance by the master of a vessel with that duty shall not affect his right or the right of any other person to a payment under the Convention or under any contract.

Wanneer een overheidsinstantie hulp verleent op grond van een wettelijke verplichting, kan zij daar, volgens de Engelse rechtsleer, geen vergoeding voor vragen tenzij dat bij wet werd bepaald. Wanneer er een bijzondere wettelijke grond is voor de betaling van een vergoeding, kan dit zelfs worden geacht elke bergloolvordering uit te sluiten. Een bergloon kan enkel worden gevorderd wanneer de verleende diensten de normale publieke taken van de betrokken instantie te buiten gaan, aangezien zij dan uiteraard niet op grond van een wettelijke verplichting handelt. De beoordeling of de door een havenautoriteit verleende hulp *in concreto* binnen haar publiekrechtelijke verplichtingen valt dan wel recht geeft op bergloon kan moeilijk zijn. Een havenautoriteit wordt normalerwijze geacht de plicht te hebben om schepen in nood bij te staan, zelfs indien een dergelijke verplichting niet uitdrukkelijk werd opgelegd. Een havenautoriteit die acties onderneemt met het oog op de veiligheid van de scheepvaart heeft dus waarschijnlijk geen recht op bergloon wanneer zij optreedt binnen het havengebied, maar wel wanneer zij erbuiten optreedt. Binnen het havengebied zou een havenautoriteit volgens bepaalde rechtspraak zelfs geen mogelijkheid hebben om bergloon te verkrijgen door het sluiten van een bergingsovereenkomst⁴⁷³.

Anderzijds bevat de *Merchant Shipping Act 1995* bijzondere bepalingen m.b.t. berging door en aan staatschepen, die in wezen neerkomen op een gelijkstelling van dergelijke berging met gewone private berging⁴⁷⁴:

⁴⁷⁰ Zie daarover Fogarty, 250, nr. 8.15.

⁴⁷¹ Over de eis van "voluntariness", zie inz. Kennedy-Rose, 261-363, nrs. 8.001-8.200; voorts o.m. Fogarty, 252, nr. 8.27; Hill, 337-338; Tetley, IMAAL, 330-331; vgl. ook Schoenbaum II, 169.

⁴⁷² Kennedy-Rose, 273-278, nrs. 8.025-8.034.

⁴⁷³ Kennedy-Rose, 352-355, nrs. 8.183-8.188; zie ook Hill, 338; Mandaraka-Sheppard, 680-682.

⁴⁷⁴ Voor een nadere situering, zie o.m. Fogarty, 272, nr. 8.112.

Section 230. Salvage claims against the Crown and Crown rights of salvage and regulation thereof

(1) *Subject to section 29 of the [1947 c. 44.] Crown Proceedings Act 1947 (exclusion of proceedings in rem against the Crown) (so far as consistent with the Salvage Convention) the law relating to civil salvage, whether of life or property, except sections 225, 226 and 227, shall apply in relation to salvage services in assisting any of Her Majesty's ships, or in saving life therefrom, or in saving any cargo or equipment belonging to Her Majesty in right of Her Government in the United Kingdom, in the same manner as if the ship, cargo or equipment belonged to a private person.*

(2) *Where salvage services are rendered by or on behalf of Her Majesty, whether in right of Her Government in the United Kingdom or otherwise, Her Majesty shall be entitled to claim salvage in respect of those services to the same extent as any other salvor, and shall have the same rights and remedies in respect of those services as any other salvor.*

(3) *No claim for salvage services by the commander or crew, or part of the crew, of any of Her Majesty's ships shall be finally adjudicated upon without the consent of the Secretary of State to the prosecution of the claim.*

(4) *Any document purporting to give the consent of the Secretary of State for the purposes of subsection (3) above and to be signed by an officer of the Ministry of Defence shall be evidence of that consent.*

(5) *If a claim is prosecuted without the consent required by subsection (3) above the claim shall be dismissed with costs.*

(6) *The reference in subsection (5) above to dismissal with costs shall in Scotland be construed as a reference to dismissal with the defender being found entitled to expenses.*

(7) *"Her Majesty's ships" has the same meaning in this section as in section 192⁴⁷⁵.*

(8) *In the application of this section to Northern Ireland, any reference to Her Majesty's Government in the United Kingdom includes a reference to Her Government in Northern Ireland.*

8.234. Het Verenigd Koninkrijk heeft geen gebruik gemaakt van de in artikel 13.2 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalde mogelijkheid om het schip voor de betaling van het bergloon aansprakelijk te maken, met een recht van verhaal tegen de ladingbelanghebbenden⁴⁷⁶. De berger moet dus elke belanghebbende aanspreken voor zijn deel van het bergloon, en ook om een zekerheid te bekomen, wat erg oncomfortabel is⁴⁷⁷.

8.235. De door de ondertekenende Staten aan de verdragstekst toegevoegde *Common Understanding concerning Articles 13 and 14 of the International Convention on Salvage, 1989* is integraal in de Engelse wet hernomen (Section 4, Part II, Schedule 11)⁴⁷⁸. Ook in Nederland is dit het geval, en er wordt voorgesteld dit ook in het Belgisch Scheepvaartwetboek te doen.

8.236. Naar Engels recht kunnen de gezagvoerders en individuele bemanningsleden in eigen naam bergloon vorderen op voorwaarde dat zij kunnen aantonen dat hun persoonlijke diensten

⁴⁷⁵ Section 192(2) luidt:

(2) *In this section "Her Majesty's ships" means—*

(a) *ships of which the beneficial interest is vested in Her Majesty;*

(b) *ships which are registered as Government ships;*

(c) *ships which are for the time being demised or sub-demised to or in the exclusive possession of the Crown; except that it does not include any ship in which Her Majesty is interested otherwise than in right of Her Government in the United Kingdom unless that ship is for the time being demised or sub-demised to Her Majesty in right of Her Government in the United Kingdom or in the exclusive possession of Her Majesty in that right.*

⁴⁷⁶ Hill, 353.

⁴⁷⁷ Zie ook Chorley-Giles, 442. Voor een toepassing, zie de uitspraak inzake de *Star Maria*, [2002] EWHC 1423 (Admlty), Queen's Bench Division (Admiralty Court), [2003] 1 Lloyd's Rep. 182, besproken op http://www.comitemaritime.org/jurisp/ju_salvage989.html, waar werd geoordeeld dat een redelijk bergloon in de betrokken zaak 21.360,20 GBP zou hebben bedragen, maar dat de scheepseigenaars, die als enige verweerders waren aangesproken, slechts 2.626,40 GBP verschuldigd waren.

⁴⁷⁸ Zie Fogarty, 268, nr. 8.98.

als een berging kunnen worden beschouwd. Heden ten dage wordt doorgaans ongeveer drie vierden van het bergloon aan de scheepseigenaar toegekend. Eén derde van de rest gaat naar de gezagvoerder en het deel van de bemanning wordt verdeeld volgens rang. Maar elke zaak wordt afzonderlijk beoordeeld en de rechter heeft een ruime discretie. De bemanning van professionele reddingsleepboten heeft normaliter een vooraf bestaande contractuele verplichting om aan de bergingsactiviteiten deel te nemen, zodat zij geen recht op bergloon heeft⁴⁷⁹.

8.237. De Engelse rechtsleer heeft het probleem onderkend dat artikel 6.2 van het Bergingsverdrag 1989 enkel de scheepseigenaar en de kapitein de bevoegdheid verleent om bergingsovereenkomsten te sluiten. Desalniettemin wordt gesteld dat bergingscontracten door anderen dan de scheepseigenaar of de kapitein kunnen worden gesloten. In noodgevallen op zee kan een ander dan de kapitein het contract sluiten. Wanneer de kapitein niet in staat is om te handelen, heeft degene die in zijn plaats het gezag voert over het schip de bevoegdheid om het contract te sluiten. Bergingscontracten zouden ook wel eens worden gesloten door een scheepsagent aan wal. Wanneer het contract niet werd gesloten door de kapitein of een andere aangestelde van de scheepseigenaar die het gezag voert over het schip, zal de bevoegdheid om de scheepseigenaar te vertegenwoordigen in elke individuele zaak dienen te worden bewezen. Hoe dan ook kan de scheepseigenaar een zonder de nodige vertegenwoordigingsbevoegdheid gesloten overeenkomst naderhand bekrachtigen⁴⁸⁰. Zoals hierboven gezien⁴⁸¹ dient ook het Belgisch Scheepvaartwetboek de mogelijkheid te erkennen dat andere personen dan de kapitein bergingsovereenkomsten kunnen sluiten.

8.238. Het principe dat voor de redding van mensenlevens geen bergloon verschuldigd is, geldt ook in het Engels recht. Bij een redding van zowel zaken en mensen, als onderdeel van dezelfde berging, zullen de eigenaars van schip en lading of van de geredde zaken doorgaans wel een hoger bergloon moeten betalen dan wanneer enkel zaken zouden zijn gered⁴⁸².

Zoals hierboven reeds aangegeven bestaat in bepaalde gevallen de mogelijkheid dat de overheid een vergoeding betaalt. In Part II van Schedule 11 is bepaald:

Section 5. Recourse for life salvage payment

(1) *This paragraph applies where—*

(a) *services are rendered wholly or in part in United Kingdom waters in saving life from a vessel of any nationality or elsewhere in saving life from any United Kingdom ship; and*

(b) *either—*

(i) *the vessel and other property are destroyed, or*

(ii) *the sum to which the salvor is entitled under article 16, paragraph 2 is less than a reasonable amount for the services rendered in saving life.*

(2) *Where this paragraph applies, the Secretary of State may, if he thinks fit, pay to the salvor such sum or, as the case may be, such additional sum as he thinks fit in respect of the services rendered in saving life.*

8.239. In principe blijkt in Engelse bergingszaken interest op het bergloon te kunnen worden toegekend vanaf de datum van de beëindiging van de diensten tot de uitspraak⁴⁸³. In dit verband moet echter ook rekening worden gehouden met de bepalingen opgenomen in LOF⁴⁸⁴.

⁴⁷⁹ Hill, 371-373; zie ook Fogarty, 261, nr. 8062; Grime, 292.

⁴⁸⁰ Kennedy-Rose, 417, nr. 10.045; zie ook Reeder, J., *Brice on Maritime Law of Salvage*, Londen, Sweet & Maxwell, 2003, 334-335, nr. 5-41.

⁴⁸¹ Zie *supra*, nr. 8.207.

⁴⁸² Hill, 336-337 en 354; zie ook Fogarty, 262, nr. 8.67.

⁴⁸³ Zie hierover reeds *supra*, nr. 8.216.

⁴⁸⁴ Zie bijv. Gaskell, N., "LOF 1990", *LMCLQ* 1991, (104), 111; zie ook Fogarty, 266, nr. 8.87.

8.240. Naar Engels recht bestaat geen bijzondere verjaringstermijn voor verhaalsvorderingen ingesteld door een voor bergloon of bijzondere vergoeding aansprakelijke persoon. Er werd gesuggereerd dat artikel 23.3 van het Bergingsverdrag 1989, waarin wordt bepaald dat verhaalsvorderingen eventueel op grond van het nationaal recht kunnen worden ingesteld na afloop van de tweejarige verjaringstermijn van vorderingen tot betaling krachtens het Verdrag, overbodig was, omdat verhaalsvorderingen hoe dan ook niet onder de tweejarige verjaringstermijn van het Verdrag zouden vallen⁴⁸⁵.

8.241. Voor het bepalen van de internationale bevoegdheid van rechters, wordt in de Engelse rechtsleer verwezen naar de Brussel I-Verordening en het Scheepsbeslagverdrag 1952⁴⁸⁶. Wanneer een Engelse rechter bevoegd is, dient hij de bepalingen van het Bergingsverdrag 1989 toe te passen, zoals opgenomen als bijlage bij de *Merchant Shipping Act 1995*⁴⁸⁷.

8.242. Naast de bepalingen over “salvage” bevat de Engelse *Merchant Shipping Act 1995* ook een aanzienlijk aantal bepalingen m.b.t. “wreck” (Sections 231-255). Bovendien gelden er bepalingen over de tussenkomst van de van overheidswege benoemde “receiver” t.a.v. berging (Sections 225 e.v.). Deze bepalingen lijken met het oog op de redactie van het Belgisch Scheepvaartwetboek minder relevant. Vermeldenswaard is nog dat een specifieke publiekrechtelijke vergoedingsregeling bestaat m.b.t. “coastguard”-diensten⁴⁸⁸.

- FRANKRIJK

8.243. Frankrijk is eveneens partij bij het Bergingsverdrag 1989.

Het heeft echter gebruik gemaakt van de reserves bedoeld in artikel 30.1(a), (b) en (d) van het Verdrag. Het heeft zich “het recht voorbehouden” om het Verdrag niet toe te passen (1) in zijn binnenwateren wanneer enkel binnenschepen betrokken zijn of wanneer geen schepen betrokken zijn en (2) op maritieme cultuurgoederen⁴⁸⁹. Ondanks deze merkwaardige formulering, die

⁴⁸⁵ Kennedy-Rose, 602-603, nrs. 13.081-13.083.

⁴⁸⁶ Zie nader Reeder, J., *Brice on Maritime Law of Salvage*, Londen, Sweet & Maxwell, 2003, 136-141, nrs. 2-26 tot 2-45; Kennedy-Rose, 606, nr. 14.005, vn. 16.

⁴⁸⁷ Kennedy-Rose, 48-49, nr. 1.083.

⁴⁸⁸ De bepaling luidt:

Section 250. Remuneration for services of coastguard

(1) *Subject to subsection (2) below, where services are rendered by any officers or men of the coastguard service in watching or protecting shipwrecked property the owner of the property shall pay in respect of those services remuneration according to a scale fixed by the Secretary of State.*

(2) *No liability in respect of those services arises under subsection (1) above where—*

(a) *the services have been declined by the owner of the property or his agent at the time they were tendered; or*

(b) *salvage has been claimed and awarded for the services.*

(3) *Remuneration under this section shall—*

(a) *be recoverable by the same means,*

(b) *be paid to the same persons, and*

(c) *be accounted for and applied in the same manner,*

as fees received by the receiver under section 249.

(4) *The scale fixed by the Secretary of State shall not exceed the scale by which remuneration to officers and men of the coastguard for extra duties in the ordinary service of the Commissioners of Customs and Excise is for the time being regulated.*

⁴⁸⁹ Zie Décret n° 2002-645 du 23 avril 2002 portant publication de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989. De volledige tekst van het voorbehoud luidt:

En ratifiant la Convention internationale sur l'assistance en mer, faite à Londres le 28 avril 1989, le Gouvernement de la République française se réserve le droit, conformément à l'article 30 paragraphe 1 a et b de la Convention, de ne pas appliquer ses dispositions lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure et lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause.

onduidelijkheid laat bestaan over de vraag of de aangekondigde mogelijkheid van een eventuele niet-toepassing later nog moet worden geoperationaliseerd, dan wel of de niet-toepasselijkheid reeds onmiddellijk uit het geformuleerde voorbehoud volgt, kan op basis van een recent arrest van het Hof van Cassatie worden besloten dat het Bergingsverdrag 1989 op de vermelde gevallen effectief niet toepasselijk is, in het bijzonder wanneer alle betrokkenen de Franse nationaliteit hebben⁴⁹⁰.

8.244. Het feit dat oorlogsschepen en niet-commerciële staatsschepen in principe van de toepassing van het Bergingsverdrag 1989 zijn uitgesloten, betekent blijkbaar niet dat het bergingsrecht niet van toepassing is. In de nationale *Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer*, waarin de bepalingen van het Bergingsverdrag 1910 werden overgenomen⁴⁹¹, blijft immers bepaald dat die laatste bepalingen in principe gelden t.a.v. staatsschepen en schepen bestemd voor een openbare dienst⁴⁹². In Frankrijk bestaat al lang de overtuiging dat de bergingsregels van toepassing moeten zijn op alle overheidschepen, ongeacht hun bestemming, en dit zowel wanneer ze hulp verlenen, als wanneer ze hulp ontvangen. Ook de hulp verleend door staatsschepen met een zuiver publieke taak, zoals marineschepen, geeft dus recht op bergloon. Men kan immers niet inzien waarom een vreemd schip gratis de diensten van een Frans overheidschip zou moeten genieten en, meer algemeen, waarom de kosten van een berging door de overheid niet zouden moeten worden gedragen door de begunstigde in plaats van door de gemeenschap, d.i. de belastingbetaler. De Franse rechtbanken hebben steeds geoordeeld dat overheidschepen, die zelf bergloon moeten betalen wanneer zij worden geholpen, ook recht hebben op bergloon wanneer zij zelf hulp verlenen. Er is geen reden om berging door de overheid verricht in het privaat belang van handelaars te devalueren ten opzichte van private berging. Omgekeerd is er geen reden waarom een berger niet zou moeten worden vergoed omdat het geholpen schip toevallig een overheidschip is⁴⁹³.

Meer in het algemeen stelt de Franse rechtsleer dat de hulp aan schepen en goederen aan boord dient te worden vergoed, of zij nu spontaan is, op verzoek werd verleend of de uitvoering was van een verplichting⁴⁹⁴. Het feit dat een overheidsdienst hulp heeft verleend in het raam van zijn wettelijke verplichtingen, zou voor het recht van die overheidsdienst op bergloon irrelevant zijn⁴⁹⁵.

Aangezien de rijke Franse rechtspraak en rechtsleer binnen het bestek van dit verslag niet kan en evenmin hoeft worden becommentarieerd, moge hier worden volstaan met de vaststelling dat het Franse recht principieel uitgaat van de toepasselijkheid van het bergingsrecht op de overheid.

Conformément à l'article 30 paragraphe 1 d de la Convention, le Gouvernement français se réserve également le droit de ne pas appliquer les dispositions de ladite Convention lorsqu'est en cause un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer.

⁴⁹⁰ Zie Bonassies-Scapel, 345-346, nr. 482 en de verwijzing aldaar naar Cass.fr., 11 juli 2006; zie ook reeds Bonassies, P., "La Convention internationale de 1989 sur l'assistance", *DMF* 2003, (239), 257-258.

⁴⁹¹ Bonassies-Scapel, 326, nr. 481. Zoals in de andere Blauwboeken wordt geen nader onderzoek gedaan naar de nieuwe *Code des transports* (zie de art. L5132-1 e.v. van dit wetboek).

⁴⁹² Art. 21 van de *Loi* luidt:

Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public, à l'exception de l'article 18 (alinéa 2). Les articles 13 et 14 (alinéa 2) ne sont pas applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat.

Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations d'assistance qui peuvent être imposées aux commandants de force navale ou de bâtiment de la marine nationale sont fixées par l'article 455 du Code de justice militaire.

⁴⁹³ Zie nader Bonassies, P., "La Convention internationale de 1989 sur l'assistance", *DMF* 2003, (239), 242-243 en 257; Bonassies-Scapel, 347-348, nrs. 485-486; Remond-Gouilloud, 228-229, nr. 356; Rodière, *TGDM EDM*, 177-179, nr. 158; Rodière-du Pontavice, 457, nr. 462; Vialard, 55, nr. 46.

⁴⁹⁴ Rodière-du Pontavice, 458, nr. 464.

⁴⁹⁵ Zie bijv. ook Reuter, N., *La notion d'assistance en mer*, Parijs, Librairies techniques, 1975, 218, nr. 173.

8.245. De *Loi n° 67-545* geldt mede voor de berging van boorplatformen e.d. Dit is voor de rechtsleer reden om ook na de invoering van het Bergingsverdrag 1989 te pleiten voor het behoud van ‘nationale’ wettelijke bepalingen m.b.t. berging. Ook met het oog op de kenbaarheid van de regelgeving en zelfs “pour l’honneur” wordt zulks wenselijk geacht⁴⁹⁶.

8.246. Zoals reeds blijkt uit het voorgaande, is de Franse rechtsleer van oordeel dat het Bergingsverdrag 1989 op de bergingsgevallen die onder het toepassingsgebied ervan vallen, rechtstreeks van toepassing is, zonder overname in de nationale wetgeving. Toch wordt het wenselijk geacht om de bestaande nationale wet aan te passen, inz. door toevoeging van twee fundamenteel geachte elementen: (1) de “vak kundigheid en inspanningen betoond bij het voorkomen of beperken van milieuschade” als bijkomend criterium voor het bepalen van het bergloon op te nemen, en (2) het stelsel van de bijzondere vergoeding⁴⁹⁷.

8.247. Volgens de Franse rechtsleer rust de wettelijke verplichting om bergloon te betalen vooreerst op het schip en dus op de scheepseigenaar. Daarnaast is het bergloon ook verschuldigd door de geredde lading, in verhouding tot haar waarde. Bonassies en Scapel verduidelijken niet of de berger de scheepseigenaar voor het gehele bergloon kan aanspreken⁴⁹⁸. Rodière en vóór hem Danjon concludeerden dat dit wel degelijk mogelijk is. Wanneer zowel de scheepseigenaar als de lading in rechte worden aangesproken, zouden zij echter noch *solidair*, noch *in solidum* aansprakelijk zijn⁴⁹⁹.

8.248. De verdeling van het bergloon onder de berger en zijn bemanning of ondergeschikten, waarvoor het Bergingsverdrag 1989 naar het nationale recht verwijst, wordt in Frankrijk door geen enkele specifieke regel beheerst. Bijgevolg komt het, bij gebreke van een minnelijk akkoord of eventueel een collectieve arbeidsovereenkomst hieromtrent, aan de rechter of arbiter toe om de verdeling te bepalen⁵⁰⁰. Doorgaans zouden de kapitein en de bemanning 5 à 10 % van het bergloon ontvangen, behalve de bemanning van professionele bergingsschepen, die sowieso al een hoger loon genieten⁵⁰¹.

8.249. De beloning voor de redding van mensenlevens wordt in artikel 17 van de Franse *Loi n° 67-545* geregeld overeenkomstig artikel 9 van de Bergingsverdrag 1910, dat grotendeels overeenstemt met artikel 16 van het Bergingsverdrag 1989.

8.250. De Franse wet bevat geen bijzondere bepaling m.b.t. de verjaring van verhaalsvorderingen ingesteld door de voor het bergloon aansprakelijke partij.

Wel is een regeling opgenomen over de verlenging van de verjaringstermijn bij onmogelijkheid van beslag⁵⁰². De *Loi n° 67-545* bepaalt m.n.

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française (art. 18).

⁴⁹⁶ Bonassies, P., “La loi maritime du doyen Rodière Doit-elle être réformée ?”, *DMF* 2009, (809), 812.

⁴⁹⁷ Bonassies, P., “La Convention internationale de 1989 sur l’assistance”, *DMF* 2003, (239), 258-259; Bonassies-Scapel, 351, nr. 524.

⁴⁹⁸ Bonassies-Scapel, 365-366, nrs. 516-517.

⁴⁹⁹ Rodière, *TGDM ÉdM*, 222-223, nr. 195 ; Danjon IV, 193-195, nr. 1416.

⁵⁰⁰ Bonassies-Scapel, 368, nr. 521.

⁵⁰¹ Rodière-du Pontavice, 463, nr. 469; Vialard, 66, nr. 68.

⁵⁰² Zie echter Bonassies-Scapel, 369, nr. 522.

Het tweede lid is in overeenstemming met artikel 10, derde lid van het Bergingsverdrag 1910⁵⁰³, dat een pendant heeft in het Aanvaringsverdrag 1910⁵⁰⁴, maar niet is overgenomen in het Bergingsverdrag 1989.

8.251. Wat de internationale rechtsmacht inzake berging betreft, kent het Franse recht een bijzondere regeling. In het *Décret n°68-65 du 19 janvier 1968 relatif aux événements de mer* wordt bepaald:

Toute clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute clause compromissoire donnant compétence à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle lorsque le navire assistant et le navire assisté sont de nationalité française et que l'assistance a été rendue dans les eaux soumises à la juridiction française (art. 2).

Hiermee wil de Franse regelgever blijkbaar de arbitrageclausule van LOF uitschakelen, en de Franse reders ontmoedigen om van LOF gebruik te maken. Er worden vraagtekens geplaatst bij de verenigbaarheid van deze regeling met het gemeenschapsrecht⁵⁰⁵.

Op andere internationale bevoegdheidsconflicten, dient volgens de Franse rechtsleer het gemeen recht te worden toegepast. Veelal zullen bevoegdheidsconflicten worden opgelost aan de hand van het Scheepsbeslagverdrag 1952, dat bevoegdheid ten gronde creëert op de plaats van het beslag⁵⁰⁶.

Wat betreft het toepasselijke recht, dient vooreerst uiteraard te worden gewezen op de rechtstreekse toepasselijkheid van het Bergingsverdrag 1989. Voor zover het Verdrag niet toepasselijk zou zijn, meent de Franse rechtsleer dat men voor berging in de territoriale zee van een Staat de *lex loci* dient toe te passen, en voor voor berging op volle zee de *lex fori*. Gevallen waarbij zowel hulpverlener als geholpene hun woonplaats hebben in dezelfde staat, zouden door het recht van die Staat worden beheerst. Wanneer een bergingscontract is gesloten, geldt, zoals in het gemeen recht, de *lex contractus*⁵⁰⁷.

8.252. Ten slotte dient nog te worden opgemerkt dat Frankrijk bijzondere wetgevende bepalingen heeft m.b.t. wrakken⁵⁰⁸, verlaten schepen die gevaren veroorzaken⁵⁰⁹ en “biens culturels maritimes”^{510,511}. Deze bepalingen zijn hoofdzakelijk van publiekrechtelijke aard en vertonen t.a.v. het Hoofdstuk over berging van het Belgisch Scheepvaartwetboek als dusdanig minder relevantie. Wel dient te worden gewezen op de speciale vergoedingsregeling m.b.t. de

⁵⁰³ De beoordeling wisselt: zie Vialard, 67, nr. 72.

⁵⁰⁴ Zie *supra*, inz. nr. 8.36.

⁵⁰⁵ Bonassies-Scapel, 368-369, nr. 522.

⁵⁰⁶ Bonassies-Scapel, 369, nr. 523; Vialard, 66-67, nrs. 70-71 en de verwijzing aldaar.

⁵⁰⁷ Bonassies-Scapel, 369, nr. 523.

⁵⁰⁸ *Loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes; Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes.*

⁵⁰⁹ *Loi n° 85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés; Décret n° 87-830 du 6 octobre 1987 portant application de la loi n° 85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures les navires et engins flottants abandonnés.*

⁵¹⁰ Art. L.532-1 tot L.532-14 van de *Code du Patrimoine*.

⁵¹¹ Ook in dit verband wordt voorbijgegaan aan de *Code des transports*.

berging van wrakken⁵¹², die echter overlapt met het Bergingsverdrag 1989, dat alsdan voorrang geniet⁵¹³. Terzake van de berging van wrakken zou de *lex rei sitae* van toepassing zijn zodra het wrak in de Franse wateren wordt gevonden of binnengebracht; in volle zee wordt het eigendomsstatuut bepaald door de wet van de vlag⁵¹⁴.

- LUXEMBURG

8.253. Luxemburg is pas in 1991 tot het Bergingsverdrag 1910 toegetreden. Het is geen partij bij het Bergingsverdrag 1989.

Het Bergingsverdrag 1910 werd goedgekeurd bij en opgenomen in de *Loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime*.

Artikel 115 van de *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* verklaart de bepalingen van het Bergingsverdrag 1910 van toepassing op "le cas visé

⁵¹² Het Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 bevat o.m. de volgende bepalingen:

Article 17

Le sauveteur d'une épave a droit à une indemnité calculée en tenant compte :

- 1. Des frais exposés, y compris la rémunération du travail accompli ;*
- 2. De l'habileté déployée, du risque couru et de l'importance du matériel de sauvetage utilisé ;*
- 3. De la valeur en l'état de l'épave sauvée.*

S'il y a plusieurs sauveteurs, l'indemnité se partage d'après les bases susindiquées.

Article 18

Si le propriétaire réclame l'épave dans le délai imparti par le présent décret, la rémunération est fixée par accord entre lui et le ou les sauveteurs et, s'il y a désaccord, par le tribunal de commerce du lieu où l'épave a été soit trouvée, soit amenée.

Si le propriétaire n'a pas réclamé l'épave dans les délais impartis par le présent décret, le directeur de l'inscription maritime ou, dans les départements d'outre-mer, le chef du service de l'inscription maritime propose une rémunération évaluée par lui d'après les bases fixées à l'article précédent.

Si les propositions du directeur ou du chef du service de l'inscription maritime ne sont pas acceptées par les parties, la rémunération est fixée par le tribunal de commerce.

Article 19

Lorsqu'un navire a contribué occasionnellement au sauvetage d'une épave, la répartition de la rémunération entre l'armateur, le capitaine et l'équipage est proposée par le directeur ou le chef du service de l'inscription maritime, en tenant compte de l'ensemble des circonstances de fait.

Si les propositions du directeur ou du chef du service de l'inscription maritime ne sont pas acceptées par les parties, la rémunération est fixée par le tribunal de commerce.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises qui font habituellement les opérations de sauvetage.

Article 20

En ce qui concerne les épaves appartenant à l'Etat et par dérogation aux dispositions qui précèdent, les administrations intéressées, en liaison avec l'administrateur de l'inscription maritime, peuvent interdire leur sauvetage ou, dans le cas où elles ont été sauvées, fixer elles-mêmes la rémunération forfaitaire du sauveteur.

Article 21

La rémunération du sauveteur est assortie d'un privilège sur l'épave sauvée. Le propriétaire qui réclame cette épave n'en obtiendra la restitution qu'après paiement de la rémunération et des frais, droits et taxes ou, en cas de litige, la consignation d'une somme suffisante pour en assurer le paiement.

Les frais éventuellement engagés par un service public en application de l'article 5 sont assortis du même privilège.

Article 22

Le droit du sauveteur à rémunération est prescrit par un délai de deux ans à compter du jour marquant la fin des opérations de sauvetage.

⁵¹³ In die zin Bonassies-Scapel, 372, nr. 528.

⁵¹⁴ Bonassies-Scapel, 372-373, nr. 529.

par l'article 15-2° de la Convention”, i.e. wanneer al de belanghebbenden onderhorigen zijn van dezelfde Staat als de rechtbank waar de zaak aanhangig is. De Luxemburgse wetgever heeft er dus voor geopteerd om, ook wanneer een geschil tussen Luxemburgse personen voor een Luxemburgse rechter wordt behandeld, de verdragsbepalingen toe te passen.

De Luxemburgse wet bevat over berging geen verdere bepalingen.

- NEDERLAND

8.254. Nederland is gebonden door het Bergingsverdrag 1989, dat er als rechtstreeks werkend wordt beschouwd⁵¹⁵.

Toch zijn de bepalingen overgenomen in de nationale wetgeving. De “hulpverlening” – Nederland hanteert dit woord en niet de term “berging”⁵¹⁶ – in de zeevaart wordt geregeld door de artikelen 8:550 tot 8:577 van het Burgerlijk Wetboek. Luidens artikel 8:1010⁵¹⁷ worden de hulpverlening door binnenschepen en de hulp aan binnenschepen, aan zich aan boord daarvan bevindende zaken of aan van een binnenschip afkomstige zaken, door dezelfde regels beheerst.

Artikel 8:553, b. bepaalt dat de afdeling betreffende hulpverlening niet van toepassing is op “een maritiem cultuurobject dat van prehistorisch, archeologisch of historisch belang is en zich ten minste vijftig jaar op de zeebodem bevindt”. Deze bepaling sluit, zij het niet letterlijk, aan bij het voorbehoud dat Nederland heeft geformuleerd in overeenstemming met artikel 30.1(d) van het Bergingsverdrag 1989⁵¹⁸.

8.255. Wat betreft hulpverlening door de overheid kan vooreerst worden herinnerd aan de hierboven reeds ter sprake gekomen doorkruisingsleer, die kostenrecuperatie langs privaatrechtelijke weg toelaat ten ware dit een publiekrechtelijke regeling zou doorkruisen⁵¹⁹.

Daarnaast bepaalt het Nederlandse wetboek dat de afdeling over hulpverlening

mede van toepassing [is] in geval van hulpverlening door of aan een oorlogsschip of ander niet-handelsschip, dat toebehoort aan, dan wel gebruikt of bevracht wordt door de Staat der Nederlanden of enige andere Staat die het Internationaal Verdrag inzake Hulpverlening, 1989 (Trb. 1990, 109), op die schepen van toepassing heeft verklaard (art. 8:554)⁵²⁰.

⁵¹⁵ Zie reeds *supra*, nr. 8.157 en de verwijzingen aldaar in vn.

⁵¹⁶ Zie reeds *supra*, nr. 8.161.

⁵¹⁷ De bepaling luidt:

De hulpverlening door binnenschepen en de hulp aan binnenschepen, aan zich aan boord daarvan bevindende zaken of aan van een binnenschip afkomstige in bevaarbaar water of welk ander water dan ook drijvende, aangespoelde of gezonken zaken worden geregeld door afdeling 2 van titel 6, met dien verstande dat hetgeen in die afdeling voor de reder is bepaald, wanneer het een binnenschip betreft, geldt voor de eigenaar daarvan en hetgeen voor de kapitein is bepaald, wanneer het een binnenschip betreft, geldt voor de schipper daarvan.

⁵¹⁸ Het voorbehoud luidt:

The Kingdom of the Netherlands reserves the right not to apply the provisions of this Convention when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.

⁵¹⁹ Zie *supra*, nr. 8.182.

⁵²⁰ Nederland heeft bij ratificatie de volgende verklaring afgelegd:

The Kingdom of the Netherlands has decided to apply the International Convention on Salvage, 1989 to its warships or other vessels described in paragraph 1 of article 4 of the Convention under the following terms and conditions: according to article 554 of Book 8, Means of Traffic and Transport, of the Netherlands Civil Code, as amended by Act of 2 July 1997 amending Book 8 of the Civil Code with regard to salvage and several other acts, section 2, Assistance, of Title 6 of said Book 8 also applies to salvage by or of a warship or other non-commercial vessel belonging to, operated or chartered by the State of the Netherlands or any other State that has declared the Convention applicable to those ships or vessels.

Op grond van deze bepaling heeft een hulpverlenend overheidsschip in principe dus wél recht op hulploon. Opvallend is wel de beperking tot schepen van de Verdragsstaten.

8.256. Verder heeft de Nederlandse wetgever het toepassingsgebied van het hulpverleningsrecht als volgt verruimd⁵²¹:

De bepalingen omtrent hulpverlening zijn van overeenkomstige toepassing in geval van hulpverlening:
a. aan op het vaste zeestrand of de oevers van bevaarbaar binnenwater gezonken of aangespoelde zaken;
b. door een schip aan een luchtvaartuig (art. 8:555).

Er is vooralsnog geen reden gebleken om in het Belgisch recht een gelijkaardige uitbreiding te bewerkstelligen.

8.257. Opvallend zijn ook de volgende wetsartikelen betreffende de leiding van de hulpverleningswerkzaamheden:

Artikel 558

1. Het verlenen van hulp aan een schip, aan zich aan boord daarvan bevindende zaken of aan van een schip afkomstige drijfzaken, aangespoelde of gezonken zaken staat onder leiding van de kapitein en, wanneer er geen kapitein is of deze niet optreedt, onder leiding van de rechthebbende op het schip of de zaak.
2. Bij strandings of aanspoeling aan of op het vaste zeestrand berust de leiding, wanneer kapitein noch rechthebbende optreedt, bij de strandvonder.
3. Indien het noodzakelijk is onverwijld maatregelen te treffen, geldt het in dit artikel bepaalde niet, totdat de kapitein, de rechthebbende of de strandvonder de leiding op zich heeft genomen.

Artikel 559

1. Wanneer een schip door de bemanning is verlaten en door hulpverleners of de strandvonder is overgenomen, staat het de kapitein steeds vrij naar zijn schip terug te keren en het gezag daarover te hernemen, in welk geval de hulpverleners of de strandvonder terstond het gezag aan de kapitein moeten overdragen.
2. Indien de kapitein of de rechthebbende bij de hulpverlening of ter plaatse, waar de geredde zaken worden aangebracht, tegenwoordig is en dit de hulpverlener of de strandvonder bekend is, moeten de hulpverleners of de strandvonder, onverminderd artikel 571, die zaken terstond te zijner beschikking stellen.
3. In de gevallen, waarin de geredde zaken niet op grond van het vorige lid terstond ter beschikking van de kapitein of van de rechthebbende moeten worden gesteld, moeten zij, voor zover zij tijdens de hulpverlening zich aan of op de buitengronden of het vaste zeestrand bevinden, terstond ter beschikking worden gesteld van de strandvonder.

Ofschoon deze bepalingen aandacht verdienen⁵²², is er vooralsnog geen behoefte gebleken om ze in België over te nemen. Ze komen in andere wetgevingen ook niet voor, betreffen geen in België acuut gebleken probleem, werden alhier door geen enkele betrokkene gevraagd, en komen op de rand van de publiekrechtelijke regeling.

8.258. De volgende bepaling i.v.m. buitencontractuele aansprakelijkheid komt ook niet voor in de Belgische wetgeving, maar lijkt er op het eerste gezicht ook niet noodzakelijk:

⁵²¹ Zie uitleg in *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, nr. 3, 4; vgl. reeds PG Boek 8 NBW, 581-583.

⁵²² Zie uitleg in PG Boek 8 NBW, 586-589.

Artikel 562

Indien een partij bij een overeenkomst omtrent hulpverlening door haar wederpartij daarbij terzake van een bij de hulpverlening veroorzaakte schade buiten overeenkomst wordt aangesproken, is zij jegens die wederpartij niet verder aansprakelijk dan zij dit zou zijn op grond van de door hen gesloten overeenkomst. De artikelen 365 en 366 zijn van overeenkomstige toepassing⁵²³.

8.259. Artikel 8:563.3 van Boek 8 NBW luidt als volgt:

Voor hulp verleend aan een schip en de zaken aan boord daarvan is het hulploon uitsluitend verschuldigd door de reder van het schip, met dien verstande dat de reder een recht van verhaal heeft jegens de andere belanghebbenden voor hun onderscheiden aandeel. Voor hulp verleend aan andere zaken is het hulploon verschuldigd door de rechthebbende op die zaken.

Nederland heeft derhalve gebruik gemaakt van de ruimte die artikel 13.2 van het Bergingsverdrag 1989 aan de verdragspartijen laat om te bepalen dat de betaling van het hulploon door één van de belanghebbenden geschiedt, met dien verstande dat die belanghebbende jegens de andere belanghebbenden voor hun onderscheiden aandeel een recht van verhaal heeft. Weliswaar is de 'kanalisatie' van de aansprakelijkheid voor het hulploon naar de reder – d.i., volgens de Nederlandse terminologie, de scheepseigenaar – niet van dwingend recht. In een overeenkomst tot hulpverlening kan een andersluidend beding worden opgenomen⁵²⁴. Er weze aan herinnerd dat deze mogelijkheid in de verdragstekst werd opgenomen precies na een vraag van de Nederlandse delegatie tijdens de internationale conferentie waar het Verdrag werd aangenomen⁵²⁵. Bij de voorbereiding van Boek 8 NBW beargumenteerde Schadee de 'kanalisatie' naar de reder verder als volgt:

Een dergelijke bepaling is van groot nut voor hem, die de hulp verleende. Deze staat op deze wijze tegenover een gemakkelijk vindbare debiteur en behoeft niet te gaan onderzoeken wie de belanghebbenden bij de veelal uit zeer vele partijen bestaande lading zijn [...]. Hij krijgt één vordering jegens één debiteur i.p.v. vele afzonderlijke vorderingen op ieder der belanghebbenden en ter berekening daarvan kan worden volstaan met één globale opgave van waarde [...], zodat de redder zich niet genoopt ziet een waarde voor ieder deel der lading afzonderlijk vast te stellen. Tegenover deze grote voordelen voor de redder staan geen overwegende bezwaren voor de reder. Deze laatste kan door het betaalde hulploon als avarij-grosse om te slaan over de verschillende ladingbelanghebbenden op dezen regres nemen voor hun aandeel in het hulploon [...] en het risico, dat de lading tussen redding en aflevering ter eindbestemming verloren gaat, kan hij verzekeren. Doet hij dit, dan krijgt hij de daarvoor verschuldigde premie als avarij-grosse vergoed [...]. Door deze kanalisatie wordt bereikt, dat de ladingbelanghebbende niet rechtstreeks voor het op zijn lading drukkende aandeel in het hulploon jegens de hulpverlener aansprakelijk is. Hij is debiteur van de

⁵²³ Zie uitleg in PG Boek 8 NBW, 592-593. Art. 8:365 luidt:

Wordt een vordering als genoemd in de artikelen 362 tot en met 364 buiten overeenkomst ingesteld tegen een ondergeschikte van een partij bij een exploitatieovereenkomst en kan die partij ter afwering van haar aansprakelijkheid voor de gedraging van de ondergeschikte een verveermiddel jegens de eiser ontleen aan de overeenkomst waardoor haar aansprakelijkheid in gevolge die artikelen wordt beheerst, dan kan ook de ondergeschikte dit verveermiddel inroepen, als ware hijzelf bij de overeenkomst partij.

Art. 8:366 luidt:

Het totaal van de bedragen verhaalbaar op een derde, die partij is bij een exploitatie-overeenkomst, en zijn ondergeschikten, al dan niet gezamenlijk met het bedrag verhaalbaar op de wederpartij van degeen, die de in de artikelen 363 of 364 genoemde vordering instelde en haar ondergeschikten, mag, behoudens in geval van schade ontstaan uit eigen handeling of nalaten van de aangesprokene, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien, niet overtreffen het totaal, dat op grond van de door hen ingeroepen overeenkomst is verschuldigd.

⁵²⁴ PG Boek 8 NBW, 604.

⁵²⁵ Zie *supra*, nr. 8.208.

*hulpverlener noch voor het hulploon verschuldigd voor redding van schip en lading, noch voor dat verschuldigd voor redding van de lading aan boord van het schip alleen*⁵²⁶.

Cleton noemde dit systeem het “Nederlandse systeem” en stelde het tegenover het “Engelse systeem” waarin de hulpverlener zijn vordering moet instellen tegen alle betrokken belanghebbenden, hetgeen inderdaad soms aanzienlijke praktische problemen met zich brengt⁵²⁷. Zoals hierboven werd uiteengezet, kan het schip thans ook in België voor het gehele hulploon worden aangesproken, en sluit het Belgische recht dus enigszins bij het zgn. “Nederlandse systeem” aan. De verschillen zijn dat deze mogelijkheid momenteel in België niet uitdrukkelijk in de wet is ingeschreven en dat de hulpverlener in België wordt geacht de keuze te hebben om het schip voor het geheel aan te spreken dan wel van de belanghebbenden een afzonderlijk hulploon te vorderen. De hulpverlener geniet in België dus een nog betere positie dan in Nederland.

8.260. In artikel 8:564.6 NBW is de *Common Understanding* betreffende de artikelen 13 en 14 van het Bergingsverdrag 1989⁵²⁸ hernomen als volgt:

De rechter die een hulploon vaststelt als bedoeld in artikel 563 en een bijzondere vergoeding bepaalt als bedoeld in het eerste lid, is niet verplicht om het bedrag van het hulploon vast te stellen tot het beloop van de maximale waarde van het schip en de andere geredde goederen alvorens het bedrag van de bijzondere vergoeding te bepalen.

Een gelijkaardige incorporatie is doorgevoerd in de Britse *Merchant Shipping Act 1995* en is ook aangewezen in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

8.261. De verdeling van het hulploon tussen de hulpverlener en zijn onderaannemers of ondergeschikten wordt in het Nederlands Burgerlijk Wetboek geregeld op een originele wijze⁵²⁹.

Artikel 8:566 van Boek 8 NBW luidt als volgt:

- 1. Gerechtigd tot hulploon zijn die personen of groepen van personen, die hulp hebben verleend.*
- 2. Indien de hulp is verleend door personen of groepen, die afhankelijk van elkaar handelden, is aan deze groepen of personen gezamenlijk slechts één bedrag als hulploon verschuldigd.*
- 3. Indien de hulp door een schip is verleend kunnen ook de leden der bemanning, die geen hulp verleenden, tot hulploon gerechtigd zijn.*

Artikel 8:567 voegt hieraan toe:

Afstand, jegens wie dan ook, door een lid der bemanning van zijn recht op een aandeel in het door een schip te verdienen of verdiende hulploon is nietig, tenzij het schip blijkens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor hulpverlening of sleepdienst is bestemd of de afstand één bepaalde hulpverlening betreft.

Voorts bepaalt artikel 8:568.2:

Opvarenden kunnen wegens hulp door hen verleend aan het schip, zich aan boord daarvan bevindende zaken of daarvan afkomstige driftige, aangespoelde of gezonken zaken, slechts recht op betaling hebben, wanneer door hen diensten zijn bewezen, waartoe zij redelijkernijs niet zijn gehouden.

⁵²⁶ PG Boek 8 NBW, 604.

⁵²⁷ Cleton, 271-272; zie ook Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 42-43; *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, nr. 3, 6.

⁵²⁸ Zie daarover ook Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 48-49.

⁵²⁹ Voor commentaar, zie Cleton, 273; PG Boek 8 NBW, 595-598 en 600-602.

Artikel 8:569 bepaalt:

1. *Indien de hulp is verleend door onafhankelijk van elkaar handelende personen of groepen van personen is ieder dezer personen bevoegd vaststelling te vorderen van het hulploon of de bijzondere vergoeding die hem of de groep, waarvan hij deel uitmaakte, toekomt.*
2. *Indien de hulp is verleend door afhankelijk van elkaar handelende personen of groepen van personen is ieder dezer personen bevoegd vaststelling te vorderen van het hulploon of de bijzondere vergoeding die aan deze personen of groepen gezamenlijk toekomt.*
3. *Indien door een schip hulp is verleend, is uitsluitend de reder of de kapitein bevoegd omtrent het hulploon of de bijzondere vergoeding overeen te komen. De door hem gesloten overeenkomst bindt alle tot het hulploon of de bijzondere vergoeding gerechtigden. Hij is verplicht ieder van hen vóór de uitbetaling desverlangd het bedrag van het hulploon of de bijzondere vergoeding schriftelijk mede te delen. Bij gebreke van een overeenkomst is uitsluitend hij, niet alleen gerechtigd, doch ook verplicht gerechtelijke vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding te vorderen en dit te innen.*
4. *In het in artikel 561, derde lid, bedoelde geval is iedere tot hulploon of bijzondere vergoeding gerechtigde bevoegd de vaststelling daarvan door de rechter te vorderen, ook al mocht over het hulploon of de bijzondere vergoeding een overeenkomst zijn gesloten.*

Vooralsnog werd ook hieromtrent in België geen noodzaak tot regelgeving ontwaard. Aan een dwingende regeling m.b.t. het aandeel der bemanning bestaat zeker geen behoefte⁵³⁰.

8.262. Artikel 8:565.2 bepaalt dat voor de afzonderlijke redding van opvarenden van een schip hulploon verschuldigd is door de reder. Aldus vult Nederland de vrijheid in die overeenkomstig artikel 16.1 van het Bergingsverdrag 1989 m.b.t. de redding van personen aan het nationale recht wordt gelaten. Het principe dat de geredde persoon zelf nooit hulploon verschuldigd is blijft evenwel behouden⁵³¹. Blijkens de parlementaire voorbereiding is artikel 8:565.2 overgenomen uit het oude artikel 568 van het Wetboek van Koophandel. Het werd – behoorlijk lapidair – als volgt gemotiveerd:

*Er is geen reden om de reder van het schip waarvan de opvarenden zijn gered niet te verplichten tot betaling van hulploon*⁵³².

8.263. Voorts bepaalt Boek 8 NBW:

Artikel 574

1. *Indien de rechthebbende op de schepen of andere zaken waaraan hulp is verleend, niet opkomt, is hij, die vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding kan vorderen, gerechtigd deze voor rekening en gevaar van de rechthebbende onder zich te houden dan wel bij een derde op te slaan in een daarvoor geschikte bewaarplaats.*
2. *De derde-bewaarnemer en de rechthebbende zijn jegens elkaar verbonden, als ware de omtrent de bewaring gesloten overeenkomst mede tussen hen aangegaan. De bewaarnemer is echter niet gerechtigd tot afgifte dan na schriftelijke toestemming daartoe van hem, die de zaken in bewaring gaf.*

Artikel 575

1. *In geval van toepassing van artikel 574 kan hij, die gerechtigd is vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding te vorderen, de bewaarnemer dan wel de rechthebbende op de schepen of zaken, op*

⁵³⁰ Zie *supra*, nr. 8.211.

⁵³¹ Zie ook Cleton, 268.

⁵³² *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, nr. 3, 7.

zijn verzoek door de rechter worden gemachtigd hen geheel of gedeeltelijk op de door deze te bepalen wijze te verkopen.

2. De bewaarnemer is verplicht degeen, die de zaken in bewaring gaf, zo spoedig mogelijk van de voorgenomen verkoop op de hoogte te stellen; degeen die de zaken in bewaring gaf of onder zich hield, heeft deze verplichting jegens de hem bekende rechthebbenden op de zaken.

3. De opbrengst van het verkochte wordt in de consignatiekas gestort, voor zover zij niet strekt tot voldoening van de kosten van opslag en verkoop alsmede, binnen de grenzen der redelijkheid, van de gemaakte kosten. Tenzij op de zaken beslag is gelegd voor een geldvordering, moet aan degeen, die de zaken in bewaring gaf, uit het in bewaring te stellen bedrag worden voldaan hetgeen hem terzake van hulploon of bijzondere vergoeding is verschuldigd; voor zover het hulploon of de bijzondere vergoeding nog niet vaststaat, zal de opbrengst of een gedeelte daarvan op door de rechter te bepalen wijze tot zekerheid voor deze vordering strekken.

4. De in de consignatiekas gestorte opbrengst treedt in de plaats van de zaken.

Artikel 576

1. Hij, die gerechtigd is tot hulploon of bijzondere vergoeding, verkrijgt de eigendom van de zaak, waaraan hulp is verleend en waarvoor geen rechthebbende is opgekomen, twee jaren na de beëindiging van de hulpverlening, mits de zaak zich op dat tijdstip nog in zijn macht bevindt en hij datgene heeft gedaan wat redelijkernijs van hem kan worden gevergd om de rechthebbende te ontdekken en van het gevolg van de hulpverlening op de hoogte te stellen.

2. Het eerste lid vindt geen toepassing, wanneer de rechthebbende zich binnen de in dat lid genoemde termijn bij hem, die vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding kan vorderen, heeft aangemeld en aan deze de kosten van bewaring en onderhoud en tot opsporing van de rechthebbende heeft vergoed. Degeen die vaststelling van het hulploon of de bijzondere vergoeding kan vorderen is bevoegd de afgifte op te schorten totdat deze verplichting is nagekomen. Indien de rechthebbende die de zaak opeist, de verschuldigde kosten niet binnen een maand nadat ze hem zijn opgegeven, heeft voldaan, wordt hij aangemerkt zijn recht op de zaak te hebben prijsgegeven.

Ofschoon ook deze bepalingen interessant zijn⁵³³, is voorsnog geen noodzaak gebleken in het Belgisch Scheepvaartwetboek een gelijkaardige regeling op te nemen.

8.264. Verder is in Boek 8 bepaald:

Artikel 577

De wetsbepalingen omtrent zaakwaarneming vinden op hulpverlening geen toepassing⁵³⁴.

Opname van een analoge verduidelijking in het Belgisch Scheepvaartwetboek lijkt nuttig en sluit overigens aan bij een algemene optie genomen voor het gehele wetboek.

8.265. Boek 8 van het Nederlandse Burgerlijk Wetboek bepaalt niets over de verschuldigdheid van interest op het hulploon en de bijzondere vergoeding. In een vonnis van de rechtbank te Middelburg van 22 september 2004 werd het toegekende hulploon nochtans vermeerderd met de wettelijke rente vanaf de dag van de beëindiging van de werkzaamheden. De rechtbank vermeldde als enige motivering om de rente toe te wijzen het feit dat tegen de vordering ter zake van rente geen verweer werd gevoerd⁵³⁵. De verschuldigdheid van de wettelijke rente op het hulploon zou gebaseerd zijn op de algemene regel dat vertraging in de betaling van een geldsom

⁵³³ Zie PG Boek 8 NBW, 607-612.

⁵³⁴ Zie PG Boek 8 NBW, 612-613.

⁵³⁵ Rb. Middelburg, 22 september 2004, LJN AR5362.

op een schadevergoeding in de vorm van wettelijke rente recht geeft⁵³⁶. Deze regel is te vinden in artikel 119 van Boek 6 NBW.

8.266. De verjaringsregeling m.b.t. de vorderingen wegens hulpverlening naar Nederlands recht stemt overeen met artikel 23.1 en 23.2 van het Bergingsverdrag 1989. De Nederlandse wetgever heeft voorts gebruik gemaakt van de mogelijkheid, ingesteld door artikel 23.3 van het Verdrag, om een bijkomende verjaringstermijn voor verhaalsvorderingen vast te stellen. Artikel 8:1820, lid 3 van het Burgerlijk Wetboek luidt als volgt:

In afwijking van het eerste lid kunnen rechtsvorderingen tot verhaal op een derde zelfs na afloop van de in dat lid genoemde termijn worden ingesteld gedurende een termijn van drie maanden, te rekenen van de dag waarop degene die een zodanige rechtsvordering tot verhaal instelt ten aanzien van het van hemzelf gevorderde een regeling heeft getroffen of waarop hij te dien aanzien in rechte is aangesproken⁵³⁷.

Een regeling m.b.t. de onmogelijkheid van beslag komt sinds de invoering van het Bergingsverdrag 1989 in het Nederlandse wetboek blijkbaar niet meer voor⁵³⁸.

8.267. Het Nederlandse Wetboek van Rechtsvordering bevat een bijzondere regel inzake de internationale bevoegdheid m.b.t. hulpverlening. Op grond van artikel 637 is bevoegd:

- de rechter van de woonplaats van de verweerder, en
- de rechter van de plaats waar de hulp is verleend, en
- de rechter van de plaats waar het schip te boek staat⁵³⁹.

Daarnaast kan ook artikel 767 van het Wetboek van Rechtsvordering van belang zijn, dat “bij gebreke van een andere weg om een executoriale titel in Nederland te verkrijgen” de rechtbank bevoegd maakt waarvan de voorzieningenrechter verlof tot beslag heeft verleend.

De bepalingen van het Wetboek van Rechtsvordering gelden evenwel onverminderd de bepalingen in verdragen en EG-Verordeningen (art. 1 Rv). Zij zullen dus slechts spelen voor zover het Scheepsbeslagverdrag 1952 en de Brussel I-Verordening niet toepasselijk zijn⁵⁴⁰.

8.268. De Nederlandse *Wet bepalingen van internationaal privaatrecht met betrekking tot zeerecht en binnenvaartrecht* bevat geen regeling betreffende hulpverlening. Volgens de Memorie van Toelichting was aan een conflictregel geen behoefte omdat in de praktijk grotendeels eenvormig recht wordt toegepast; m.n. wordt vaak gecontracteerd op de condities van LOF en waren de meeste landen partij bij het Bergingsverdrag 1910 (thans het Bergingsverdrag 1989). In voorkomend geval zou aansluiting kunnen worden gezocht bij de conflictregels inzake aanvaring. Ook het recht van de haven waar het geredde vaartuig is binnengebracht of van de plaats van de

⁵³⁶ Theunisse, G., *No cure-no pay Contra de Staat der Nederlanden*, Culemborg, Boek op Verzoek, 2005, 150-151.

⁵³⁷ Zie nader *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, nr. 3, 10.

⁵³⁸ Zie *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, nr. 3, 10-11; Cleton, 276.

⁵³⁹ Artikel 637, lid 1. bepaalt:

In zaken van hulpverlening is artikel 635 van overeenkomstige toepassing en is voorts mede bevoegd de rechter binnen het rechtsgebied van wie de hulp is verleend.

Artikel 635 bepaalt op zijn beurt:

In zaken van aanvaring of van een voorval als bedoeld in artikel 541 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, is mede bevoegd de rechter van de plaats waarin het kantoor waar het schip te boek staat in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek, is gelegen.

Daarnaast is ook de rechter bevoegd die wordt aangewezen door de regeling van “relatieve bevoegdheid” in de artikelen 99 e.v., die *in casu* de rechter van de woonplaats of werkelijke verblijfplaats van de gedaagde als bevoegd aanduiden.

⁵⁴⁰ Zie ook Cleton, 276-277; Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 69-70.

hulpverlening zouden in aanmerking komen⁵⁴¹. Boonk was van mening dat, wanneer een overeenkomst van hulpverlening is gesloten, en voor zover het Bergingsverdrag 1989 niet toepasselijk is, het EVO-Verdrag dient te worden toegepast⁵⁴². Sinds de inwerkingtreding ervan, moet t.a.v. een hulpverleningsovereenkomst de Rome I-Verordening worden toegepast.

- ANDERE LANDEN

8.269. Uit een synopsis van antwoorden op een CMI-*questionnaire* over de implementatie van het Bergingsverdrag 1989 uit 2007 bleek het volgende:

The provisions of the Convention have been given the force of law in Belgium, Canada, Croatia, France, Greece (law 2391/1966), Italy, Lithuania, Netherlands, New Zealand, Romania, United Arab Emirates, 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 Neuordnung 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), the Russian Federation (Chapter XX of the Merchant Shipping Code) and Sweden, where the Convention has been implemented by transformation, by means of changes in Chapter 16 of the [Maritime] Code. Poland, whose ratification is still pending, has already incorporated in its Maritime Code most of the provisions of the Convention.

The Convention has not been implemented yet by Nigeria. A Maritime Law Reform Committee was established in 1999 by the Federal Minister of Transport with the task to update the entire corpus of Nigerian maritime legislation, including a new Merchant Shipping Act which incorporates the Salvage Convention. The draft prepared by such Committee is being considered by the National Assembly. Until the enactment of the new Merchant Shipping Act, salvage will remain governed, in Nigeria, by the 1910 Convention⁵⁴³.

8.270. De regeling betreffende berging in het Noors Maritiem Wetboek van 1994 is sterk door het Bergingsverdrag 1989 geïnspireerd.

In de definitie van milieuschade is ook schade "in the economic zone of Norway" vermeld (Section 441, d).

De bepalingen worden uitdrukkelijk van toepassing verklaard wanneer een geschil m.b.t. berging voor een Noorse rechter of arbiter wordt gebracht (Section 442, eerste lid). Als algemene conflictenrechtelijke verwijzingsregel inzake berging wordt dus ook hier de *lex fori* gehanteerd.

De bergingsbepalingen zijn toepasselijk op hulp verleend door staatschepen (Section 442, tweede lid). I.v.m. berging door of onder toezicht van de overheid is bovendien bepaald:

⁵⁴¹ Boonk, 277.

⁵⁴² Boonk, 278.

⁵⁴³ Website van het CMI, http://www.comitemaritime.org/worip/pdf/Salvage_conv_1989WP.pdf (vet weggelaten).

The provisions of the present Chapter have no limiting effect on rules which otherwise apply to salvage operations carried out by or under the supervision of public authorities. Salvors who have taken part in such salvage operations are entitled to salvage reward or special compensation according to the provisions of this Chapter (Section 442, derde lid).

Voorts zijn de wetsbepalingen niet toepasselijk op permanente installaties of pijpleidingen voor “petroleum activities” – waardoor Noorwegen het toepassingsgebied van het Bergingsverdrag 1989 licht heeft verruimd⁵⁴⁴ – en evenmin op erfgoedschepen of -objecten (Section 442, vierde lid).

De Noorse wetgever heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om één van de belanghebbenden tot initiële schuldenaar van het bergloon te maken (zie Section 447). Er geldt ook geen hoofdelijkheid tussen scheepeigenaar en ladingeigenaar. Blijkens de wettekst zijn de scheepseigenaar en de “reder” wel hoofdelijk gehouden tot betaling van de bijzondere vergoeding⁵⁴⁵. De overeenstemming van deze laatste regel met het Bergingsverdrag 1989 lijkt dubieus. Overname ervan in het Belgisch Scheepvaartwetboek is derhalve niet aangewezen.

Section 451 van het Noors Maritiem Wetboek bevat een uitvoerige regeling met betrekking tot de verdeling van bergloon tussen de scheepseigenaar en de bemanning. De bepaling luidt als volgt:

Section 451. Apportionment of Salvage Reward between the Shipowner and Crew

When a ship registered in Norway has salvaged something on a voyage, the salvage reward shall first compensate any damage that the ship, cargo or other property on board may have sustained in the salvage operation, and also expenditure for fuel, wages and food for the master and crew incurred in connection with the salvage.

The remainder, the net salvage reward, shall be apportioned according to the following rules:

1) The reder shall receive three fifths. Of the remainder, the master shall receive one third and the those belonging to the genuine crew two thirds. The share of the crew shall be apportioned in proportion to their respective wages. The share of the master shall nevertheless always be at least twice that of the most highly paid crew member. A pilot on board a salvaging ship participates in the distribution of the share of the crew even if the pilot is not in the employment of the reder, and shall in the event receive a share corresponding to the wages of the senior mate.

2) If the salvage was carried out by a fishing or catching vessel in use as such, four fifteenths shall be distributed equally between the members of the crew, including a pilot on board, of the fifth period of subparagraph 1. Of the remainder, one further crew member's share shall go to the master seiner, and to the master in total two single crew member shares, but at least two fifteenths of the net salvage reward. The rest goes to the reder. The provisions of this subparagraph do not apply to vessels in use in pelagic whaling.

3) If the salvage was performed by a Norwegian State-owned ship in use for purposes of a public law nature, the State shall receive three fifths. The remainder shall be distributed among those on board according to rules laid down by the King. The State may refrain from claiming salvage rewards without incurring liability towards those on board.

4) When there are exceptional reasons indicating a different apportionment, exceptions can be made to the apportionment rules of subparagraphs 1, 2 and 3.

A master or crew member can not waive his or her rights according to this Section unless they have signed on a salvage vessel specially equipped for salvage, or the waiver was made in connection with signing on and relates to a particular salvage operation. In such cases as mentioned in subparagraph 2 of the second paragraph, deviating rules as to apportionment can be agreed by collective agreement.

As soon as the salvage reward has been fixed by agreement or final judgment, the shipowner shall send each person entitled to a share of the salvage reward notification of the amount of the reward and a plan

⁵⁴⁴ Zie *supra*, nr. 8.175.

⁵⁴⁵ Falkanger-Bull-Brautaset, 494.

for its distribution. Claims according to subparagraph 4 of the second paragraph or other objections to the distribution must reach the shipowner no later than three months after the notification was sent. If the ship is not registered in Norway, the laws of the State in which it is registered shall apply.

Conform artikel 15.2 van het Bergingsverdrag 1989 geldt de Noorse regeling uitdrukkelijk voor Noorse schepen. De verdeling van het bergloon tussen de scheepseigenaar en de bemanning wordt immers bepaald door het recht van de vlag van het schip.

Voorts bevat Section 454 een regeling m.b.t. de internationale rechtsmacht van rechters en verwante procedurele regelen. De bepaling luidt als volgt:

Section 454 Rules of Procedure

An action for the fixing or apportionment of a salvage reward or special compensation can be brought at the place where the salvage took place or where the salvaged items were brought ashore. An action for apportionment according to Section 451 must be brought in the jurisdiction where the salvage vessel has its home port or, as the case may be, where the action for the fixing of a salvage reward or special compensation or for apportionment according to Section 448 was brought.

The person who brings an action for the apportionment of a salvage reward or special compensation must sue jointly all those against whom his claims are made. If such an action has been brought, other actions concerning the distribution must be brought at the venue where the first action was brought. The Court consolidates the actions for joint hearing and judgment in so far as this is permitted, cf. Section 98 of the Dispute Act.

Deze nationale regelen van internationale rechtsmacht zullen uiteraard slechts spelen voor zover het Verdrag van Lugano niet toepasselijk is.

8.271. In de Italiaanse *Codice della navigazione* figureren nog steeds de volgende IPR-bepalingen:

Articolo 13 - Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero.

Le obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero compiuti in alto mare sono regolate dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile che ha prestato il soccorso o compiuto il ricupero.

La stessa legge regola la ripartizione del compenso per assistenza, salvataggio e ricupero fra l'armatore o l'esercente e l'equipaggio.

Articolo 14 - Competenza giurisdizionale.

Oltre che nei casi previsti dall'articolo 4 del codice di procedura civile, le domande riguardanti urto di navi o di aeromobili ovvero assistenza, salvataggio o ricupero in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato possono proporsi avanti i giudici della Repubblica, se la nave o l'aeromobile che ha cagionato l'urto o che è stato assistito o salvato, ovvero le persone salvate o le cose salvate o recuperate si trovano nella Repubblica.

8.272. Artikel 766 van het Sloveens Maritiem Wetboek van 2001 en artikel 778 van het Kroatisch Maritieme Wetboek van 2004 bevatten een bijzondere bepaling met betrekking tot de schuldenaar van het bergloon ten aanzien van de berger. Wanneer geen bergingsovereenkomst werd getekend, zijn de scheepseigenaar en de eigenaars van de geredde goederen elk slechts gehouden tot de betaling van hun proportioneel deel van het bergloon. Wanneer door de gezagvoerder of de scheepseigenaar wél een bergingsovereenkomst werd getekend, zijn de eigenaars van de goederen enkel gehouden tot de betaling van hun proportioneel deel, terwijl de scheepseigenaar aansprakelijk is voor het gehele bergloon, met recht van verhaal tegen de eigenaars van de goederen.

Ook artikel 782 van het Kroatisch Maritiem Wetboek wekt de aandacht. Deze bepaling luidt als volgt:

Each crew member of the salvager ship may, after the expiry of one year from the termination of the salvage operations, take legal action against the ship operator of the salvaged ship or owner of other salvaged property, claiming his apportionment of the salvage reward, provided the salvor itself has not, within that period, initiated the claim for payment of the salvage reward.

Een bemanningslid mag dus pas vanaf één jaar na de bergingsoperaties een rechtstreekse vordering tegen de geholpene instellen en dit op voorwaarde dat de berger zelf nog geen vordering tot betaling van bergloon heeft ingesteld. Een gelijkaardige bepaling komt voor in artikel 772 van het Sloveens Maritiem Wetboek.

8.273. In Canada heeft het Bergingsverdrag 1989 luidens section 142(1) van de *Canada Shipping Act 2001* kracht van wet gekregen en is het opgenomen in *Schedule 3* bij de Act⁵⁴⁶.

Voor de toekenning van een bergloon wordt in Canada, zoals in andere Anglo-Amerikaanse rechtssystemen, vereist dat de hulp vrijwillig werd verleend. Een overheid die op grond van haar wettelijke verplichtingen hulp verleent, kan hier normaal geen bergloon voor ontvangen. Een uitzondering geldt voor zogenaamde *Crown vessels*⁵⁴⁷.

8.274. Ook in het Zuid-Afrikaanse recht, waarin het Bergingsverdrag 1989 is geïmplementeerd via de *Wreck and Salvage Act, 1997*⁵⁴⁸, wordt i.v.m. het recht op bergloon traditioneel het vereiste van vrijwilligheid gehanteerd. In een interessante uitspraak van het High Court of South-Africa (Durban and Local Coast Division) werd evenwel beslist dat aan het vereiste van vrijwilligheid is voldaan wanneer hulp is verleend door een onderneming die volledig in eigendom is van de Staat en waaraan de Staat de bevoegdheid heeft overgedragen om, *inter alia*, havens te beheren en te exploiteren. Deze overheidsonderneming had dus wel degelijk recht op bergloon⁵⁴⁹.

8.275. De bepalingen over berging van het Chinees Maritiem Wetboek van 1992 zijn quasi letterlijk uit het Bergingsverdrag 1989 overgenomen.

De Chinese wetgever heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om één van de belanghebbenden tot initiële schuldenaar van het bergloon te maken.

Artikel 190 bevat een louter nationale regeling m.b.t. de mogelijkheid om het geredde schip en de geredde goederen gedwongen te laten verkopen wanneer het bergloon niet binnen de 90 dagen na de berging betaald is of een gepaste zekerheid werd gesteld.

T.a.v. berging door of onder toezicht van de overheid gelden de gewone regels (art. 192).

⁵⁴⁶ Tetley, IMAAL, 326, vn. 23; Gold-Chircop-Kindred, 599.

⁵⁴⁷ Gold-Chircop-Kindred, 606-607.

⁵⁴⁸ Hare, 284.

⁵⁴⁹ *Transnet Limited v. mv Mbasbi, the cargo laden on board the mv Mbasbi and Safbank Line Limited*, besproken op http://www.comitemaritime.org/jurisp/ju_salvage989.html.

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

8.276. Tijdens de eerste consultatie a.d.h.v. het Groenboek werd door verschillende leden van de BVZ aangegeven dat de incorporatie van het Bergingsverdrag 1989 in een alomvattend zeerechtelijk wetboek nuttig kan zijn. Daarbij werd erop gewezen dat veel privaatrechtelijke maritieme verdragen in het verleden onvolledig of onjuist in de Belgische wet werden opgenomen en dat de geïncorporeerde verdragen vaak niet tijdig worden aangepast van zodra nieuwe verdragen of protocols van toepassing zijn. Ook in dit verband werd uitdrukkelijk naar de bepalingen betreffende hulp en berging verwezen.

Ook HvB-A, KBRV en KBZ-KBMA-BZB steunden de incorporatie van het Bergingsverdrag 1989 in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

T.a.v. deze incorporatie werd tijdens de eerste consultatieronde geen enkele afwijzende visie opgetekend. Er mag dus van worden uitgegaan dat zij breed wordt gedragen.

8.277. Op de vraag of de contractvrijheid uitdrukkelijk in de wet dient te worden bevestigd, wees BVZ erop dat het Bergingsverdrag 1989 sowieso van suppletief recht is, ofschoon één lid meende dat de bepalingen van openbaar belang zijn, de rechter in alle omstandigheden een controlemogelijkheid moet behouden en hiervan contractueel niet mag worden afgeweken.

HvB-A, KBRV en KBZ-KBMA-BZB meenden dat de contractvrijheid best uitdrukkelijk in de wet zou worden bevestigd.

De International Group of P&I Clubs vond dat een uitdrukkelijke vermelding van de contractvrijheid in het Belgisch Scheepvaartwetboek wenselijk is indien dat de partijautonomie zou versterken. Zij wees erop dat hulpverleningscontracten essentieel een kwestie van privaat recht zijn, zodat de contractvrijheid dient te spelen.

8.278. Gevraagd of de wetgever rekening dient te houden met recente ontwikkelingen zoals LOF 2000 en de SCOPIC-clausule, en zo ja op welke wijze, antwoordde BVZ dat het gewoon overnemen van de bepalingen ervan moeilijk lijkt te zijn omdat ze voorzien in Engels recht en arbitrage. Bovendien rees de vraag of het wel aan de wetgever is om vreemde contracten over te nemen. Ook KBRV was van mening dat de SCOPIC 2000 niet in het Belgisch Scheepvaartwetboek moet worden geïncorporeerd. De International Group of P&I Clubs wees erop dat LOF 2000 en de SCOPIC-clausule voorkomen uit initiatieven van de sector zelf, goed worden begrepen en effectief zijn in hun huidige vorm. Zij vond niet dat deze contracten dienen te worden onderworpen aan bijzondere wetgeving. HvB-A en KBZ-KBMA-BZB meenden dat met de bedoelde recente ontwikkelingen wel rekening dient te worden gehouden. Zij gingen echter niet in op de vraag op welke wijze dit zou moeten gebeuren.

8.279. KBZ-KBMA-BZB gaven aan dat bergers moeten worden aangemoedigd om een rol te spelen bij de voorkoming, bestrijding of beperking van verontreiniging. De stelling van de International Salvage Union dat een recht op vergoeding voor *environmental salvage* moet worden ingevoerd, is volgens hen terecht en verantwoord. Ook HvB-A ondersteunde het voorstel om het treffen van milieumaatregelen aan te moedigen.

BVZ vroeg zich af waarom in het Groenboek slechts sprake was van *environmental salvage*. Minstens even belangrijk is naar haar mening de zogenaamde *liability salvage*. Een berger die erin

slaagt een kunstwerk (b.v. brug) te vrijwaren van zekere beschadiging, maar er niet in slaagt het schip en/of de lading zelf te redden, heeft een nuttig resultaat behaald. Dergelijk nuttig resultaat verdient een beloning, zelfs indien noch schip noch lading gered zijn. De actie vermeerdt immers een aansprakelijkheidsvordering van de eigenaar van het kunstwerk tegen het schip en dus lastens de verzekeraars van het schip. BVZ stelde voor om een bergloon toe te kennen voor *liability salvage*, doch beperkt tot een bepaald bedrag. Ook de erkenning van *environmental salvage* werd door BVZ positief beoordeeld. Praktisch suggereerde BVZ een additionele wettelijke bescherming voor de bergers in gevallen waar het Bergingsverdrag 1989 niet van toepassing is, zoals dat van hulp m.b.t. een zaak die blijvend en opzettelijk aan de kust is bevestigd, of dat van een zuivere *liability salvage*. Het Belgische recht zou kunnen voorzien in de toepassing op zulke gevallen van de *lex fori* en een vergoeding kunnen toekennen conform de principes van artikel 14 van het Verdrag. Zelfs als de bergers geen nuttig resultaat bereiken in de zin van de redding van schip, lading of een zaak in het water, zouden zij wegens de voorkoming van milieuschade of aansprakelijkheidsschade alsnog een beloning kunnen bekomen. Het alternatieve systeem zou echter enkel in werking moeten treden voor zover de verdragsbepalingen zelf niet in een beloning voorzien. De bedoeling mag niet zijn om de berger een kans op beloning te geven wanneer hij zijn taak onder het Verdrag niet naar behoren heeft vervuld.

KBRV stelde dat bergers moeten worden aangemoedigd om een rol te spelen bij de voorkoming, bestrijding of beperking van verontreiniging op voorwaarde dat dit geschiedt met een verwijzing naar de criteria die worden vooropgesteld door artikel 13 van het Bergingsverdrag 1989.

De International Group of P&I Clubs was van mening dat bergers heden voldoende worden aangemoedigd om schade aan het milieu te voorkomen of te beperken. Zij wees erop dat artikel 13 van het Bergingsverdrag 1989 reeds bepaalt dat het normale bergloon wordt vastgesteld rekening houdend met de inspanningen geleverd bij het voorkomen of beperken van schade aan het milieu. Daarnaast is er de bijzondere vergoeding van artikel 14, die de berger volledige kostenrecuperatie garandeert. Ten slotte is er nog de in samenwerking tussen de International Group en de International Salvage Union tot stand gebrachte SCOPIC-clausule, welke is bedoeld om samen met LOF te worden gehanteerd en een alternatieve vergoedingsmethode inhoudt. SCOPIC bevat inz. een overeengekomen vergoedingstarief voor personeel, uitrusting en sleepboten gebruikt bij de berging, en geeft de berger zelfs recht op een verhoging met 25 %. De SCOPIC-clausule wordt in ongeveer 20 % van de LOF-bergingszaken ingeroepen. De International Group of P&I Clubs was dan ook stellig van mening dat de bergers momenteel ruim voor hun milieu-inspanningen worden beloond en dat er geen bijkomende beloning nodig is.

Het Directoraat-Generaal Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu vertolkte een gelijkaardige opinie als de International Group of P&I Clubs. Het wees erop dat het Bergingsverdrag 1989, in strijd met de beweringen van de International Salvage Union, wel degelijk “adequate incentives” geeft teneinde de berging ter voorkoming van dreigende milieuschade aan te moedigen. De mogelijkheid om, ingeval van een succesvol optreden van de berger, een bijzondere vergoeding te bekomen die 100% hoger is dan de effectieve uitgaven (investeringskosten inclusief), omvat uiteraard reeds een winstelement. Bovendien wees het Directoraat-Generaal op de mogelijkheid om het systeem van het Bergingsverdrag 1989 buiten werking te stellen en gebruik te maken van de SCOPIC-clausule. Indien men zou vinden dat deze clausule niet-adequate tarieven omvat, of dat de bonus van 25% niet volstaat, dienen deze tarieven misschien aangepast te worden, maar telkens op basis van de effectieve uitgaven (investeringskosten inclusief). Het Directoraat-Generaal Leefmilieu zag niet in wat met een vergoeding van de berger op basis van de effectieve uitgaven (investeringskosten inclusief), vermeerderd met een rechtvaardige bonusvergoeding die van de kwaliteit van de

interventie afhangt, het probleem is. Een verband leggen met de waarde van het leefmilieu dat dankzij de interventie niet aangetast is, zou volgens het Directoraat-Generaal Leefmilieu de poort openzetten naar woekerwinsten.

8.280. KBZ-KBMA-BZB stelden dat de nieuwe bepalingen over berging België aantrekkelijk moeten maken voor bergingsarbitrages. Dat was ook de mening van HvB-A, dat echter opmerkte dat om België aantrekkelijker te maken als arbitragecentrum meer nodig is dan een betere codificatie van de regelgeving inzake berging, en dat er m.n. ook nood is aan een betere organisatie van de arbitrage zelf.

BVZ merkte op dat een correcte interpretatie van het Bergingsverdrag 1989 met een juiste beloning van de bergers tot gevolg de Belgische jurisdictie of arbitrage voor bergers aantrekkelijk zal maken. Heden vermijden de bergers het Belgische forum omdat er minder hoge beloningen worden toegekend. Het Engelse arbitragesysteem is voor bergers gunstiger en de andere betrokkenen, de lading- en de cascoverzekeraars, zien in deze praktijk geen bezwaren. Het eindresultaat is dat de Engelse arbiters bergingszaken aantrekken. Wanneer het niet over concrete zaken gaat, zijn ook de verzekeraars van lading en schip van mening dat, mede in hun eigen belang, substantiële beloningen voor bergers nodig zijn. Zonder bergers, die in staat zijn om de nodige zware investeringen te verrichten, zou de schade immers nog groter zijn.

KBRV merkte op dat de berger de betrokken jurisdictieclausules in LOF zou moeten aanpassen opdat Belgisch recht van toepassing zou kunnen zijn. Men is echter terughoudend om dergelijke standaardclausules aan te passen, aangezien deze clausules (zoals de SCOPIC-clausule) het resultaat zijn van complexe onderhandelingen. Bovendien wees KBRV erop dat LOF niet is geconstrueerd voor de toepassing van Belgisch recht. Indien men het Belgische recht aantrekkelijk wil maken voor arbitrageclausules, zou ook hieraan tegemoet moeten worden gekomen.

8.281. Gezonken schepen en andere eigendommen, die zich al dan niet in een gezonken schip bevinden, moeten voor BVZ slechts onder de bepalingen van het Bergingsverdrag 1989 vallen wanneer zij in gevaar verkeren. Zij meende dat dit ook de strekking is van het Verdrag, dat in artikel 1.a) “gevaar” als principieel criterium vooropstelt. Wanneer gezonken schepen of zaken niet in gevaar verkeren, achtte zij het niet wenselijk dat de bepalingen van het Bergingsverdrag 1989 zouden worden toegepast.

KBRV stond weigerachtig tegenover een bepaling om gezonken schepen en andere eigendom, die zich al dan niet in een gezonken schip bevindt, onder het begrip “zaak” te laten vallen. Zij wil de cumulatieve toepassing van de bergingswetgeving en de wrakkenwetgeving vermijden.

8.282. Het Directoraat-Generaal Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu achtte het wenselijk een uitbreiding te onderzoeken van de definitie van het begrip milieuschade opgenomen in artikel 1(d) van het Bergingsverdrag 1989.

BVZ maakte reserves ten aanzien van een eventuele uitbreiding van het begrip milieuschade tot schade aan het milieu in de volle zee of de EEZ. Zij meende dat deze uitbreiding, wegens de primauteit van het Verdrag in de Belgische rechtsorde, mogelijk zonder gevolg zou blijven. Anderzijds zou, voor gevallen waar het Verdrag niet van toepassing is, eventueel wel een alternatieve regeling kunnen worden ingesteld.

KBRV oordeelde dat België op dit vlak geen voortrekkersrol moet spelen. Eventueel zou België een motie kunnen indienen bij de IMO om het Verdrag op dit punt te wijzigen, maar momenteel zou er geen reden zijn om in het Belgisch Scheepvaartwetboek van het Verdrag af te wijken.

De International Group of P&I Clubs vond de huidige definitie in het Verdrag voldoende ruim.

8.283. Met betrekking tot de eventuele uitbreiding van de toepasselijkheid van de verdragsbepalingen op platforms en booreenheden formuleerde de BVZ dezelfde reserves als t.a.v. de uitbreiding van het begrip milieuschade. Binnen het toepassingsgebied van het Verdrag kan de Belgische wet niet van de verdragsbepalingen afwijken.

KBZ-KBMA-BZB stelden dat het wenselijk is om de regels inzake berging op platforms en booreenheden toepasselijk te maken. Zij wezen in het bijzonder op de problematiek van de FPSO-schepen.

KBRV meende dat dergelijke uitbreiding interessant zou kunnen zijn, maar nader onderzoek naar de consequenties vergt.

De International Group of P&I Clubs deelde mee voor de bedoelde tuigen geen dekking te verlenen en zich dan ook niet over de kwestie te kunnen uitspreken.

8.284. Overheden moeten volgens BVZ slechts recht op bergloon krijgen wanneer zij vrijwillig hulp hebben verleend, zonder daartoe een voorafgaandelijke plicht te hebben. Dit zou een basisregel van de berging zijn en er zou geen reden zijn om ervan af te wijken. In de realiteit zouden de overheidsdiensten eerder uitzonderlijk zonder voorafgaandelijke plicht optreden.

De International Group of P&I Clubs was in wezen dezelfde mening toegedaan. Zij benadrukte dat het bergloon dient te worden bepaald in overeenstemming met het Bergingsverdrag 1989 en dat geen andere rechten dan het bergloon mogen worden toegekend.

KBRV had geen bezwaar tegen de toekenning aan overheden van een recht op bergloon. Zij stelde voor om te verwijzen naar LOF en de SCOPIC-clausule.

KBZ-KBMA-BZB meenden dat overheden in principe geen bergloon moeten krijgen, maar deze mogelijkheid misschien toch moet worden overwogen omdat DAB Vloot zich wil opstellen als een dienst die commerciële opdrachten wil aanvaarden. DAB Vloot zelf nam over het recht op bergloon van de overheid geen standpunt in.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen wees erop dat de betekenis van het begrip “verplichting” in de zin van artikel 5.3 van het Bergingsverdrag 1989 nader dient te worden onderzocht. De wettelijke verplichting om brand te bestrijden in de haven van Antwerpen zou bijv. op de Stad Antwerpen rusten. Wat betreft de inzet van een havensleepboot in het kader van berging bestaat echter onduidelijkheid. De huidige cassatierechtspraak terzake zou geen antwoord bieden. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen achtte het wenselijk om, gelet op de gewijzigde bevoegdheidsverdeling tussen stad en haven, nadere regelgeving inzake het recht op bergloon vast te stellen. Ook het toekennen van een scheepsvoorrecht als berger zou hierbij moeten worden onderzocht.

8.285. Voor BVZ is artikel 14 van het Bergingsverdrag 1989 duidelijk in de zin dat enkel de scheepseigenaar de bijzondere vergoeding dient te betalen, terwijl het gewone bergloon op grond

van artikel 13 door alle belanghebbenden wordt gedragen. Op deze punten zou niet van het Verdrag kunnen worden afgeweken.

KBRV achtte het nochtans wel wenselijk én billijk dat alle personen die voordeel ondervinden bij de bergingsactiviteiten in de bijzondere vergoeding moeten bijdragen. KBZ-KBMA-BZB vonden dit ook wenselijk.

De International Group of P&I Clubs stelde dat een bijdrage van alle begunstigden misschien wel billijk zou zijn, maar dat een regel in die zin op ernstige praktische problemen zou stuiten, inz. bij de bepaling wie uit de berging welk voordeel heeft gehaald en hoe de aansprakelijkheid dient te worden verdeeld. Heden is de aansprakelijkheid voor de betaling van de bijzondere vergoeding een risico van de scheepseigenaar, dat wordt gedekt door de P&I Clubs. De International Group bepleitte geen wijziging van het huidige systeem.

8.286. BVZ was van mening dat geredde personen geen bergloon verschuldigd mogen zijn, zelfs indien zij zichzelf door roekeloos handelen in gevaar hebben gebracht. Het is een wettelijke en humanitaire verplichting om mensen in levensgevaar op zee te redden. Deze verplichting wordt strafrechtelijk gesanctioneerd. Een bergloon toekennen voor de redding van mensenlevens is niet wenselijk.

KBZ-KBMA-BZB wezen op de problemen in verband met de definitie van roekeloos gedrag (bijv. i.v.m. een solozeiler).

8.287. Ter zake van de verjaring van verhaalsvorderingen adviseerde BVZ een systeem zoals artikel 91, A, § 3, lid *6bis* van de Zeewet.

Een bijkomende verjaringstermijn van drie maanden voor verhaalsvorderingen werd ook door KBRV ondersteund, maar vergde volgens haar verdere studie.

HvB-A was voorstander van een bijkomende verjaringstermijn voor verhaalsvorderingen, en trouwens niet alleen m.b.t. berging. De magistraten prefereerden een algemene bepaling in die zin voor alle regresvorderingen.

De International Group of P&I Clubs zag in de instelling van een verjaringstermijn van drie maanden voor verhaalsvorderingen na de tweejaarlijkse verjaringstermijn voor vorderingen m.b.t. bergloon problemen, inz. wanneer het bergloon niet binnen de twee jaar wordt toegekend.

8.288. BVZ meende dat het niet wenselijk is om in de nationale wetgeving te preciseren wat in de zin van het Bergingsverdrag 1989 humanitaire doeleinden zijn. Door te definiëren zou de Belgische wetgever eigenlijk normeren en het Verdrag wijzigen.

8.289. Inzake een wettelijk of decretaal regime voor de opvang van schepen in nood in toevluchtsoorden, was BVZ van mening dat België niet *cavalier seul* moet spelen. Het dient zich aan te sluiten bij de verwachte internationale wetgeving in Europese context. Ongetwijfeld doelde BVZ hiermee op de inmiddels in werking getreden Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart⁵⁵⁰, die uiterlijk op 30 november 2010 in het interne recht moest worden omgezet⁵⁵¹. BVZ verklaarde

⁵⁵⁰ *Pb.* 28 mei 2009, L 131/101.

⁵⁵¹ De bepalingen betreffende zogenaamde toevluchtsoorden die reeds in de oorspronkelijke Monitoringrichtlijn waren opgenomen, werden geïmplementeerd in Decr.VI.P. 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de

zich ook voorstander van de instelling van een besluitvormingsmechanisme analoog aan de Engelse SOSREP-structuur.

KBRV gaf aan dat men moet wachten op de complete omzetting van het Erika III-pakket i.v.m. de technische normen en op de omzetting van het aansprakelijkheidspakket (LLMC, HNS, Bunker) om op de situatie een duidelijk zicht te krijgen. In het licht van deze omstandigheden achtte KBRV de invoering van het *CMI Draft Instrument on Places of Refuge* niet gewenst.

Voor KBZ-KBMA-BZB is een wettelijk of decretaal regime dat de opvang van schepen in nood in toevluchtsoorden aanmoedigt duidelijk wenselijk. Het regime zou moeten aansluiten op de wetgeving van de ons omringende landen, het *CMI Draft Instrument on Places of Refuge* en het Erika III-pakket. Voorts zou de afdwingbaarheid van de toegang tot een toevluchtsoord of -haven voor de kapitein moeten worden onderzocht. Ten slotte zou de regelgeving voor de kapitein of zijn raadgever aan wal gemakkelijk te interpreteren moeten zijn.

8.290. De International Group of P&I Clubs deelde voorts haar mening mee dat, naar Belgisch recht, de scheepseigenaar niet enkel aansprakelijk is voor zijn eigen aandeel in het bergloon, maar mede aansprakelijk is voor het aandeel van de andere belanghebbenden, i.h.b. de lading. Voorts zou de berger beslag kunnen leggen op het schip als zekerheid voor het gehele bergloon. In de meeste andere landen zou de berger enkel beslag kunnen leggen op het schip tot zekerheid van de aansprakelijkheid van het schip. Weliswaar is doorgaans de lading aan boord van het schip en wanneer de berger beslag legt op de lading tot zekerheid van de aansprakelijkheid van de lading, zal hij ook beslag op het schip leggen tenzij de lading wordt gelost. Op dit vlak zou het Belgisch recht volgens de International Group of P&I Clubs best worden aangepast.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

8.291. Het Bergingsverdrag 1989 telt een groot aantal verdragspartijen, waaronder belangrijke zeevarende naties. Alle buurlanden van België, met uitzondering van Luxemburg, zijn bij het Verdrag partij. België zelf is relatief laat tot het Verdrag toegetreden en heeft de Zeewet niet met het Verdrag in overeenstemming gebracht. Bij de redactie van het Hoofdstuk van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende berging dient het belangrijkste objectief te zijn om te zorgen voor een correcte inpassing van het Bergingsverdrag 1989 in het Belgische scheepvaartrecht. Tijdens de eerste publieke consultatie werd de incorporatie van het Verdrag in het nieuwe wetboek alvast ruim gesteund.

8.292. Een tweede objectief moet zijn om in het Belgisch Scheepvaartwetboek goed gebruik te maken van de door het Bergingsverdrag 1989 aan de nationale wetgever gelaten beleidsruimte.

Ter ondersteuning van de Belgische scheepvaart- en havensector en het Belgische maritieme forum dient inz. een voor de bergers gunstig wetgevend klimaat te worden gecreëerd. Momenteel

scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (BS 26 oktober 2006) en K.B.17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad (BS 11 oktober 2005); K.B. 10 september 2010 tot wijziging van verscheidene bepalingen ter omzetting van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad, met het oog op het gedeeltelijk omzetten van Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (BS 26 oktober 2010, Ed. 2).

geven bergers immers de voorkeur aan arbitrage in Londen alwaar zij menen te mogen rekenen op een genereuze regelgeving en op een gunstige gezindheid van de arbiters.

In de juridische analyse hierboven werd reeds vastgesteld dat de volgende opties te verkiezen zijn:

- een beperkte uitbreiding van het toepassingsgebied van de bergingsregels tot alle platforms en booreilanden die voldoen aan het begrip schip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek, ook wanneer zij niet op locatie in bedrijf zijn;
- een principiële bevestiging van het recht van de overheid op bergloon;
- een ruime regeling van de vertegenwoordigingsbevoegdheid bij de sluiting van bergingsovereenkomsten;
- de toekenning aan de berger van de mogelijkheid om naar keuze de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker of de diverse belanghebbenden voor het bergloon aan te spreken;
- wat het recht op bergloon van de bemanning betreft, een verwijzing naar het relevante arbeidsovereenkomstenrecht, dus zonder opname van een specifieke materiële regel in het Belgisch Scheepvaartwetboek;
- de uitsluiting van de vordering van een bergloon lastens geredde personen;
- de invoering van een uitdrukkelijke regeling m.b.t. de verschuldigdheid van interesten;
- de invoering van een bijkomende verjaringstermijn voor verhaalsvorderingen;
- de overname van de in het Bergingsverdrag 1989 opgenomen verwijzingsregels.

De algemene strekking van deze voorstellen is om het Belgische wettelijke raamwerk voor berging en de desbetreffende geschillenbeslechting zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Hoewel niet alle antwoorden op het Groenboek unaniem waren, komen de voorgestelde ingrepen in wezen niet met de algemene strekking van de tijdens de eerste publieke consultatie geuite standpunten in botsing, en vinden ze er deels uitdrukkelijke steun in. Daarenboven kunnen de gedane voorstellen deels worden ondersteund door de gemaakte rechtsvergelijkende notities.

8.293. Een probleem dat moeilijk via wetgeving kan worden opgelost is de relatieve laagte van het in België doorgaans toegekende bergloon, waardoor België momenteel geen aantrekkelijk forum is.

Via de opname van een interpretatieregel kan echter worden gepoogd om de Belgische justitiële en arbitrale rechtspraak ertoe aan te zetten om een meer genereus bergloon toe te kennen, dat aansluit bij de gangbare rechtspraak in Londen, dat terzake het leidinggevende forum is.

8.294. De invoering bij wet van *liability salvage* is niet mogelijk zonder eerst het Bergingsverdrag 1989 op te zeggen. Bovendien zijn er ook geen voorbeelden bekend uit andere rechtssystemen en is de problematiek momenteel in onderzoek bij het CMI. Het is in de huidige context niet gewenst om een Belgische uitzonderingswetgeving in het leven te roepen.

Om dezelfde reden is het evenmin mogelijk om een alternatieve nationale regeling m.b.t. *environmental salvage* tot stand te brengen.

E) SLOTSOM

8.295. Ofschoon België partij is bij het Bergingsverdrag 1989, bevat de Zeewet nog steeds de bepalingen van het Bergingsverdrag 1910.

Het belangrijkste objectief van het Hoofdstuk van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende berging dient te zijn om het Bergingsverdrag 1989 correct in het Belgische scheepvaartrecht in te passen.

Een tweede objectief moet zijn om in het Belgisch Scheepvaartwetboek goed gebruik te maken van de door het Bergingsverdrag 1989 aan de nationale wetgever gelaten beleidsruimte. Ter ondersteuning van de Belgische scheepvaart- en havensector en het Belgische maritieme forum dient inz. een voor de bergers gunstig wetgevend klimaat te worden gecreëerd. Momenteel geven bergers immers de voorkeur aan arbitrage in Londen.

Ter aanvulling of uitwerking van het regime vervat in het Bergingsverdrag 1989 verdient het de voorkeur om in het Belgisch Scheepvaartwetboek de volgende ingrepen door te voeren:

- een beperkte uitbreiding van het toepassingsgebied van de bergingsregels tot alle platforms en booreilanden die voldoen aan het begrip schip in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek, ook wanneer zij niet op locatie in bedrijf zijn;
- een principiële bevestiging van het recht van de overheid op bergloon;
- een ruime regeling van de vertegenwoordigingsbevoegdheid bij de sluiting van bergingsovereenkomsten;
- de toekenning aan de berger van de mogelijkheid om naar keuze de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker of de diverse belanghebbenden voor het bergloon aan te spreken;
- wat het recht op bergloon van de bemanning betreft, een verwijzing naar het relevante arbeidsovereenkomstenrecht, dus zonder opname van een specifieke materiële regel in het Belgisch Scheepvaartwetboek;
- de uitsluiting van de vordering van een bergloon lastens geredde personen;
- de invoering van een uitdrukkelijke regeling m.b.t. de verschuldigdheid van interesten;
- de invoering van een bijkomende verjaringstermijn voor verhaalsvorderingen;
- de overname van de in het Bergingsverdrag 1989 opgenomen verwijzingsregels;
- de opname van een interpretatieregel.

B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

B.1. ARTIKEL 8.14. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

A) WETTEKST

8.296.

TITEL 6 – SCHEEPSVOORVALLEN

Hoofdstuk 2 – Berging

Artikel 8.14. Begripsomschrijvingen

§ 1. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° "berging": iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in een bevaarbaar water of in welk ander water dan ook in gevaar verkerend schip of andere zaak;

2° "zaak": iedere zaak die niet blijvend en opzettelijk aan de kust is bevestigd, daaronder begrepen de in risico zijnde vracht;

3° "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 voorvallen;
4° "betaling": iedere krachtens dit Hoofdstuk verschuldigde beloning, vergoeding of schadeloosstelling.

§ 2. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk wordt met een schip gelijkgesteld ieder ander vaartuig, dan wel iedere constructie waarmee kan worden gevaren.

B) TOELICHTING

8.297. Een aantal begrippen dienen specifiek met het oog op het Hoofdstuk van het Belgisch Scheepvaartwetboek over berging te worden gedefinieerd. Deze begripsomschrijvingen horen niet thuis in Titel 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek omdat de begrippen in de in dit Hoofdstuk opgenomen bepalingen betreffende berging een specifieke betekenis hebben.

8.298. De omschrijving van het begrip berging in de voorgestelde § 1, 1° is overgenomen uit artikel 1(a) van het Bergingsverdrag 1989. Het begrip berging vergt als dusdanig dan ook weinig commentaar. Het is uiteraard van essentieel belang om het toepassingsgebied van de regels in dit Hoofdstuk af te bakenen. Deze begripsbepaling kan niet in Titel 1 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden opgenomen omdat het begrip met een andere definitie wordt gebruikt in het internationaal eengemaakte recht inzake aansprakelijkheidsbeperking (zie art. 1.3 LLMC).

8.299. Het begrip “zaak” is een algemeen begrip, dat in andere Hoofdstukken van het wetboek in een andere betekenis kan voorkomen, maar in de bepalingen betreffende berging een specifieke betekenis heeft. De opgenomen definitie is de definitie uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 1(c)). Er wordt vastgehouden aan de term “zaak”. In de corresponderende betaling van Boek 8 NBW (art. 551, c.) wordt gesproken over “goederen”, omdat “zaak” minder goed aansluit bij de insluiting in de definitie van de vrachtvordering⁵⁵². De term "goederen" wordt ook elders gebruikt in de Belgische Nederlandstalige vertaling van het Verdrag, maar met het oog op de consistentie zal dit in de relevante, hieronder voorgestelde bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden gecorrigeerd. De term “zaak” sluit beter aan bij het Belgische juridische taalgebruik, bij de context van het Verdrag, dat in essentie immers op de hulp aan materiële zaken is gericht, bij de authentieke Engelse en Franse teksten (“property”; “biens”) en bij eerdere bedenkingen in dezelfde richting van Belgische rechtsleer⁵⁵³.

8.300. Ook de begrippen “milieuschade” en “betaling” worden in de bepalingen betreffende berging in een specifieke betekenis gebruikt. Zij zijn eveneens uit het Bergingsverdrag 1989 overgenomen (art. 1(d) resp. (e)).

8.301. Met “vessel” wordt luidens het Bergingsverdrag 1989 bedoeld “any ship or craft, or any structure capable of navigation” (art. 1(b)). In Hoofdstuk 1 van Titel 1 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt het begrip “schip” reeds gedefinieerd als “elk tuig, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, dat drijft of heeft gedreven en dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water, met inbegrip van luchtkussenvaartuigen doch met uitsluiting van vaste tuigen, watervliegtuigen en amfibievoertuigen” (art. 3.1, 1°).

⁵⁵² *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, nr. 3, 3.

⁵⁵³ Kegels, A., “Hulpverlening”, in *De Weerd* III, (139), 158, nr. 1364. Behalve i.v.m. de specifieke gevallen van de vracht- en de passagegeldvordering, gaan de voorbereidende werken gaat niet op het onderscheid tussen materiële zaken en goederen in.

De definitie van het schip van het Bergingsverdrag 1989 is allicht ruimer dan de algemene definitie in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, aangezien bijv. watervliegtuigen of amfibievoertuigen er wel onder kunnen vallen. Anderzijds lijken alle schepen die onder de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek vallen, ook onder de ruime definitie in het Bergingsverdrag 1989 te vallen. Derhalve dient te worden aangegeven dat voor de toepassing van het Hoofdstuk betreffende berging ieder ander vaartuig en iedere constructie waarmee kan worden gevaren, met een schip worden gelijkgesteld. Op deze wijze wordt verzekerd dat de bepalingen over berging in het Belgisch Scheepvaartwetboek verdragsconform zullen worden toegepast. De benodigde bepaling is opgenomen in de voorgestelde § 2.

B.2. ARTIKEL 8.15. RECHTSMACHT

A) WETTEKST

8.302.

Artikel 8.15. Rechtsmacht

Onverminderd andere bevoegdheidsgronden, zijn de Belgische rechters bevoegd om van een vordering inzake berging kennis te nemen ingeval de woonplaats van de eiser, de plaats waar het schip geregistreerd of teboekgesteld is dan waar het zijn gewone ligplaats heeft, de plaats waar de hulp is verleend of de plaats waarheen de geredde zaken werden gebracht, zich op het Belgisch grondgebied bevindt.

B) TOELICHTING

8.303. Het is wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een bijzondere bepaling betreffende de internationale rechtsmacht inzake berging op te nemen, die speelt voor zover de bevoegde rechter niet wordt aangewezen door het Scheepbeslagverdrag 1952, de Brussel I-Verordening of het WIPR⁵⁵⁴. Eén van de doelstellingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is om het Belgische forum aantrekkelijk te maken voor maritieme betwistingen. Om efficiënt te zijn, dienen de daartoe getroffen maatregelen versterkt te worden met een ruime rechtsmacht van de Belgische rechters. De in de voorgestelde bepaling vermelde bevoegdheidsgronden worden aanvaard in minstens één van de ons omliggende landen, zodat zij bezwaarlijk als exorbitant kunnen worden beschouwd.

B.3. ARTIKEL 8.16. INTERNATIONALE TOEPASSING

A) WETTEKST

8.304.

Artikel 8.16. Internationale toepassing

§ 1. Dit Hoofdstuk is van toepassing:

1° ingeval een gerechtelijke of scheidsrechtelijke procedure betreffende een door het Internationaal Verdrag van Londen van 28 april 1989 inzake de berging beheerste aangelegenheid aanhangig wordt gemaakt in België;

⁵⁵⁴ Zie reeds *supra*, nr. 8.218.

2° op elke andere in dit Hoofdstuk geregelde aangelegenheid waarop het Belgisch recht van toepassing is.

§ 2. De verdeling van het bergloon tussen de scheepseigenaar, de gezagvoerder en de andere in dienst van ieder bergend schip staande personen wordt bepaald door het recht van de vlag van het bergend schip.

Indien de berging niet is verricht vanaf een schip, wordt de verdeling bepaald door het recht dat van toepassing is op de overeenkomst tussen de berger en zijn ondergeschikten.

§ 3. De mate waarin een buitenlandse publiekrechtelijke rechtspersoon op wie een verplichting rust om hulp te verlenen, gerechtigd is een beroep te doen op de in dit Hoofdstuk bepaalde rechten en rechtsmiddelen, wordt bepaald door het recht van de Staat waar die overheid is gevestigd.

§ 4. Onverminderd § 1, is artikel 8.25 van toepassing op elk schip dat is geregistreerd of teboekgesteld in België of er zijn thuishaven of gewoonlijke ligplaats heeft.

B) TOELICHTING

8.305. De voorgestelde § 1 is een inwerking in het Belgisch Scheepvaartwetboek van artikel 2 van het Bergingsverdrag 1989, met dien verstande dat het Hoofdstuk ook geldt voor de onde Belgisch recht vallende aspecten die niet onder de verdragsregeling ressorteren.

8.306. De voorgestelde § 2 is een eengemaakte objectieve verwijzingsregel, neergelegd in artikel 15.2 van het Bergingsverdrag 1989. In het eerste lid werd rekening gehouden met de duidelijker Engelse versie ("that vessel"). Wanneer het schip geen vlag voert, kan op grond van een verdragsautonome interpretatie allicht worden teruggevallen op het recht van de thuishaven of de gewoonlijke ligplaats. Zoniet, dient te worden teruggegrepen naar het gemeen IPR, voor zover dat de materie van de verdeling van het bergloon beheerst.

8.307. De voorgestelde § 3 is de inwerking van artikel 5.3 van het Bergingsverdrag 1989.

8.308. De voorgestelde § 4 geeft uitvoering aan artikel 10.2 van het Bergingsverdrag 1989.

B.4. ARTIKEL 8.17. MATERIËLE TOEPASSING

A) WETTEKST

8.309.

Artikel 8.17. Materiële toepassing

§ 1. Dit Hoofdstuk is mede van toepassing op vaste of drijvende platforms of verplaatsbare boorinstallaties die schepen zijn, ook wanneer die platforms of boorinstallaties op lokatie in bedrijf zijn voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem.

§ 2. Onverminderd artikel 8.21 is dit Hoofdstuk mede van toepassing op Belgische gezagschepen.

§ 3. Dit Hoofdstuk is niet van toepassing op werkzaamheden in verband met cultureel erfgoed onder water in de Belgische zeegebieden, tenzij zij:
a) door de bevoegde overheid werden toegelaten;
b) in overeenstemming zijn met het Verdrag van 2 november 2001 ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water en de ter uitvoering daarvan vastgestelde regelen; en
c) verzekeren dat de berging van cultureel erfgoed onder water de best mogelijke bescherming daarvan met zich brengt.

B) TOELICHTING

8.310. De in § 1 voorgestelde bepaling is een verruiming van het toepassingsgebied van het Bergingsverdrag, die hierboven omstandig werd gemotiveerd⁵⁵⁵.

8.311. De voorgestelde § 2 moet worden gezien in samenhang met artikel 4 van het Bergingsverdrag 1989⁵⁵⁶.

8.312. Door § 3 wordt de toepassing van het Hoofdstuk over berging gemoduleerd in het licht van het hierboven eveneens besproken UNESCO-Verdrag van 2 november 2001 ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water⁵⁵⁷.

B.5. ARTIKEL 8.18. UITLEGGING

A) WETTEKST

8.313.

Artikel 8.18. Uitlegging

Dit Hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met het Internationaal Verdrag van Londen van 28 april 1989 inzake de berging.

B) TOELICHTING

8.314. Het hier voorgestelde Hoofdstuk bestaat voor een groot deel uit bepalingen die werden overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989. Conform het principe van de verdragsautonome interpretatie dienen deze bepalingen⁵⁵⁸, luidens de hier voorgestelde bepaling, in overeenstemming met het Verdrag te worden uitgelegd.

Dit is des te meer van belang met het oog op de afstemming van de justitiële en arbitrale rechtspraak inzake de begroting van het bergloon op wat internationaal, i.h.b. te Londen, gangbaar is. Het toegekende bergloon moet m.n. rekening houden met het publiek belang van de beschikbaarheid van hoog-kwalitatieve bergingsdiensten en de daartoe noodzakelijke investeringen in uitrusting en personeel.

De afstemming op de leidende Londense tarifieringspraktijk is imperatief in het licht van de volgende overwegingen uit de aanhef van het Bergingsverdrag 1989:

⁵⁵⁵ Zie *supra*, nr. 8.175.

⁵⁵⁶ Zie *supra*, nr. 8.188.

⁵⁵⁷ Zie *supra*, nrs. 8.170-8.174.

⁵⁵⁸ Behalve uiteraard in de mate dat de bepalingen nationale beleidsruimte invullen.

RECOGNIZING the desirability of determining by agreement uniform international rules regarding salvage operations,

[...]

CONSCIOUS of the major contribution which efficient and timely salvage operations can make to the safety of vessels and other property in danger and to the protection of the environment,

CONVINCED of the need to ensure that adequate incentives are available to persons who undertake salvage operations in respect of vessels and other property in danger,

Artikel 13.1 van het Bergingsverdrag 1989 is terzake zo mogelijk nog duidelijker:

The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations [...].

Deze regels moeten in het licht worden gezien van het fundamentele objectief van het bergingsrecht, dat niet is beperkt tot het verzekeren aan de berger, in diens privaat belang, van een adequate vergoeding, maar dat ook het publieke belang omvat van een maximale aanmoediging van berging ter zee⁵⁵⁹. Op basis van de aanmoedigingsfactor verhoogt in de Londense arbitragepraktijk het bergloon steevast met een “uplift” of een “premium”⁵⁶⁰.

Dit brede objectief dient ook de uitlegging en toepassing van de relevante bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek te leiden.

B.6. ARTIKEL 8.19. ANDERE REGELGEVING

A) WETTEKST

8.315.

Artikel 8.19. Andere regelgeving

§ 1. Dit Hoofdstuk doet geen afbreuk aan:

1° Hoofdstuk V van de Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart;

2° de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België;

3° de Wet van 9 april 2007 betreffende de vondst en de bescherming van wrakken;

4° de bepalingen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van bergers.

§ 3. De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de oneigenlijke contracten en de huur van werk en diensten zijn niet van toepassing op berging.

B) TOELICHTING

8.316. De voorgestelde § 1 beoogt opheldering te brengen rond de verhouding tussen het specifieke zeerechtelijke regime van de berging en enkele andere, verwante regelingen⁵⁶¹.

⁵⁵⁹ Zie o.m. Kegels, A., “Hulpverlening”, in De Weerdt III, (139), 144, nr. 1341; Mandaraka-Sheppard, 650; Remond-Gouilloud, 224, nr. 348.

⁵⁶⁰ Zie daarover de beschouwingen in DRT, “The jurisprudence and political economy of salvage awards”, *JIML*, 2009, 459-460.

⁵⁶¹ De opsomming impliceert niet dat dit Hoofdstuk *per se* bovengeschiedt is aan andere, *niet* uitdrukkelijk vermelde regelingen.

8.317. In § 1, 1^o wordt verduidelijkt dat dit Hoofdstuk geen afbreuk doet aan de gelding van de Wrakkenwet, die verplichtingen i.v.m. de verwijdering van wrakken omschrijft, de overheid de bevoegdheid verleent om ambtshalve maatregelen te nemen op kosten en risico van de eigenaar en van de voor het scheepsongeval aansprakelijke persoon, en voorts een aantal bepalingen bevat die tot doel hebben om de effectieve kostenrecuperatie door de overheid te verzekeren, maar aan de scheepseigenaar anderzijds recht geeft op een aansprakelijkheidsbeperking.

In § 1, 2^o wordt erop geattendeerd dat de bepalingen van dit Hoofdstuk betreffende de berging geen afbreuk doen aan de gelding van de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. Bedoelde wet bevat, in zijn artikelen 22 tot 24^{ter}, een aantal bepalingen waarin aan de overheid met bevoegdheid op zee de bevoegdheid wordt verleend om aan de kapitein, de scheepseigenaar, de bergers of een exploitant van een economische activiteit instructies te geven, of om ambtshalve maatregelen te nemen met het oog op het voorkomen, beperken of ongedaan maken van verontreiniging of schade. De scheepseigenaar of de exploitant van de economische activiteit draagt de kosten van de maatregelen en van hem kan worden geëist een borgsom te storten of een garantie te stellen.

De relevante bepalingen van de Wet ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en van de Wrakkenwet lijken met het Bergingsverdrag 1989 verenigbaar. Dit bepaalt immers in artikel 5.1:

This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.

Artikel 9 van het Verdrag bepaalt bovendien:

Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations.

Tijdens de internationale conferentie waar het Bergingsverdrag 1989 werd aangenomen, werd een tekstvoorstel in overweging genomen houdende de verplichting van bergers om m.b.t. maatregelen om verontreiniging te voorkomen de instructies van kuststaten te volgen. De conferentie heeft dit voorstel uiteindelijk niet aangenomen omdat het een publiekrechtelijke bepaling uitmaakte, die niet op haar plaats zou zijn in een verdrag m.b.t. het privaatrecht inzake berging⁵⁶².

Om dezelfde reden worden de bepalingen van de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en van de Wrakkenwet, die eerder van publiekrechtelijke aard zijn, niet in Boek 3 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. Er kan worden volstaan met de bevestiging dat aan deze bepalingen geen afbreuk wordt gedaan.

8.318. In § 1, 3^o wordt bepaald dat de bepalingen van dit Hoofdstuk geen afbreuk doen aan de gelding van de Wet van 9 april 2007 betreffende de vondst en de bescherming van wrakken. In die Wet wordt het statuut van de ontvanger der wrakken geregeld, worden regels voorgeschreven m.b.t. de melding van de vondst van wrakken en wrakstukken, de bewaring ervan en het

⁵⁶² Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 254-269.

eigendomsrecht erop en wordt een kader gecreëerd voor de bescherming van wrakken met archeologische en historische waarde.

De in de genoemde Wet geregelde materies zijn enigszins verwant aan het bergingsrecht, maar staan er toch buiten⁵⁶³. De Wet is, luidens zijn artikel 3, 3°, niet van toepassing op “wrakken en wrakstukken die geborgen worden in het kader van berging in de zin van het Internationaal verdrag inzake hulpverlening, opgemaakt te Londen op 28 april 1989”. Op het problematische karakter van deze bepaling werd hierboven reeds gewezen⁵⁶⁴ en zal n.a.v. de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht worden teruggekomen.

8.319. N.a.v. de herziening van het publiekrechtelijk scheepvaartrecht zal nog worden nagegaan of en in welke mate de onder § 1, 1°-2° vermelde regelgevingen dienen te worden ingewerkt in Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

8.320. Aangezien België thans nog niet gebonden is door het Wrakkenruimingsverdrag 2007, en dit verdrag in voorkomend geval in Boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek zal dienen te worden ingewerkt, wordt in het hier voorgestelde wetsartikel nog geen relatie tot dat Verdrag gelegd. Het Wrakkenruimingsverdrag 2007 maakt omtrent de gelding van het bergingsrecht zelf voorbehoud (zie art. 11.2).

8.321. In § 1, 4° wordt gespecificeerd dat dit Hoofdstuk geen wijziging brengt in de bepalingen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van bergers. Deze materie wordt geregeld in Hoofdstuk 3 van Titel 3, waarin de bepalingen van het LLMC-Verdrag zijn hernomen.

8.322. Het bepaalde in § 2 is enigszins geïnspireerd door artikel 8:577 NBW⁵⁶⁵ maar gaat verder, doordat ook wordt verduidelijkt dat o.m. het gemeenrechtelijke aannemingsrecht niet van toepassing is. De voorgestelde uitsluiting van het gemeen recht is op zich ook van suppletief recht.

De voorgestelde bepaling belet niet dat bijv. de gemeenrechtelijke regels betreffende de zaakwaarneming zouden worden toegepast op de redding van mensenlevens⁵⁶⁶, omdat dat op zich geen berging is in de zin van artikel 8.14, § 1, 1°.

B.7. ARTIKEL 8.20. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

8.323.

Artikel 8.20. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van artikel 8.23 of afbreuk doen aan verplichtingen om milieuschade te voorkomen of te beperken zijn nietig.

⁵⁶³ Vgl. het Nederlandse Burgerlijk Wetboek, waarin de Wet op de Strandvonderij doelbewust niet werd ingevoegd (PG Boek 8 NBW, 580).

⁵⁶⁴ Zie *supra*, nrs. 8.168 en 8.171.

⁵⁶⁵ Zie *supra*, nr. 8.264.

⁵⁶⁶ Zie o.m. *supra*, nrs. 8.212 en 8.213.

B) TOELICHTING

8.324. Het voorgestelde artikel is een aan de redactionele systematiek van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek aangepaste inwerking van artikel 6.1 en 6.3 van het Bergingsverdrag 1989. Het sluit de contractvrijheid uit met betrekking tot de mogelijkheid tot vernietiging en wijziging van de overeenkomsten, zoals omschreven in artikel 8.23 en met betrekking tot de verplichting tot voorkoming of beperking van milieuschade.

B.8. ARTIKEL 8.21. BERGING DOOR OF ONDER TOEZICHT VAN DE OVERHEID

A) WETTEKST

8.325.

Artikel 8.21. Berging door of onder toezicht van de overheid

Een overheid die optreedt als berger en een berger die onder toezicht van de overheid optreedt zijn gerechtigd om op de rechten en rechtsmiddelen voorzien in dit Hoofdstuk een beroep te doen, ten ware zij verplicht waren om de hulp kosteloos verlenen of de vergoeding ervan is geregeld door bijzondere bepalingen.

B) TOELICHTING

8.326. De voorgestelde bepaling is een maximaal vereenvoudigde en verhelderde, maar toch verrdragsconforme herneming van de principes vervat in het naar algemene opvatting eerder ongelukkig geredigeerde artikel 5 van het Bergingsverdrag 1989.

Het – door diverse, hierboven reeds toegelichte beleidsoverwegingen ingegeven⁵⁶⁷ – principe is dat berging door of onder toezicht van de overheid onderworpen is aan het gewone bergingsrecht, maar dat er geen recht op bergloon is wanneer de betrokken berger verplicht is om kosteloos hulp te verlenen of wanneer voor de betrokken berging een publiekrechtelijke vergoedingsregeling voorhanden is. Deze uitzonderingen moeten ook gelden voor de onder het toezicht of inz. in opdracht van de overheid optredende private berger. Het is niet wenselijk dat een bergloon wordt gevorderd voor werkzaamheden die kosteloos moeten geschieden of die reeds gefinancierd worden op een andere basis (bijv. een door de opdrachtgevende overheid betaalde prijs).

B.9. ARTIKEL 8.22. SLUITING VAN BERGINGSOVEREENKOMSTEN

A) WETTEKST

8.327.

Artikel 8.22. Sluiting van bergingsovereenkomsten

§ 1. De gezagvoerder is bevoegd om namens de scheepseigenaar een overeenkomst omtrent berging te sluiten.

⁵⁶⁷ Zie *supra*, nrs. 8.177 e.v.

§ 2. De gezagvoerder en de scheepseigenaar zijn elk bevoegd een zodanige overeenkomst namens de eigenaar van de zaken aan boord van het schip te sluiten.

§ 3. De voorgaande paragrafen gelden onverminderd de bepalingen van dit Wetboek betreffende:

1° de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de gezagvoerder, in de mate dat die dienovereenkomstig ruimer is;

2° de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de door of voor de gezagvoerder gestelde handelingen;

3° de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de scheepsagent.

B) TOELICHTING

8.328. De voorgestelde bepaling neemt artikel 6.2 van het Bergingsverdrag 1989 over, waarvan de formulering licht werd aangepast, en waaraan met het oog op de overzichtelijkheid ook een indeling in paragrafen werd toegevoegd.

8.329. Om redenen van consistentie wordt in het artikel het begrip “scheepeigenaar” gebruikt in plaats van “eigenaar van het schip”. Verder wordt het begrip “gezagvoerder” gebruikt in plaats van het begrip “kapitein”. De bepalingen betreffende berging zijn immers niet alleen van toepassing op de kapitein in de betekenis van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, m.n. de kapitein van een zeeschip. Ook de gezagvoerders van andere schepen dienen over deze vertegenwoordigingsbevoegdheid te beschikken. Ook in Nederland wordt ervan uitgegaan dat de schipper in noodgevallen de bevoegdheid heeft om niet alleen het schip, maar ook de lading bij het sluiten van bergingsovereenkomsten te verbinden, maar wordt dit niet in de wet geëxpliciteerd⁵⁶⁸. Bovendien moet de bevoegdheid toekomen aan eenieder die de normale kapitein of andere gezagvoerder vervangt en feitelijk het bevel voert, in de zin de algemene definitie van het begrip gezagvoerder in artikel 5.1, 3° van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. De toekenning van vertegenwoordigingsbevoegdheid aan andere personen dat de kapitein in strikte zin is geenszins met het Bergingsverdrag 1989 in strijd⁵⁶⁹.

8.330. In tegenstelling tot de bepalingen van het Verdrag, wordt in § 2, tussen “de gezagvoerder” en “de scheepseigenaar”, het woord “en” gebruikt, in plaats van “of”, aangezien uit de voorbereidende werken van het Verdrag blijkt dat het de bedoeling van de verdragspartijen was om beiden in alle gevallen de bevoegdheid te verlenen om namens de eigenaar van de zaken aan boord een overeenkomst te sluiten⁵⁷⁰. Ter verdere verduidelijking is ook het woord “elk” ingevoegd.

8.331. De vertegenwoordigingsbevoegdheid m.b.t. bergingscontracten die in de hier voorgestelde bepaling wordt toegekend, vormt een *lex specialis* t.a.v. de algemene vertegenwoordigingsbevoegdheden van inz. gezagvoerders en scheepsagenten, zoals elders in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geregeld. Om de sluiting van bergingsovereenkomsten te faciliteren, wordt in het artikel een uitdrukkelijke kruisverwijzing opgenomen⁵⁷¹. Te noteren valt dat de scheepsagent ter zake slechts hoogst uitzonderlijk tussenkomt. In de praktijk treedt soms ook de loods op. Dit behoeft hier geen regulering, noch aanmoediging. De bevoegdheid ter zake van binnen de Vlaamse bevoegdheidssfeer optredende loodsen kan worden geregeld door

⁵⁶⁸ *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, nr. 3, 10; vgl. art. 260 en 860 Boek 8 NBW.

⁵⁶⁹ Zie *supra*, nr. 8.207.

⁵⁷⁰ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage, 1989*, Antwerpen, CMI, 2003, 190-193.

⁵⁷¹ Zie daarover nogmaals *supra*, nr. 8.207.

de Vlaamse decreetgever. Of een optreden van de loods volgens het vigerende recht binnen zijn bevoegdheid past, moge hier buiten beschouwing blijven.

B.10. ARTIKEL 8.23. Vernietiging en wijziging van overeenkomsten

A) WETTEKST

8.332.

Artikel 8.23. Vernietiging en wijziging van overeenkomsten

Een overeenkomst of enig daarin voorkomend beding kan worden vernietigd of gewijzigd indien:

1° de overeenkomst is aangegaan onder misbruik van omstandigheden of onder invloed van gevaar en de overeengekomen bedingen onbillijk zijn; of

2° de overeengekomen betaling buitensporig hoog of laag is in verhouding tot de daadwerkelijk verleende diensten.

B) TOELICHTING

8.333. De voorgestelde wetsbepaling is eveneens overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 7). Een equivalente bepaling was opgenomen in artikel 7, tweede lid van het Bergingsverdrag 1910, dat werd overgenomen in artikel 262 van de Zeewet.

De regel betreft twee gevallen waarin een overeenkomst betreffende berging geheel of gedeeltelijk kan worden vernietigd of gewijzigd. Het tweede geval betreft geen wilsgebrek, maar de hypothese waarin de overeengekomen betaling in verhouding tot de daadwerkelijk verleende diensten buitensporig hoog of laag blijkt te zijn. De rechter mag het verstrekte loon evalueren op zijn conformiteit met het Verdrag. De beloning van berging moet echter hoog genoeg zijn om bergers aan te zetten in de toekomst hun diensten te verlenen⁵⁷². Hierboven werd reeds benadrukt dat de begrotingen moeten aansluiten bij de terzake leidende Londense arbitragepraktijk⁵⁷³.

B.11. ARTIKEL 8.24. Plichten van de berger, de eigenaar en de gezagvoerder

A) WETTEKST

8.334.

Artikel 8.24. Plichten van de berger, de eigenaar en de gezagvoerder

§ 1. De berger is jegens de eigenaar van het schip of andere in gevaar verkerende zaak verplicht:

1° de berging met de nodige zorg uit te voeren;

2° bij de nakoming van de onder 1° bedoelde verplichting de nodige zorg uit te oefenen om milieuschade te voorkomen of te beperken;

3° in alle gevallen, waarin de omstandigheden dit redelijkerwijze vereisen, de bijstand in te roepen van andere bergers; en

⁵⁷² Kegels, A., "Hulpverlening", in De Weerdt III, (139), 171, nr. 1375; *RPDB*, v° Navire-Navigation, nr. 1808.

⁵⁷³ Zie inz. *supra*, nrs. 8.293 en 8.314.

4° de tussenkomst van andere bergers te aanvaarden, wanneer hierom redelijkerwijze wordt verzocht door de scheepseigenaar of de gezagvoerder van het schip of de eigenaar van de andere in gevaar verkerende zaak, echter met dien verstande dat het bedrag van zijn beloning niet wordt verminderd, indien mocht blijken dat het verzoek onredelijk was.

§ 2. De scheepseigenaar en de gezagvoerder van het schip of de eigenaar van andere in gevaar verkerende zaken zijn jegens de berger verplicht :

1° gedurende de berging volledig met hem samen te werken;

2° daarbij de nodige zorg uit te oefenen om milieuschade te voorkomen of te beperken; en

3° wanneer het schip of de andere zaken in veiligheid zijn gebracht, teruggave daarvan te aanvaarden wanneer daarom redelijkerwijze door de berger wordt verzocht.

B) TOELICHTING

8.335. De voorgestelde bepalingen betreffen de verplichtingen van de berger en van de belanghebbenden bij de in gevaar verkerende zaken bij de uitvoering van de berging. Zij zijn overgenomen uit artikel 8 van het Bergingsverdrag 1989.

In tegenstelling tot de bepalingen van het Verdrag wordt het begrip “gezagvoerder” gebruikt in plaats van het begrip “kapitein”. De bepalingen betreffende berging zijn immers niet alleen van toepassing op de kapitein in de betekenis van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, m.n. de gezagvoerder van een zeeschip. Ook de gezagvoerders van andere schepen beschikken over de hier genoemde rechten en plichten. Omwille van de consistentie wordt voorts het begrip “scheepseigenaar” gebruikt in plaats van “eigenaar van het schip”.

B.12. ARTIKEL 8.25. VERPLICHTING TOT HULPVERLENING

A) WETTEKST

8.336.

Artikel 8.25. Verplichting tot hulpverlening

§ 1. Iedere gezagvoerder is verplicht, voor zover hij dit kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip en de opvarenden, hulp te verlenen aan eenieder die op zee in levensgevaar verkeert.

§ 2. De scheepseigenaar is niet aansprakelijk voor de schending door de gezagvoerder van de in § 1 bedoelde verplichting.

B) TOELICHTING

8.337. De voorgestelde bepaling werkt artikel 10 van het Bergingsverdrag 1989 in het Belgisch Scheepvaartwetboek in.

A) WETTEKST

8.338.

Artikel 8.26. Voorwaarden voor de gerechtigdheid op bergloon

§ 1. Berging die met nuttig gevolg is uitgevoerd geeft recht op bergloon.

§ 2. Tenzij anders is bepaald, is geen betaling krachtens dit Hoofdstuk verschuldigd indien de berging geen nuttig gevolg heeft gehad.

§ 3. De artikelen 8.27 tot 8.30 zijn ook van toepassing, indien het geborgen schip en het schip dat de berging heeft ondernomen aan dezelfde eigenaar toebehoren.

B) TOELICHTING

8.339. De voorgestelde bepaling is overgenomen uit artikel 12 van het Bergingsverdrag 1989.

De voorgestelde §§ 1 en 2 bevestigen het aloude principe “no cure, no pay”. Het principe geldt echter niet absoluut. Ook dit wordt in § 2 tot uitdrukking gebracht.

De woorden “gunstig gevolg” in de Nederlandse vertaling van het Verdrag, die bij de instemmingswet werd gevoegd, en die ook worden gebezigd in het Nederlandse wetboek, werden vervangen door “nuttig gevolg”. Deze laatste uitdrukking sluit qua betekenis beter aan bij de Engelse en Franse authentieke verdragsteksten (“useful result” – “résultat utile”)⁵⁷⁴. Het woord “gevolg” wordt verkozen boven het woord “resultaat” om te vermijden dat, in de context van het Belgisch recht, uit de bepalingen zou worden afgeleid dat op de berger een resultaatsverbintenis rust.

8.340. De voorgestelde § 3 verduidelijkt, in overeenstemming met artikel 12.3 van het Bergingsverdrag 1989, dat de artikelen 8.27 tot 8.30 ook van toepassing zijn wanneer het schip dat hulp heeft verleend en het schip dat hulp heeft ontvangen aan dezelfde eigenaar toebehoren. Deze bepaling was ook reeds opgenomen in artikel 5 van het Bergingsverdrag 1910 en artikel 260 van de Zeewet. Zij is vooral van belang voor het geval dat de onderscheiden schepen, ofschoon zij aan dezelfde eigenaar toebehoren, verschillende verzekeraars hebben⁵⁷⁵. De regel is ook van belang voor de rechten van de kapitein en de bemanning van het hulpverlenende schip⁵⁷⁶. Ten slotte geeft hij ook aan de scheepseigenaar de nodige aansporing om zijn schepen aan elkaar hulp te laten verlenen, aangezien het bergloon grotendeels zal worden betaald door zijn verzekeraar, maar door de scheepseigenaar zelf, als eigenaar van het helpende schip, zal worden ontvangen⁵⁷⁷.

⁵⁷⁴ Vgl. Kegels, A., “Hulpverlening”, in De Weerdt III, (139), 150, nr. 1348.

⁵⁷⁵ De Smet II, 622-623; Smeesters-Winkelmolen III, 404-405, nr. 1219.

⁵⁷⁶ Jacobs II, 649, nr. 997; Kegels, A., “Hulpverlening”, in De Weerdt III, (139), 156, nr. 1358.

⁵⁷⁷ Bonassies-Scapel, 348, nr. 487.

A) WETTEKST

8.341.

Artikel 8.27. Criteria voor de vaststelling van het bergloon

§ 1. Het bergloon wordt vastgesteld met het oog op de aanmoediging van berging, rekening houdend met de volgende criteria, ongeacht de volgorde waarin zij hieronder zijn opgesomd:

- 1° de geredde waarde van het schip en de andere zaken;**
- 2° de vakkundigheid en inspanningen van de bergers, betoond bij het voorkomen of beperken van milieuschade;**
- 3° de mate waarin de berger een gunstige uitkomst verwezenlijkte;**
- 4° de aard en ernst van het gevaar;**
- 5° de vakkundigheid en inspanningen betoond door de bergers bij de redding van het schip, de andere zaken en mensenlevens;**
- 6° de door de bergers gebruikte tijd, gemaakte kosten en geleden verliezen;**
- 7° het risico van aansprakelijkheid en andere door de bergers of hun uitrusting gelopen risico's;**
- 8° de snelheid van de verleende diensten;**
- 9° de beschikbaarheid en het gebruik van schepen of andere voor berging bestemde uitrusting;**
- 10° de staat van gereedheid alsmede de doelmatigheid en de waarde van de uitrusting van de bergers.**

§ 2. De betaling van een in overeenstemming met § 1 vastgesteld bergloon kan, naar keuze van de eiser, worden gevorderd:

- 1° hetzij van alle belanghebbenden bij het schip en de andere zaken, in evenredigheid met de geredde waarden daarvan;**
 - 2° hetzij, voor het volledig verschuldigde bedrag, van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker, onverminderd hun recht van verhaal jegens de andere belanghebbenden voor hun onderscheiden aandeel.**
- Niets in dit artikel belet de aanwending van enig verweermiddel.**

§ 3. Het bergloon, met uitzondering van interesten en verhaalbare gerechtelijke kosten, mag de geredde waarde van het schip en de andere zaken niet overtreffen.

B) TOELICHTING

8.342. De voorgestelde bepalingen zijn in essentie overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 13).

8.343. De voorgestelde § 1 bepaalt de criteria aan de hand waarvan het bergloon dient te worden vastgesteld.

Ook in dit verband dient te worden gewezen op drie verschillen tussen de voorgestelde wetsbepaling en de Nederlandse vertaling die bij de instemmingswet werd gevoegd. Vooreerst werd in die Nederlandse vertaling namelijk enkele malen de woorden “property” of “biens” vertaald als “goederen”. Aangezien “property” of “bien” in de authentieke Engelse en Franse

verdragstekst, en ook in de hier voorgestelde wetsbepalingen, een bijzondere definitie krijgt en daarbij wordt vertaald als “zaak”, dient ook hier de term “zaken” te worden gehanteerd.

Ten tweede werd de woorden “damage to the environment” of “dommage à l’environnement” in de Nederlandse vertaling die bij de instemmingswet werd gevoegd enkele malen vertaald als “schade aan het milieu”. Aangezien “damage to the environment” of “dommage à l’environnement” in het Verdrag, en ook in de hier voorgestelde wetsbepalingen, een bijzondere definitie krijgt en daarbij wordt vertaald als “milieuschade”, dient ook hier het begrip “milieuschade” te worden gehanteerd.

Ten derde wordt het derde criterium geformuleerd als “de mate waarin de berger een gunstige uitkomst verwezenlijkte” in plaats van “de mate van de door de hulpverleners verkregen gunstige uitslag” zoals in de Nederlandse vertaling bij de instemmingswet. Dit sluit beter aan bij de Engelse en Franse authentieke verdragsteksten (“the measure of success obtained by the salvor” – “l’étendue du succès obtenu par l’assistant”).

8.344. De voorgestelde § 2 bepaalt dat de betaling van het bergloon geschiedt door alle belanghebbenden bij het schip en de andere goederen in evenredigheid met de geredde waarden daarvan. Anders dan bij de instemmingswet wordt, omwille van verdragsconformiteit en de duidelijkheid, “waarden” in het meervoud gebruikt. Ook hier wordt om de hoger vermelde reden het begrip “zaken” in plaats van “goederen” gehanteerd.

Zoals hierboven omstandig verantwoord⁵⁷⁸, geeft § 2 aan de berger de mogelijkheid om het integrale bergloon te vorderen van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker, zo hij dat verkiest.

Voorts bepaalt de voorgestelde § 2 nog dat niets in dit artikel de aanwending belet van enig verweermiddel. De belanghebbende mag zich tegen de verhaalsvordering, ingesteld door de scheepseigenaar die het gehele bergloon heeft betaald, inderdaad met alle middelen verweren⁵⁷⁹.

8.345. De voorgestelde § 3 bepaalt ten slotte dat het basisbedrag van het bergloon de geredde waarde van het schip en de andere zaken niet mag overtreffen. Er dient te worden gewezen op een verschil tussen de voorgestelde wetsbepaling en de Nederlandse vertaling die bij de instemmingswet werd gevoegd, waarin verkeerdelijk “het schip *of* de andere goederen” in plaats van “het schip *en* de andere zaken” stond.

B.15. ARTIKEL 8.28. BIJZONDERE VERGOEDING

A) WETTEKST

8.346.

Artikel 8.28. Bijzondere vergoeding

§ 1. Indien een berger hulp heeft verleend aan een schip dat zelf of wegens zijn lading milieuschade dreigde te veroorzaken en hij geen bergloon heeft verkregen krachtens artikel 8.27 dat ten minste gelijk is aan de volgens dit artikel vast te stellen bijzondere

⁵⁷⁸ Zie *supra*, nrs. 8.192 en 8.208.

⁵⁷⁹ Dit is volgens de rechtsleer de betekenis van de overeenstemmende verdragsbepaling (art. 13.2, *in fine*) (zie Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1992, 45).

vergoeding, heeft hij recht op een bijzondere vergoeding vanwege de scheepseigenaar, gelijk aan de door hem gemaakte kosten zoals in dit artikel omschreven.

§ 2. Indien de berger in de in § 1 bedoelde omstandigheden door zijn bergingswerkzaamheden milieuschade heeft voorkomen of heeft beperkt, kan de door de scheepseigenaar volgens § 1 aan de berger te betalen bijzondere vergoeding worden verhoogd tot een maximum van 30 % van de door de berger gemaakte kosten. Indien echter het gerecht, rekening houdend met de in artikel 8.27, § 1 genoemde criteria, zulks billijk en rechtvaardig acht, kan het die bijzondere vergoeding verder verhogen, maar de totale verhoging mag in geen geval meer bedragen dan 100 % van de door de berger gemaakte kosten.

§ 3. Voor de toepassing van § 1 en § 2 worden onder kosten van de berger verstaan de contante uitgaven die door de berger redelijkerwijze zijn gemaakt bij de berging en een billijk tarief voor uitrusting en personeel die daadwerkelijk en redelijkerwijze zijn ingezet tijdens de berging, in aanmerking nemend de criteria genoemd in artikel 8.27, § 1, 8^o, 9^o en 10^o.

§ 4. De totale bijzondere vergoeding krachtens dit artikel wordt slechts betaald indien en voor zover deze vergoeding hoger is dan het bergloon dat de berger krachtens artikel 8.27 kan ontvangen.

§ 5. Indien de berger nalatig is geweest en daardoor in gebreke is gebleven milieuschade te voorkomen of te beperken, kan hem de krachtens dit artikel verschuldigde bijzondere vergoeding geheel of gedeeltelijk worden ontzegd.

§ 6. Geen bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig recht van verhaal van de scheepseigenaar.

§ 7. De rechter die een bergloon vaststelt krachtens artikel 8.27 en een bijzondere vergoeding bepaalt krachtens de voorgaande paragrafen, is niet verplicht om het bedrag van het bergloon vast te stellen tot het beloop van de maximale waarde van het schip en de andere geredde goederen alvorens het bedrag van de bijzondere vergoeding te bepalen.

B) TOELICHTING

8.347. De voorgestelde bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 14).

Om redenen van consistentie wordt het begrip “scheepeigenaar” gebruikt in plaats van “eigenaar van het schip”.

Ook hier wordt, anders dan bij de instemmingswet, consequent de term “milieuschade” gehanteerd.

8.348. In § 7 is de aan het Bergingsverdrag 1989 toegevoegde *Common Understanding* hernomen⁵⁸⁰. Dit is o.m. ook gebeurd in de Britse en de Nederlandse wetgeving⁵⁸¹.

⁵⁸⁰ Zie daarover nogmaals bondig Cleton, R., *Hulp aan schepen*, Zwolle, T'jeenk Willink, 1992, 48-49.

⁵⁸¹ Zie *supra*, nrs. 8.235 resp. 8.260.

B.16. ARTIKEL 8.29. VERDELING TUSSEN BERGERS

A) WETTEKST

8.349.

Artikel 8.29. Verdeling tussen bergers

De verdeling van een in artikel 8.27 bedoeld bergloon tussen bergers geschiedt volgens de in dat artikel genoemde criteria.

B) TOELICHTING

8.350. De voorgestelde bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 15.1).

B.17. ARTIKEL 8.30. REDDING VAN PERSONEN

A) WETTEKST

8.351.

Artikel 8.30. Redding van personen

§ 1. Geen bergloon is verschuldigd door personen wier leven is gered.

§ 2. Degene die mensenlevens heeft gered en heeft deelgenomen aan de werkzaamheden die zijn verricht ter gelegenheid van het ongeval dat aanleiding heeft gegeven tot de berging, heeft recht op een billijk aandeel in de betaling die aan de berger is toegekend voor de redding van het schip of andere zaken of voor het voorkomen of beperken van milieuschade.

B) TOELICHTING

8.352. De voorgestelde wetsbepaling regelt de verschuldigdheid van en de gerechtigdheid op bergloon m.b.t. de redding van personen. Ook zij is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 16). In essentie stemt zij overeen met de regel van artikel 264 van de Zeewet en met de Belgische rechtstraditie op dit vlak. Ook hier wordt de term “milieuschade” gehanteerd.

Zoals hierboven uiteengezet, doen de hier voorgestelde regelen geen afbreuk aan de mogelijkheid om bijv. een kostenvergoeding te vorderen op grond van het gemeen recht inzake zaakwaarneming. Ook de verschuldigdheid van bijv. een specifiek ingestelde publiekrechtelijke retributie of administratieve geldboete is niet uit te sluiten⁵⁸².

⁵⁸² Zie reeds *supra*, nr. 8.213 en 8.214.

B.18. ARTIKEL 8.31. DIENSTEN VERLEEND KRACHTENS BESTAANDE OVEREENKOMSTEN

A) WETTEKST

8.353.

Artikel 8.31. Diensten verleend krachtens bestaande overeenkomsten

Geen betaling is verschuldigd krachtens dit Hoofdstuk tenzij de verleende diensten verder gaan dan wat redelijkerwijs kan worden aangemerkt als behoorlijke uitvoering van een overeenkomst die was gesloten voordat het gevaar ontstond.

B) TOELICHTING

8.354. De voorgestelde bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 17).

Zij is een logische uitbreiding van het principe dat reeds in artikel 4 van het Bergingsverdrag 1910 en in artikel 259 van de Zeewet was opgenomen m.b.t. sleepdiensten.

Zij heeft, naast de sleepdiensten, bijv. ook betrekking op de bemanning die haar eigen schip van gevaren vrijwaart⁵⁸³.

Om beter bij de Engelse verdragstekst (“due performance”) aan te sluiten, wordt in de Nederlandse vertaling de formulering “behoorlijke uitvoering” verkozen boven “een gebruikelijke uitvoering”.

B.19. ARTIKEL 8.32. GEVOLGEN VAN HET WANGEDRAG VAN DE BERGER

A) WETTEKST

8.355.

Artikel 8.32. Gevolgen van het wangedrag van de berger

Aan een berger kan een krachtens dit Hoofdstuk verschuldigde betaling geheel of gedeeltelijk worden ontzegd voor zover de berging noodzakelijk geworden of bemoeilijkt is door zijn fout of nalatigheid of de berger zich schuldig heeft gemaakt aan bedrog of ander oneerlijk gedrag.

B) TOELICHTING

8.356. De voorgestelde bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 18).

⁵⁸³ Vgl. Kegels, A., “Hulpverlening”, in De Weerdt III, (139), 156, nr. 1357; *RPDB*, v° Navire-Navigation, nr. 1798; Smeesters-Winkelmolen III, 398-401, nrs. 1214-1215.

B.20. ARTIKEL 8.33. VERBOD TOT BERGING

A) WETTEKST

8.357.

Artikel 8.33. Verbod tot berging

Diensten, verleend niettegenstaande het uitdrukkelijk en redelijk verbod van de scheepseigenaar of de gezagvoerder van het schip of van de eigenaar van enige andere in gevaar verkerende zaak die zich niet aan boord van het schip bevindt of heeft bevonden, geven geen recht op een betaling krachtens dit Hoofdstuk.

B) TOELICHTING

8.358. De voorgestelde bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 19).

Zoals in andere bepalingen worden hier doelbewust de termen “gezagvoerder” en “scheepseigenaar” gebruikt.

De betrokken regel kwam reeds voor in artikel 3 van het Bergingsverdrag 1910 en in artikel 258 van de Zeewet. Het is belangrijk om te onderlijnen dat het recht op betaling slechts dan wegvalt wanneer twee voorwaarden vervuld zijn: het verbod tot berging dient zowel uitdrukkelijk als redelijk te zijn⁵⁸⁴.

B.21. ARTIKEL 8.34. UITOEFENING VAN HET SCHEEPSVOORRECHT

A) WETTEKST

8.359.

Artikel 8.34. Uitoefening van het scheepsvoorrecht

§ 1. Geen bepaling van dit Hoofdstuk doet afbreuk aan het scheepsvoorrecht van de berger.

§ 2. De berger kan zijn scheepsvoorrecht niet uitoefenen, wanneer hem op een behoorlijke wijze voldoende zekerheid voor zijn vordering, met inbegrip van interesten en kosten, is aangeboden of verstrekt.

B) TOELICHTING

8.360. De berger beschikt, wat betreft de tijdens de laatste reis ontstane vordering tot betaling van bergloon, over een scheepsvoorrecht. Dit wordt toegekend in het Hoofdstuk van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende scheepszekerheidsrechten⁵⁸⁵. Artikel 20.1 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt dat aan dit scheepsvoorrecht geen afbreuk wordt gedaan. Voor de duidelijkheid wordt deze verdragsbepaling in de voorgestelde § 1 overgenomen.

⁵⁸⁴ De Smet II, 627; Smeesters-Winkelmolen III, 406, nr. 1120.

⁵⁸⁵ Zie Blauwboek 3.

De voorgestelde § 2 is de overname van artikel 20.2 van het Bergingsverdrag 1989.

B.22. ARTIKEL 8.35. VERPLICHTING TOT HET VERSTREKKEN VAN ZEKERHEID

A) WETTEKST

8.361.

Artikel 8.35. Verplichting tot het verstrekken van zekerheid

§ 1. Op verzoek van de berger moet degene die aansprakelijk is voor een betaling krachtens dit Hoofdstuk voldoende zekerheid stellen voor de voldoening van de vordering van de berger, met inbegrip van interesten en kosten.

§ 2. Onverminderd § 1 moet de scheepseigenaar van het schip waaraan de hulp is verleend zich inspannen om, voordat de lading wordt vrijgegeven, van de eigenaren daarvan voldoende zekerheid te verkrijgen voor de voldoening van de vorderingen, met inbegrip van interesten en kosten, die jegens hen geldend kunnen worden gemaakt.

§ 3. Het schip en de andere zaken waaraan de hulp is verleend mogen niet zonder toestemming van de berger worden verwijderd van de eerste haven of plaats waar zij na de beëindiging van de berging zijn aangekomen, totdat voldoende zekerheid is gesteld voor de voldoening van de vordering van de berger tegen het schip of de andere zaken.

B) TOELICHTING

8.362. De voorgestelde bepaling is eveneens overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 21). Om redenen van consistentie wordt andermaal het begrip “scheepseigenaar” gebruikt in plaats van “eigenaar van het schip”.

Anders dan in Nederland werd geoordeeld⁵⁸⁶, is er geen aanleiding om § 2 weg te laten.

B.23. ARTIKEL 8.36. VOORSCHOT

A) WETTEKST

8.363.

Artikel 8.36. Voorschot

§ 1. Het gerecht dat bevoegd is kennis te nemen van de vordering van de berger kan bij tussenvonnis bevelen dat hem een billijk en rechtvaardig voorschot wordt verstrekt en wel onder voorwaarden, zonodig daaronder begrepen voorwaarden terzake van zekerheidstelling, die gezien de omstandigheden van het geval billijk en rechtvaardig zijn.

§ 2. Ingeval van een krachtens dit artikel verstrekt voorschot wordt de in artikel 8.35 bedoelde zekerheidstelling dienovereenkomstig verminderd.

⁵⁸⁶ Zie *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, nr. 3, 9.

B) TOELICHTING

8.364. Ook de hier voorgestelde bepaling is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 22).

In plaats van het begrip “interim-uitkering”, dat werd gebruikt in de Nederlandse vertaling die bij de instemmingswet werd gevoegd, maar dat vreemd is aan de Belgische rechtstaal, wordt het begrip “voorschot” gehanteerd. Ook in het overeenstemmende artikel 573 van Boek 8 van het Nederlandse Burgerlijk Wetboek wordt dit begrip gebruikt. Anderzijds wordt in die laatste bepaling gewaagd van “een naar billijkheid te bepalen bedrag”⁵⁸⁷. De formulering “een billijk en rechtvaardig voorschot” in de hier voorgestelde tekst sluit beter aan bij het Engelse “such amount as seems fair and just”.

B.24. ARTIKEL 8.37. INTERESTEN

A) WETTEKST

8.365.

Artikel 8.37. Interesten

De berger heeft recht op interesten op elke krachtens dit Hoofdstuk verschuldigde betaling. Deze interesten wordt berekend aan de wettelijke interestvoet. Zij lopen van rechtswege vanaf de beëindiging van de berging.

B) TOELICHTING

8.366. Artikel 24 van het Bergingsverdrag 1989 bepaalt dat het recht van de berger op interest over een krachtens het Verdrag verschuldigde betaling wordt bepaald door de wet van de Staat waarin het gerecht is gevestigd waar de zaak aanhangig is. Het recht van de berger op interest wordt dus overgelaten aan het nationaal recht. Deze IPR-regel behoeft in het hierboven toegelichte artikel 8.16 niet te worden overgenomen.

De hier voorgestelde bepaling verschaft een duidelijke wettelijke grondslag om naar Belgisch recht op het bergloon en de bijzondere vergoeding interesten toe te kennen. Dit is in de rechtspraktijk ook nu reeds gebruikelijk. Ook naar Engels, Duits en Nederlands recht worden interesten op het bergloon en de bijzondere vergoeding toegekend.

In de voorgestelde wetsbepaling en ook in andere artikelen wordt de term “interest” gebruikt in plaats van, zoals bij de instemmingswet, “rente”. Zulks sluit beter aan bij de rechtspraktijk en de overige bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

Zoals in Nederland, zal op grond van de hier voorgestelde bepaling de wettelijke interestvoet worden toegepast. Teneinde het Belgische forum aantrekkelijk te maken, lopen de interesten van rechtswege vanaf de beëindiging van de berging. Dit is blijkbaar ook het geval naar Duits en Nederlands recht en traditioneel evenzeer naar Engels recht.

⁵⁸⁷ Zie andermaal *Stukken*, Tweede Kamer, 1995-96, 24 799, nr. 3, 9.

B.25. ARTIKEL 8.38. LADINGEN BESTEMD VOOR HUMANITAIRE DOELEINDEN

A) WETTEKST

8.367.

Artikel 8.38. Ladingen bestemd voor humanitaire doeleinden

Geen bepaling van dit Hoofdstuk kan worden ingeroepen om beslag te leggen op een lading die bestemd is voor humanitaire doeleinden en die geschonken is door een Staat, indien die Staat in betaling voor de ten aanzien van die lading verleende hulp heeft toegestemd.

B) TOELICHTING

8.368. De voorgestelde bepalingen zijn evenzo overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 26). De formulering is, ten opzichte van de Nederlandse vertaling die bij de instemmingswet werd gevoegd, licht aangepast.

B.26. ARTIKEL 8.39. VERJARING

A) WETTEKST

8.369.

Artikel 8.39. Verjaring

§ 1. Iedere rechtsovereenkomst betreffende een betaling krachtens dit Hoofdstuk verjaart indien niet binnen twee jaar een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure aanhangig is gemaakt. De verjaringstermijn vangt aan op de dag waarop de berging is beëindigd.

§ 2. Degene tegen wie een vordering is ingesteld kan gedurende de termijn dat de verjaring loopt ten allen tijde die termijn verlengen door middel van een aan de eiser gerichte verklaring. Op dezelfde wijze kan deze termijn verder worden verlengd.

§ 3. Verhaalsvorderingen kunnen, ook na de in de § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf in rechte is aangesproken gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

B) TOELICHTING

8.370. Ook de hier voorgestelde bepalingen is overgenomen uit het Bergingsverdrag 1989 (art. 23).

8.371. De voorgestelde § 1 legt de verjaringstermijn van vorderingen op grond van dit Hoofdstuk op twee jaar. Dit sluit aan bij de betrachting om de verjaringstermijnen in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek tot een tweejarige termijn te uniformiseren⁵⁸⁸. Aangezien de verjaringstermijn terzake van berging bij verdrag is vastgelegd, kan er overigens niet bij nationaal recht van worden afgeweken.

⁵⁸⁸ Zie Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.

8.372. De voorgestelde § 2 creëert een bijzondere wijze van verlenging van de verjaringstermijn. De verjaringstermijn kan namelijk worden verlengd door middel van een verklaring gericht aan de vorderende partij door de partij tegen wie een vordering is ingesteld. Uiteraard wordt met de bewoordingen “een vordering is ingesteld” niet bedoeld dat de vordering reeds in rechte aanhangig is gemaakt. Een schrijven waaruit blijkt dat de berger aanspraak maakt op de betaling kan volstaan. Teneinde een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure te vermijden, kan de veronderstelde schuldenaar de verjaringstermijn op uitnodiging van de berger door middel van een verklaring verlengen.

8.373. Zoals hierboven toegelicht⁵⁸⁹ bepaalt artikel 23.3 van het Bergingsverdrag 1989 dat een verhaalsvordering ingesteld na afloop van de tweejarige verjaringstermijn toepasselijk op de vordering van de berger, moet worden ingesteld binnen de termijn “die is vastgesteld door de wet van de Staat waar het geding aanhangig is gemaakt”. Voor deze verhaalsvordering kan de nationale wet derhalve een afzonderlijke verjaringstermijn vaststellen. Aldus kan worden vermeden dat de persoon die door de berger tot betaling van het bergloon of de bijzondere vergoeding wordt aangesproken, zelf geen verhaalsvordering meer kan instellen doordat deze reeds zou zijn verjaard. Naar Engels en Frans recht bestaat geen bijzondere verjaringstermijn voor verhaalsvorderingen. Het Nederlands recht kent een bijkomende termijn van drie maanden, “te rekenen van de dag waarop degene die een zodanige rechtsovername tot verhaal instelt ten aanzien van het van hemzelf gevorderde een regeling heeft getroffen of waarop hij te dien aanzien in rechte is aangesproken”. In de Duitse wetgeving wordt bepaald dat de verjaringstermijn van de verhaalsvordering pas begint te lopen op de dag dat de eiser zelf tot betaling veroordeeld wordt of vrijwillig betaalt, op voorwaarde dat hij de schuldenaar van zijn verhaalsvordering heeft verwittigd binnen de drie maanden nadat hij kennis had van zijn schade én van de identiteit van zijn schuldenaar. Tijdens de eerste consultatie werd de opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van dergelijke, naar de verjaringsregeling voor verhaalsvorderingen van de zeevervoerder gemodelleerde bepaling ondersteund door BVZ. Gelet op de initiële visie van het CMI terzake⁵⁹⁰ en binnen- en buitenlandse standpunten wordt niet geopteerd voor de overname van de aanverwante maar niet identieke regeling van het Aanvaringsverdrag 1910.

In overeenstemming met een en ander bepaalt § 3 dat een vordering tot verhaal door een voor het bergloon aansprakelijke persoon nog kan worden ingesteld na de verjaringstermijn van twee jaar, m.n. binnen drie maanden nadat hij de vordering heeft geregeld of tegen hem een procedure aanhangig is gemaakt.

⁵⁸⁹ Zie *supra*, nr. 8.215.

⁵⁹⁰ Zie *supra*, nr. 8.215.

4. AVERIJ-GROSSE

A. HUIDIGE REGELING

A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

8.374. De Zeewet bevat een afzonderlijk Hoofdstuk waarin de averij wordt behandeld. Titel III die het opschrift "Charterpartij of overeenkomst van scheepshuur" draagt, bevat een Hoofdstuk III over "Averij en averijregeling" (art. 144-164). De integrale tekst van de bepalingen luidt:

Artikel 144

Alle buitengewone kosten ten dienste van het schip en de goederen, gezamenlijk of afzonderlijk gemaakt, alle schade aan het schip of aan de goederen overkomen vanaf de lading en afvaart tot aan de terugkomst en lossing worden als averij gerekend.

Artikel 145

Bij gebreke van bijzondere bedingen tussen partijen wordt de averij geregeld overeenkomstig de navolgende bepalingen.

Artikel 146

Er zijn twee soorten van averij: gemene averij en bijzondere averij.

Artikel 147

*Als gemene averij gelden de buitengewone kosten en de schade opzettelijk gemaakt of toegebracht tot behoud en gemeen welzijn van schip en lading.
Alle andere averij is bijzondere averij.*

Artikel 148

*Als gemene averij worden niettemin beschouwd de kosten wegens het binnenlopen in een noodhaven ten gevolge van een onheil op zee dat schip en lading in gemeen gevaar zou brengen, indien de vaart werd voortgezet.
Onder deze kosten zijn begrepen het loon en de voeding van de bemanning, vanaf het binnenlopen van de haven tot wanneer het schip weer in staat is om zijn reis te vervolgen.
Geschiedt het binnenlopen wegens averij die blijkt voort te komen uit een eigen gebrek van het schip of die te wijten is aan de kapitein of aan de schepelingen, dan worden de kosten als bijzondere averij van het schip gerekend.
Geschiedt het binnenlopen wegens spontane gisting of enig ander eigen gebrek van de goederen, dan worden alle kosten als bijzondere averij van de goederen gerekend.*

Artikel 149

*Gemene averij wordt gedragen door de goederen, door het schip en door het nettobedrag van de vracht, naar evenredigheid van hun waarde.
Bijzondere averij wordt gedragen en betaald door de eigenaar van de zaak die de schade geleden of het verlies veroorzaakt heeft.*

Artikel 150

Niet betaalde vracht of vooraf betaalde en terug te geven vracht draagt in de averij slechts tot de helft van haar brutobedrag.

Artikel 151

Munitie en mondivorraad, kleren en loon van de schepelingen en bagage van de reizigers dragen niet in de gemene averij; hun waarde wordt vergoed bij omslag over alle andere goederen.

Artikel 152

Alle behouden gebleven goederen dragen in de averij naar hun netto-waarde op de plaats van de lossing of naar hun netto-opbrengst, na aftrek van de te betalen vracht. De vooraf betaalde en niet terug te geven vracht wordt niet afgetrokken.

De geworpen of opgeofferde goederen worden vergoed naar hun waarde, vracht inbegrepen, onder verplichting de vracht te betalen. Zij dragen in de averij naar hun waarde, na aftrek van de vracht, op dezelfde wijze als de behouden gebleven goederen.

Artikel 153

De hoedanigheid van de goederen wordt vastgesteld door overlegging van de cognossementen en facturen, zo die er zijn.

Wanneer de hoedanigheid van de goederen in het cognossement verkeerd is opgegeven en deze een grotere waarde blijken te hebben, dragen zij in de averij op de voet van hun schatting, indien zij behouden zijn gebleven.

Zij worden vergoed volgens de hoedanigheid in het cognossement opgegeven, indien zij verloren zijn gegaan.

Wanneer de goederen van mindere hoedanigheid zijn dan in het cognossement is aangegeven, dragen zij in de averij volgens de hoedanigheid in het cognossement vermeld, indien zij behouden zijn gebleven.

Zij worden vergoed op de voet van hun waarde, indien zij zijn geworpen of beschadigd.

Artikel 154

Goederen waarvan geen cognossement of verklaring van de kapitein bestaat, worden niet vergoed, indien zij zijn geworpen; zij dragen in de averij, indien zij behouden zijn gebleven.

Goederen, op de overloop van het schip geladen, dragen in de schade, indien zij behouden zijn gebleven.

Zijn zij geworpen of door werping beschadigd, dan is de eigenaar niet gerechtigd een vordering tot omslag in te stellen; hij heeft alleen verhaal op de kapitein.

Artikel 155

Het schip draagt in de averij naar zijn waarde op de plaats van de lossing.

Artikel 156

Indien het schip niettegenstaande werping vergaat, heeft geen omslag plaats.

De geborgen goederen zijn niet gehouden tot betaling of tot vergoeding van de geworpen of beschadigde goederen.

Artikel 157

Indien het schip door de werping behouden blijft en naderhand bij het vervolgen van de reis vergaat, dragen de geborgen goederen in de werping naar hun waarde in de staat waarin zij zich bevinden, na aftrek van het bergloon.

Artikel 158

De geworpen goederen dragen in geen geval in de vergoeding van de schade die na de werping aan de behouden gebleven goederen is overkomen.

De goederen dragen niet in de vergoeding van het schip dat vergaan of onzeewaardig geworden is.

Artikel 159

In alle voormelde gevallen zijn de kapitein en de schepelingen op de goederen of op de ervoor verkregen prijs bevoorrecht ten belope van de omslag.

Zij kunnen echter de goederen niet terughouden, wanneer de ontvanger borg stelt voor de betaling van de omslag.

Artikel 160

Indien na gedane omslag de eigenaars weer in het bezit komen van de geworpen goederen, zijn zij gehouden hetgeen zij in de verdeling ontvangen hebben, ten behoeve van de kapitein en van de belanghebbenden in te brengen, onder aftrek van de door de werping veroorzaakte schade en van de bergingskosten.

Artikel 161

De kapitein is gehouden, zodra daartoe gelegenheid is, een proces-verbaal op te maken van de werping en de andere opofferingen. Het proces-verbaal vermeldt de redenen die tot de opoffering hebben doen besluiten, alsmede de zaken die zijn opgeofferd, achtergelaten, geworpen of beschadigd. Het wordt door de kapitein en de voornaamste schepelingen getekend of geeft de reden op waarom deze geweigerd hebben te tekenen. Het wordt overgeschreven in het scheepsdagboek.

Artikel 162

In de eerste haven die het schip aandoet, is de kapitein verplicht binnen vierentwintig uren na zijn aankomst de in het proces-verbaal vermelde feiten te bevestigen.

Artikel 163

De staat van verlies en schade wordt op verzoek van de kapitein door dispacheurs opgemaakt ter plaatse waar het schip gelost wordt.

De dispacheurs worden benoemd door de rechtbank van koophandel, wanneer de lossing plaatsheeft in een Belgische haven.

Zij worden benoemd door de Belgische consul, of bij zijn ontstentenis, door de plaatselijke overheid, wanneer de lossing plaatsheeft in een buitenlandse haven.

De dispacheurs worden beëdigd voordat zij hun werkzaamheden beginnen.

Artikel 164

De krachtens het vorige artikel benoemde dispacheurs maken de omslag op van het verlies en de schade.

De omslag is uitvoerbaar na homologatie door de rechtbank.

In buitenlandse havens wordt de omslag uitvoerbaar verklaard door de Belgische consul of, bij zijn ontstentenis, door een ter plaatse bevoegde rechtbank.

De aangehaalde bepalingen zijn van toepassing op de zeeschepen en, ingevolge artikel 275 van de Zeewet, mede op de binnenschepen, met uitzondering van artikel 154.

Naast de bepalingen van het Hoofdstuk over averij raakt ook artikel 91, § 5, tweede lid, *in fine*, van de Zeewet aan de materie van de averij-grosse. Deze bepaling luidt:

Geen voorschrift in deze regels wordt beschouwd als een beletsel voor de opneming in een cognossement van enig geoorloofd beding omtrent gemene averij.

Deze regel werd overgenomen uit de Haagse Regelen (art. 5, tweede lid, laatste zin).

Ook de artikelen 268 en 270, derde streepje van de Zeewet betreffen de averij-grosse. Artikel 268 luidt als volgt:

In geval van gemene averij is de houder van een cognossement, aan wie de kapitein de goederen heeft afgeleverd zonder voorbehoud, niet verplicht bij te dragen in de omslag, indien hij bewijst dat hij houder van het cognossement was voor rekening van een derde en dat hij de goederen niet meer in zijn bezit heeft.

In zodanig geval kan de kapitein rechtstreeks optreden tegen hem die eigenaar van de goederen was op het ogenblik van de aflevering, doch hij is aansprakelijk tegenover de massa ten belope van hetgeen in de omslag voor deze goederen is verschuldigd.

Artikel 270, derde streepje van de Zeewet bepaalt dat de rechtsvorderingen wegens gemene averij een jaar na de dag van het voorval verjaren.

A.2. BEOORDELING

A) ALGEMENE KRITIEK

- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

8.375. Zoals uit de hierboven aangehaalde wetsbepalingen blijkt, worden in de Zeewet als averij gerekend: “[a]lle buitengewone kosten ten dienste van het schip en de goederen, gezamenlijk of afzonderlijk gemaakt, alle schade aan het schip of aan de goederen overkomen vanaf de lading en afvaart tot aan de terugkomst en lossing” (art. 144). Er wordt een onderscheid gemaakt tussen gemene averij of averij-grosse, die de buitengewone kosten en de schade vrijwillig gemaakt of toegebracht tot behoud en gemeen welzijn van schip en lading omvat, en de bijzondere (of particuliere) averij (art. 146 en 147). De averij-grosse wordt gezamenlijk gedragen door de goederen, door het schip en door het nettobedrag van de vracht, naar evenredigheid van hun waarde (art. 149, eerste lid). Bijzondere averij wordt daarentegen geheel gedragen en betaald door de eigenaar van de zaak die de schade geleden of het verlies veroorzaakt heeft (art. 149, tweede lid).

Een aanzienlijk deel van de bepalingen van het hoofdstuk over averij en averijregeling hebben betrekking op de “werping” (art. 154, 156-158 en 160). Dit is het overboord werpen van koopwaar teneinde met een vaartuig in moeilijkheden doorheen woelige baren te geraken. De werping kwam reeds voor in de klassieke oudheid.

De laatste bepalingen van het hoofdstuk (art. 161-164) bevatten procedureregelen.

8.376. Ofschoon voornoemde principes op zich stroken met vrij algemeen gangbare opvattingen rond averij-grosse, vertoont de Zeewet ook wat deze aangelegenheid betreft diverse fundamentele knelpunten:

- de ongelukkige indeling van de Zeewet;
- de niet-sluitende regeling van het onderscheid tussen gemene en bijzondere averij;
- de veroudering en de relatieve nutteloosheid van de materiële bepalingen betreffende averij;
- het ontbreken van een wettelijke regeling betreffende de schorsing of stuiting van de verjaring van rechtsvorderingen wegens averij-grosse;
- de veroudering en de onduidelijkheid van de procedurele regelen;
- het ontbreken van een IPR-regeling.

- ONGELUKKIGE INDELING VAN DE ZEEWET

8.377. Het Hoofdstuk over averij en averijregeling is opgenomen in de Titel van de Zeewet over “Charterpartij of overeenkomst van scheepshuur”. Nochtans hangt de averij-grosse niet noodzakelijk samen met een bevrachtingsovereenkomst. Ook bij vervoer op basis van een cognossement of een ander vervoerdocument kan er aanleiding zijn tot een regeling van averij-grosse⁵⁹¹. De specifieke contractuele grondslag van het vervoer is irrelevant⁵⁹².

⁵⁹¹ Voor de relatie tussen bevrachting- en vervoerovereenkomsten, zie Blauwboek 6.

Ook in de scheepvaartwetboeken van andere landen zijn de bepalingen over averij-grosse niet terug te vinden in de delen over vervoer- of bevrachtingovereenkomsten. In het Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek werd averij-grosse niet in de Titel betreffende de exploitatie van het schip, maar in de Titel betreffende ongevallen gerangschikt. In de Franse wetgeving wordt de averij-grosse behandeld in de *Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer*, niet in de *Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*. In het Duitse *Handelsgesetzbuch* is de titel over averij-grosse en bijzondere averij in de afdeling met het opschrift “Haverei” opgenomen en niet in de afdeling genaamd “Frachtgeschäft zur beförderung von Gütern”. In het voorstel voor een nieuw Duits maritiem wetboek uit 2009 maakt de onderafdeling over averij-grosse deel uit van de afdeling “Schiffsnotlagen”. In het Chinees Maritiem Wetboek wordt averij-grosse in een volkomen apart hoofdstuk geregeld. In het Noors Maritiem Wetboek wordt zij geregeld in het deel over “Marine accidents” en niet in het deel over “Contracts of carriage”.

De precieze locatie van de bepalingen in de Zeewet heeft ten gronde geen implicaties. De onlogische opname in de titel over de charterpartij is dus louter een wetgevingstechnisch knelpunt, dat in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek desalniettemin dient te worden weggewerkt.

8.378. Met betrekking tot de indeling van de Zeewet kan voorts worden gewezen op het ongelukkig geformuleerde artikel 148 van de Zeewet. De bepalingen ervan betreffen de kosten wegens het binnenlopen in een noodhaven. Het derde en vierde lid bepalen dat de kosten worden gerekend als bijzondere averij van het schip wanneer het binnenlopen werd veroorzaakt door een eigen gebrek van het schip of een fout van de kapitein of de bemanning en als bijzondere averij van de goederen wanneer het binnenlopen werd veroorzaakt door een eigen gebrek van de goederen. Volgens Jacobs betreffen deze bepalingen niet de averijregeling, maar heeft de wetgever ermee beoogd de aansprakelijkheid van het schip en de lading te regelen⁵⁹³. Vanuit dat perspectief lijken zij dan ook niet in het Hoofdstuk over averij en averijregeling thuis te horen.

- NIET-SLUITENDE REGELING VAN HET ONDERSCHIED TUSSEN AVERIJ-GROSSE EN
BIJZONDERE AVERIJ

8.379. In het algemeen dient te worden opgemerkt dat de vaststelling of er sprake is van averij-grosse dan wel van bijzondere averij niet steeds eenvoudig kan worden gemaakt en dat de bepalingen van de Zeewet in dit verband onvoldoende rechtszekerheid bieden. De averij-grosse moet vrijwillig worden geleden. Zij moet m.a.w. het gevolg zijn van een weloverwogen beslissing van de kapitein om een welbepaald offer te brengen teneinde aldus het geheel van schip en lading te redden of minstens voor groter onheil te behoeden⁵⁹⁴. Het valt te voorzien dat zich, na afloop van een (bijna-)calamiteit, uitvoerige discussies kunnen ontspannen over de vraag of een bepaald manoeuvre van het schip al dan niet berustte op een bewuste keuze van de kapitein en over de vraag of de kapitein hoegenaamd wel enige keuzevrijheid had⁵⁹⁵. Voorts is betwisting mogelijk over de vraag of ook de kosten of de schade die een *onrechtstreeks* gevolg zijn van een handeling

⁵⁹² De averij-grosse staat als rechtsfiguur ten andere geheel op zichzelf (Insel, B., “De “York-Antwerp Rules” 1994”, *RHA* 1998, (387), 389).

⁵⁹³ Jacobs I, 449-450, nr. 417; vgl. echter – eveneens kritisch over de wettekst – Smeesters-Winkelmolen II, 446-447, nr. 767.

⁵⁹⁴ Lange, H., “De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994”, in De Weerdt I, (381), 383, nr. 1127.1.

⁵⁹⁵ Zie bijv. Kh. Antwerpen 18 mei 1994, *ELR* 1995, 616, waar het gebruik van een sleepboot door een stuurloos schip dat afdreef naar een rotsachtige kust, teneinde het schip, de lading en de bemanning in veiligheid te brengen, niet als averij-grosse werd aanvaard omdat het geen vrijwillig offer zou zijn geweest, maar gedwongen en noodzakelijk was.

tot behoud en gemeen welzijn van schip en lading, averij-grosse vormen. De woorden “bien et salut commun” in de Franstalige tekst van artikel 147 van de Zeewet hebben aanleiding gegeven tot discussie over de kwestie of ook uitgaven tot gemeenschappelijk nut, zonder enig dreigend gevaar, als averij-grosse kunnen worden beschouwd⁵⁹⁶. De Nederlandse tekst, met de bewoordingen “behoud en gemeen welzijn van schip en lading”, geeft duidelijker aan dat er wel degelijk een gevaar moet zijn. Anderzijds kan ook het begrip “welzijn” in deze context als weinig accuraat worden beschouwd. Een duidelijke definitie van de averij-grosse, die zo min mogelijk aanleiding geeft tot discussie, is dus van belang.

De omschrijving van averij-grosse in de Regels van York en Antwerpen lijkt meer sluitend te zijn dan deze in de Zeewet. In de Regels van York en Antwerpen wordt immers sterker benadrukt dat de eigendommen betrokken bij het gemeenschappelijke maritieme avontuur moeten worden gered van een dreigend gevaar (“peril”). Bovendien wordt verduidelijkt dat de opofferingen redelijk (“reasonable”) moeten zijn en dat enkel de schade die een rechtstreeks gevolg (“direct consequences”) is van de averij-grossehandeling kunnen worden vergoed. Dezelfde elementen zijn uitdrukkelijk opgenomen in de Avarij-Grosse Regels IVR.

Hoe dan ook zal de vraag of er sprake is van averij-grosse steeds grotendeels een feitenkwestie zijn en lijkt de mogelijkheid tot discussie niet volledig te kunnen worden uitgesloten.

8.380. In de rechtsleer werd opgemerkt dat aan de definitie van averij-grosse in artikel 147 van de Zeewet (“de buitengewone kosten en de schade opzettelijk gemaakt of toegebracht tot behoud en gemeen welzijn van schip en lading”) best zou worden toegevoegd dat het moet gaan om offers waarmee de kapitein vooraf heeft ingestemd⁵⁹⁷. Aangezien de kapitein het gezag voert over het schip, lijkt het vereiste dat het moet gaan om *opzettelijk* gemaakte kosten of toegebrachte schade dit reeds in te sluiten. Een dergelijke toevoeging zou in de praktijk waarschijnlijk dus weinig verschil maken. Bovendien dient te worden opgemerkt dat ook de internationaal gangbare Regels van York en Antwerpen dergelijke precisering niet bevatten.

8.381. De draagwijdte van artikel 148 van de Zeewet, dat de kosten wegens het binnenlopen in een noodhaven nu eens als averij-grosse en dan weer als bijzondere averij bestempelt, volgens criteria die eigenlijk niets te maken hebben met het algemene onderscheid tussen gemene en bijzondere averij, wordt in de rechtsleer fel bediscussieerd. De bepalingen van dit artikel dienen hoe dan ook als gebrekkig te worden bestempeld⁵⁹⁸.

- VEROUDERING EN RELATIEVE NUTTELOOSHEID VAN DE MATERIËLE
BEPALINGEN BETREFFENDE AVERIJ

8.382. De materiële bepalingen over averij en averij-grosse in de huidige Belgische Zeewet zijn in het hedendaagse maritieme bedrijf volledig voorbijgestreefd en in feite ook onnodig.

8.383. Vooreerst rijst de vraag of er hoegenaamd nog wel behoefte is aan de instelling van de averij-grosse nu de mogelijkheid bestaat om quasi alle vervoersrisico's te verzekeren. De meeste gevallen van averij-grosse worden heden ten dage tussen verzekeringsmaatschappijen afgehandeld. Daarbij komt dat de kapiteins van schepen volgens bepaalde critici geneigd zijn om particuliere averij van het schip voor te stellen als averij-grosse om aldus de ladingbelanghebbenden mee te laten betalen. Voorts hebben zij, steeds volgens deze critici, de neiging om, wanneer de ladingbelanghebbenden tot de kosten zullen moeten bijdragen, grotere

⁵⁹⁶ Jacobs I, 442-444, nr. 414; De Smet II, 646, nr. 540; Smeesters-Winkelmolen II, 425-427, nr. 756.

⁵⁹⁷ De Smet II, 640-641, nr. 535.

⁵⁹⁸ Zie in deze zin nogmaals Smeesters-Winkelmolen II, 444-448, nr. 767.

uitgaven te doen dan strikt noodzakelijk. De instelling van averij-grosse kan dus aanleiding geven tot misbruiken. Bovendien is de procedure van averij-grosse vrij duur en neemt zij vaak verscheidene maanden of zelfs jaren in beslag. Ten slotte is zij gebaseerd op een eerder antieke, achterhaalde notie waarbij de scheepseigenaar en de handelaars een gezamenlijk “zeeavontuur” aangingen en m.b.t. deze gevaarlijke en riskante onderneming solidair de nodige opofferingen dienden te dragen⁵⁹⁹.

Anderzijds kan het nog steeds voorkomen dat bepaalde bij het vervoer betrokken partijen niet voor de bij averij-grosse geleden schade verzekerd zijn of dat de aansprakelijke derde insolvelabel blijkt te zijn, zodat deze schadelijders zonder de instelling van de averij-grosse geen vergoeding zouden bekomen. Bovendien zou de kapitein minder geneigd zijn om dure inspanningen te doen om schip en lading te redden indien deze kosten nadien niet zouden worden verdeeld onder al degenen die er voordeel uit halen. Uiteindelijk lijkt de rechtsleer te besluiten dat het behoud van de instelling van de averij-grosse nuttig is. Desalniettemin wordt een fundamentele aanpassing van de regels inzake de averij-grosse aan de moderne evoluties in de scheepvaart sedert geruime tijd nodig geacht⁶⁰⁰.

Een gedeeltelijke oplossing voor sommige bezwaren tegen het systeem van averij-grosse bood de opkomst van “general average absorption clauses” in scheepsverzekeringopolissen. Ingevolge deze bedingen zal de verzekeraar van het schip de door het schip geleden schade in averij-grosse tot een bepaalde waarde vergoeden, waardoor er geen averij-grosseprocedure tegen de ladingbelanghebbenden hoeft te worden ingesteld. Ten aanzien van de ladingbelanghebbenden doet de verzekeraar afstand van zijn recht op subrogatie. Een averij-grosseprocedure, met alle kosten vandien, wordt aldus nog enkel ingesteld voor grote schadegevallen⁶⁰¹.

Een aantal grote rederijen zou naar verluidt inmiddels weer van de “general average absorption clauses” zijn afgestapt. In bepaalde gevallen, waarin recuperatie van de ladingbijdragen bijzonder moeilijk lijkt te zijn, “absorberen” de reders de ladingbijdragen in averij-grosse met eigen middelen.

8.384. Blijkens artikel 145 van de Zeewet zijn de bepalingen van het Hoofdstuk over de averij slechts van toepassing bij gebreke van bijzondere bedingen tussen de partijen. Zij zijn m.a.w. van aanvullend recht. Deze regel werd ingevoerd door de Franse *Code de commerce* van 1808, vanuit het principe dat alles wat enkel de private belangen van particulieren betreft, door de wet slechts dient te worden geregeld onder voorbehoud van een afwijkende overeenkomst⁶⁰². Welnu, een

⁵⁹⁹ Zie argumenten in deze zin in o.m. De Smet II, 675-678, nr. 576; Insel, B., “De “York-Antwerp Rules” 1994”, *RHA* 1998, (387), 390; Alcantara, J., “The future of General Average in reference of marine insurance”, in Huybrechts, M. (ed.), Van Hooydonk, E. en Dieryck, Chr. (co-eds.), *Marine insurance at the turn of the millennium*, I, Antwerpen, Intersentia, 1999, (405), 422-423; Danjon III, 430, nr. 1147; Tassel, Y., “Regards sur l’avarie commune, le coeur du droit maritime”, in LA Roland, (406), 409-410; Tetley, W., “General Average now and in the future”, in LA Roland, (419), 446; Tetley IMAAL, 391; Ripert III, 195-196, nr. 2223; Puttfarken, 321 en 327-328; Lowndes-Rudolf, 17-19, nrs. 00.30-00.32.

⁶⁰⁰ De Smet II, 675-678, nr. 576; Rosseels, M.A., “Les Règles d’York et d’Anvers 1994. L’aventure maritime d’hier et d’aujourd’hui”, in LA Putzeys, (427), 437; Insel, B., “De “York-Antwerp Rules” 1994”, *RHA* 1998, (387), 390-391; Alcantara, J., “The future of General Average in reference of marine insurance”, in Huybrechts, M. (ed.), Van Hooydonk, E. en Dieryck, Chr. (co-eds.), *Marine insurance at the turn of the millennium*, I, Antwerpen, Intersentia, 1999, (405), 422-423; Danjon III, 431-432, nr. 1147; Gerritzen, J.J.H., “York-Antwerp Rules 1994”, *S&S* 1995, Suppl. 2, (2), 5; De Decker, M. en Witlox, F., “Transportverzekering en averij-grosse”, in *Handboek Transportverzekeringen*, Mechelen, Kluwer, s.d., 1.7.1/5; Ripert III, 196-197, nr. 2224; Lowndes-Rudolf, 17-19, nrs. 00.30-00.32.

⁶⁰¹ Lowndes-Rudolf, 18, nr. 00.31.

⁶⁰² *Parl.St.*, Kamer, 1869-70, nr. 203, 3:

Cette disposition ne figurait pas dans l’ordonnance de la marine; elle a été ajoutée au Code de 1808, en vertu du principe, qu’en tout ce qui regarde seulement les intérêts (sic) privés des particuliers, la loi ne doit poser que des règles, sauf aux parties à y déroger par des conventions spéciales.

afwijkend beding moet de instemming verkrijgen van *alle* betrokken partijen om de toepassing van de aanvullende wetsbepalingen te kunnen uitsluiten. Deze regel wordt enkel in de Franstalige tekst van de Zeewet uitgedrukt: “à défaut de conventions spéciales entre *toutes* les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après”. Unanimité is noodzakelijk, want per geval van averij-grosse kan slechts één omslag worden gemaakt, volgens één regeling⁶⁰³.

Nagenoeg altijd worden in de zeevaart de Regels⁶⁰⁴ van York en Antwerpen en in de Rijn- en binnenvaart de Avarij-Grosse Regels IVR contractueel van toepassing verklaard en toegepast⁶⁰⁵. Bedingen in die zin worden door de partijen opgenomen in bevrachtings- en vervoersovereenkomsten. Van bij de opstelling van hun eerste versie was het precies de bedoeling van de Regels van York en Antwerpen om, terwijl de nationale wetgevingen aangaande averij-grosse in de loop der eeuwen steeds meer divergeerden, een alternatief uniform regime te bewerkstelligen⁶⁰⁶. De “Rule of interpretation”, die als allereerste bepaling in de Regels van York en Antwerpen is opgenomen, luidt dan ook:

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

De Avarij-Grosse Regels IVR, tot stand gekomen binnen de Internationale Vereniging het Rijnschepenregister⁶⁰⁷, hadden eenzelfde oogmerk⁶⁰⁸. Bijgevolg worden de materiële regels opgenomen in de Zeewet, voor zover bekend, zo goed als nooit toegepast⁶⁰⁹.

De materiële regels inzake averij-grosse in de Zeewet verschillen bovendien aanzienlijk van de huidige versie van de Regels van York en Antwerpen. Zij zijn al sinds 1879 ongewijzigd, en de meeste regels komen letterlijk uit de *Code de commerce* van 1807 en gaan inhoudelijk zelfs terug op de *Ordonnance de la marine* van 1681⁶¹⁰. De historische achtergrond van sommige wetsbepalingen is goed te merken. Bij wijze van voorbeeld kan worden gewezen op de vermelding, in artikel 151 van de Zeewet, van het feit dat de kleren van de schepelingen (“les hardes des gens de l’équipage”) niet bijdragen in de averij-grosse. In het licht van de waarde van hedendaagse schepen en hun lading, komt de regeling van een dergelijke futiliteit eerder komisch over.

De Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, die in de praktijk worden toegepast, werden sinds hun ontstaan daarentegen meermaals aan de evoluties van de zeevaart,

⁶⁰³ Jacobs I, 434-435, nr. 409.

⁶⁰⁴ In dit Blauwboek en ook in de voorgestelde wetsbepalingen wordt met het oog op de consistentie met de aanduiding “Avarij-Grosse Regels IVR” gewaagd van “Regels” en niet van “Regelen”. Zoals in de andere Blauwboeken wordt dit laatste woord echter wel gebruikt om de “Regelen” van Den Haag etc. aan te duiden.

⁶⁰⁵ Insel, B., “De “York-Antwerp Rules” 1994”, *RHA* 1998, (387), 389; Oostwouder, 118; De Decker, M. en Witlox, F., “Transportverzekering en averij-grosse”, in *Handboek Transportverzekeringen*, Mechelen, Kluwer, s.d., 1.7.4/2. Schadee noemde de verwijzing naar de *York-Antwerp Rules* zelfs een “bestendig gebruikelijk beding” (PG Boek 8 NBW, 613)

⁶⁰⁶ Hudson, G., *The York-Antwerp Rules*, Londen, LLP, 1991, 5-13.

⁶⁰⁷ De vereniging draagt sinds 2001 officieel de naam “IVR” (website van de IVR: <http://www.ivr.nl/de-vereniging>).

⁶⁰⁸ Voet, H.F., “De Rijn-regelen Antwerpen-Rotterdam”, in *Recht door zee. Liber Amicorum H. Schadee*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1980, (201), 201-202.

⁶⁰⁹ Lange, H., “De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994”, in *De Weerdt* II, (381), 381-382, nr. 1124-1125; De Decker, M. en Witlox, F., “Transportverzekering en averij-grosse”, in *Handboek Transportverzekeringen*, Mechelen, Kluwer, s.d., 1.7.2/3 en 6. Nochtans wordt de averij-grosseregeling geacht ondeelbaar te zijn, zodat de suppletiefrechtelijke regeling van de Zeewet telkenmale toepassing zou vinden van zodra ook maar één partij goederen op het schip geladen is zonder de toepasselijkheid van de Regels van York en Antwerpen te bedingen (Smeesters-Winkelmolen II, 506, nr. 810; Ripert III, 206-207, nr. 2231-1).

⁶¹⁰ Zie Jacobs I, 438-517. Reeds in 1953 noemde Ripert de bepalingen over averij-grosse in de *Code de commerce* verouderd, en hij stelde zelfs dat de bepalingen over averij-grosse in de *Ordonnance de la marine* al in 1681 achterhaald waren (Ripert III, 182, nr. 2210 en 187-188, nr. 2217).

resp. de binnenvaart aangepast. Een eerste versie van de toenmalige “York Rules” dateert reeds uit 1864. In 1877 werd de tekst een eerste maal geamendeerd en van dan af wordt over de “York-Antwerp Rules” gesproken. Nadien werden de regelen grondig gewijzigd in 1890, 1924, 1950, 1974, 1994 en 2004⁶¹¹. De Avarij-Grosse Regels IVR heetten oorspronkelijk de “Rijnregelen Antwerpen-Rotterdam 1956”. In 1979 werden zij omgedoopt tot de “Rijnregels IVR”⁶¹² en in 2003 tot de “Avarij-Grosse Regels IVR”. De meest recente versie, gepubliceerd door de IVR, dateert van 2006⁶¹³.

Aanvullend recht is bedoeld om, indien de partijen geen uitdrukkelijke contractuele regeling voor een bepaald onderdeel van hun rechtsverhouding hebben afgesproken, het contract aan te vullen. Daarom behoort een regeling van aanvullend recht in principe het rechtsregime weer te geven dat de meeste partijen gewoonlijk voor een bepaalde rechtsverhouding kiezen. Derhalve kan het nut van het huidige wettelijke regime inzake averij-grosse, dat steeds verder afwijkt van de werkelijk toegepaste regels, sterk in vraag worden gesteld.

Reeds bij de bespreking van het ontwerp van de huidige Zeewet in de Senaat, in 1879, deelde Minister van Justitie Bara mee dat de zgn. “Société commerciale, industrielle et maritime” van Antwerpen gevraagd had om de Regels van York en Antwerpen in de Zeewet op te nemen. De regering oordeelde toen echter dat dergelijke opname niet opportuun was omdat de wetgeving in de omliggende landen deze regels ook niet had opgenomen. De minister wees er voorts op dat het ontwerp van de Zeewet niet aan de contractuele toepassing van de Regels van York en Antwerpen in de weg stond en dat er slechts weinig fundamentele verschillen waren⁶¹⁴. Zoals gezegd, zijn beide regelingen inmiddels steeds verder uit elkaar gegroeid. Bovendien hebben vele andere maritieme naties hun wetgeving ondertussen in meer of mindere mate op de Regels van York en Antwerpen afgestemd⁶¹⁵.

8.385. Ter nuancering van het bovenstaande dient te worden vermeld dat bepaalde materies die in de Zeewet worden geregeld, in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR geen regeling kennen. In de mate dat deze wetsbepalingen ten gronde nog steeds nuttig worden geacht, heeft hun behoud (eventueel in gewijzigde vorm) in het Belgisch Scheepvaartwetboek wel degelijk zin.

Het betreft in de eerste plaats het voorrecht en het retentierecht van de kapitein op de goederen of de ervoor verkregen prijs. Deze rechten worden ingesteld door artikel 159 van de Zeewet. Ingevolge deze bepaling komt het retentierecht slechts te vervallen na de betaling, door de ontvanger van de goederen, van een waarborg voor de betaling van zijn bijdrage in averij-grosse. Deze regeling lijkt wel degelijk nut te hebben, aangezien zij de kapitein een drukkingsmiddel verleent om de betaling van de bijdragen af te dwingen of veilig te stellen. Naar verluidt wordt het retentierecht in de hedendaagse praktijk courant gebruikt teneinde de ladingbelanghebbenden te dwingen om de “general average bond” te ondertekenen en een waarborg te stellen (doorgaans in de vorm van een “general average guarantee” uitgaande van hun verzekeraars). Het voorrecht en het retentierecht van de kapitein vormen de tegenhanger van het scheepsvoorrecht ter verzekering van de vordering tot betaling van de averij-grossebijdrage van het schip en de mogelijkheid voor de ladingbelanghebbenden om, als drukkingsmiddel om een waarborg

⁶¹¹ Lange, H., “De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994”, in *De Weerdt* II, (381), 386-389, nrs. 1129-1136;

Lange, H., “Averij grosse en York-Antwerp Rules 2004”, in *De Weerdt* I, (217), 217-219, nrs. 1467-1471.

⁶¹² De Decker, M. en Witlox, F., “Transportverzekering en averij-grosse”, in *Handboek Transportverzekeringen*, Mechelen, Kluwer, s.d., 1.7.4/1-2.

⁶¹³ Te raadplegen op de website van de IVR: http://www.ivr.nl/pdf/AG_NL.pdf.

⁶¹⁴ *Parl.Hand.*, Senaat, 1878-79, 27 mei 1879, 156.

⁶¹⁵ Zie *infra*, nrs. 8.404 e.v.

vanwege het schip te verkrijgen, op basis van het Scheepsbeslagverdrag 1952 overgaan tot bewarend beslag op het schip⁶¹⁶.

Indien de kapitein nalaat om een waarborg te eisen en de goederen aflevert zonder voorbehoud, loopt hij in het licht van artikel 268 van de Zeewet het risico dat de houder van een cognossement zal bevrijd zijn en dat hijzelf tegenover de massa aansprakelijk zal zijn ten belope van hetgeen in de omslag voor deze goederen is verschuldigd⁶¹⁷. Het behoud van deze evenmin in de Regels van York en Antwerpen figurerende wettelijke bepaling lijkt eveneens nuttig te zijn, aangezien zij de kapitein ertoe aanzet om, zelfs indien hij er zelf geen baat bij zou hebben, omdat bijv. enkel door de lading schade werd geleden, bij de afgifte van de goederen toch een waarborg te eisen.

Voorts dient te worden gewezen op artikel 160 van de Zeewet, dat bepaalt dat de eigenaars die na de omslag weer in het bezit komen van de geworpen goederen, hetgeen zij in de verdeling ontvangen hebben in principe moeten terugbetalen. Ook deze wetsbepaling lijkt nuttig te zijn, aangezien het tegendeel deze eigenaars een ongerechtvaardigd vermogensvoordeel zou verschaffen.

De regel zou zelfs kunnen worden veralgemeend tot alle vormen van averij-grosse waarbij de geleden schade na de omslag alsnog zou worden hersteld. Het valt moeilijk in te zien waarom de regel zou moeten worden beperkt tot de werping⁶¹⁸. Danjon heeft het in zijn commentaar bij het gelijkkluidende artikel 429 van de oude Franse *Code de commerce* alleszins in het algemeen over “[u]ne circonstance heureuse [...] : ce serait la disparition après coup de l’avarie elle-même”. Hij heeft het niet alleen over geworpen goederen die weer zijn komen bovendrijven en worden opgevist, maar bijv. ook over goederen die als losgeld zijn betaald aan piraten, maar vervolgens worden heroverd⁶¹⁹. Naast de gevallen waarbij een bepaalde schade op materiële wijze ongedaan zou worden gemaakt, zou de regel eveneens toepassing kunnen vinden op gevallen waarbij de schadelijder een volkomen schadevergoeding zou ontvangen van een aansprakelijke derde⁶²⁰.

Artikel 160 van de Zeewet schrijft verder voor dat hetgeen in de verdeling werd ontvangen, onder aftrek van de door de werping veroorzaakte schade en van de bergingskosten, terug moet worden ingebracht. De terugbetaling van de reeds uitbetaalde vergoeding aan hen die hebben bijgedragen, wist de effecten van de oorspronkelijke opname van de schade in de averij-grosseregeling niet correct uit, inz. wanneer de opgeofferde maar gerecupereerde goederen schade hebben ondergaan of de recuperatie bepaalde kosten heeft gevergd⁶²¹. Een betere regeling zou zijn dat alle eventueel overblijvende schade en verliezen in averij-grosse opnieuw zouden worden omgeslagen in functie van de gewijzigde situatie. Dit lijkt echter zeer omslachtig. Het nieuwe voorstel van Portugees Maritiem Wetboek lijkt een alternatieve en eenvoudigere oplossing voor het probleem te bevatten: de waarde van de gerecupereerde goederen moet proportioneel

⁶¹⁶ Opgemerkt dient te worden dat de vordering tot bijdrage vanwege het schip eveneens bevoorrecht is, en wel op grond van artikel 23, § 1, 3° van de Zeewet, welke bepaling op haar beurt voortkomt uit het Scheepsvoorrechtenverdrag 1926. In de elders toegelichte nieuwe regeling m.b.t. scheepsvoorrechten blijft een voorrecht voor de vordering tot betaling van de bijdrage van het schip in averij-grosse behouden (zie Blauwboek 3).

⁶¹⁷ Smeesters-Winkelmolen II, 491, nr. 797.

⁶¹⁸ De hele instelling van de averij-grosse is immers een analogische uitbreiding van de aloude regelen betreffende de werping (Remond-Gouilloud, 428, nr. 700).

⁶¹⁹ Danjon III, 783, nr. 1329.

⁶²⁰ Zie in die zin: Rabe, 895, nr. 4.

⁶²¹ Danjon III, 783-784, nr. 1329; Lyon-Caen, Ch. en Renault, L., *Traité de droit commercial*, VI, Parijs, Pichon, 1896, 97-98, nr. 973.

worden verdeeld over hen die hebben bijgedragen⁶²². Dit was ook de interpretatie die Bédarride reeds aan het artikel 429 van de oude Franse *Code de commerce* gaf:

Ainsi, de deux choses l'une, ou le propriétaire entend conserver la marchandise recouvrée, ou non. Dans le premier cas, une expertise détermine la valeur actuelle de la marchandise, suivant le prix courant de la localité; dans le second, la vente est poursuivie aux formes de droit. La valeur résultant de l'expertise ou produite par la vente est imputée d'abord à faire face aux frais de sauvetage et à ceux de l'expertise ou de la vente; le restant net est distribué, proportionnellement et au marc le franc, entre tous ceux qui ont contribué dans le règlement primitif⁶²³.

Deze interpretatie is echter moeilijk verzoenbaar met de tekst van artikelen 429 van de *Code* en 160 van de *Zeewet*, die duidelijk vertrekt vanuit de terugbetaling van de ontvangen vergoeding en niet vanuit de verdeling van de gerecupereerde waarde.

Verder moet bij de terugbetaling rekening worden gehouden met de eigen bijdrage van de betrokken eigenaar⁶²⁴. Ook dit element komt in artikel 160 niet uit de verf.

Ten slotte verwoordt artikel 158 van de *Zeewet* de regel dat de in averij-grosse opgeofferde goederen niet moeten bijdragen in de schade die de behouden gebleven goederen of het schip na de werping lijden. Hoewel de wettekst dit helemaal niet duidelijk maakt, betreft deze regel volgens de rechtsleer uitsluitend latere gevallen van bijzondere averij. Het behoud van de regel vervat in artikel 158 van de *Zeewet* in het Belgisch Scheepvaartwetboek is hoe dan ook zonder nut aangezien hij slechts de toepassing vormt van de algemene principes betreffende averij⁶²⁵.

8.386. De enige inhoudelijke regel inzake *bijzondere* averij in de *Zeewet* is dat deze geheel wordt gedragen en betaald door de eigenaar van de zaak die de schade geleden of het verlies veroorzaakt heeft (art. 149, tweede lid). Men zou dit kunnen beschouwen als een toepassing van de algemene regel *res perit domino*⁶²⁶. Nochtans sluit deze bepaling klaarblijkelijk niet de toepassing uit van de gemene en bijzondere regelen inzake contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid. Via deze regelen kan de schadelijder desgevallend alsnog zijn schade verhalen⁶²⁷. Smeesters en Winkelmolen lezen in de woorden “of het verlies veroorzaakt heeft” in artikel 149, tweede lid, blijkbaar dat de regel ook kan inhouden dat de eigenaar van een zaak die

⁶²² Art. 109, lid 2, *Proposta de Lei da Navegação Comercial Marítima*, 2009:

Se o regulamento já foi executado, procede-se a regulação adicional, tendo por finalidade repartir o valor dos bens recuperados entre todos os contribuintes na proporção da sua contribuição.

⁶²³ Bédarride, J., *Commentaire du code de commerce, Livre II : du commerce maritime*, V, Parijs, Chez Durand, 1859, 311-313, nr. 1928.

⁶²⁴ Zie o.m. Alauzet, I., *Commentaire du Code de commerce*, III, Parijs, Cosse et Marchal, 1857, 550-551, nr. 1612; Beltjens, G., *Encyclopédie du droit commercial belge*, IV, Brussel, Bruylant, 1927, 808, nr. 3.

⁶²⁵ Smeesters-Winkelmolen II, 495-497, nr. 801; Danjon III, 518-521, nr. 1179. Ripert geeft aan deze bepaling een andere uitleg. Volgens hem zou het wel degelijk gaan om latere gevallen van averij-grosse, waarin de opgeofferde goederen niet moeten bijdragen (Ripert III, 223-224, nrs. 2244-2245). Riperts interpretatie is zeker verdedigbaar op basis van de bewoordingen van de bepaling, maar zou een onrechtvaardige regel creëren. De belanghebbenden bij de in het eerste geval van averij-grosse opgeofferde goederen genieten immers wel degelijk de voordelen van de latere opofferingen in averij-grosse. Zonder deze latere opofferingen zouden het schip en de andere goederen mogelijk verloren zijn gegaan. In dat geval zouden de belanghebbenden bij de in het eerste geval van averij-grosse opgeofferde goederen geen averij-grossesbijdragen ontvangen. Aangezien zij er de voordelen van genieten, is het niet meer dan logisch dat zij in de latere gevallen van averij-grosse moeten bijdragen (Smeesters-Winkelmolen II, 496; Danjon III, 519-520, nr. 1179).

⁶²⁶ De Decker, M. en Witlox, F., “Transportverzekering en averij-grosse”, in *Handboek Transportverzekeringen*, Mechelen, Kluwer, s.d., 1.7.1/2. De regel betreffende bijzondere averij beoogt uiteraard niet om de verdeling van het risico bij de internationale handelskoop te beïnvloeden.

⁶²⁷ Smeesters-Winkelmolen II, 421, nr. 750.

aan een andere partij schade heeft toegebracht, deze schade dient te vergoeden⁶²⁸. In deze interpretatie zou artikel 149, tweede lid een soort parallelle aansprakelijkheidsregeling inhouden, wat niet de bedoeling kan zijn geweest. De tegenhanger van artikel 149, tweede lid van de Zeewet in de Franse wetgeving is artikel 23, tweede lid van de reeds vermelde *Loi n° 67-545* van 7 juli 1967. Deze bepaling luidt als volgt:

[Les avaries particulières] sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

Hieruit komt duidelijk naar voren dat inzake bijzondere averij de regel *res perit domino* geldt, onverminderd de mogelijkheid om aansprakelijkheidsvorderingen in te stellen⁶²⁹. Dit wordt andermaal bevestigd door een ontwerp van de Zeewet, dat in 1870 door de Kamer werd behandeld. Daarin was de volgende bepaling opgenomen:

Les dommages arrivés aux marchandises, faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidents provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret⁶³⁰.

De rechtsfiguur van de bijzondere averij dient dus te worden onderscheiden van de vordering tot schadevergoeding. De bijzondere averij wordt in de regel gedragen door de schadelijder. Hij kan zich evenwel op andere rechtsregelen beroepen om de schade vergoed te zien.

Dat bijzondere averij wordt gedragen door de schadelijder, is eigenlijk een louter feitelijke vaststelling. Bijgevolg lijkt de opname van de regel in de Zeewet inhoudelijk weinig of geen verschil te maken. Hij lijkt enkel te zijn opgenomen om het contrast met de regeling inzake averij-grosse uit te drukken⁶³¹. Precies om het contrast met de averij-grosse te benadrukken en om te verduidelijken dat eenzelfde schadegeval niet tegelijk averij-grosse en bijzondere averij kan uitmaken, lijkt de overname van de bepalingen over bijzondere averij in het Belgisch Scheepvaartwetboek nut te hebben. Ook het behoud van de definitie van het algemene, thans in de artikelen 146 en 147 van de Zeewet gebruikte begrip averij lijkt dan zinvol te zijn.

- ONTBREKEN VAN EEN WETTELIJKE REGELING BETREFFENDE DE SCHORSING OF
STUITING VAN DE VERJARING

8.387. Overeenkomstig artikel 270, derde streepje van de Zeewet verjaren alle rechtsovereenkomsten wegens averij-grosse één jaar na de dag van de gebeurtenis.

Het ondertekenen van een compromis tot benoeming van een dispacheur of een vordering of vonnis houdende benoeming van een dispacheur worden, afhankelijk van de auteur, geacht schorsende of stuitende werking te hebben tot op de dag dat de dispacheur zijn rapport heeft neergelegd⁶³². Deze regel wordt weliswaar erkend in de rechtspraak⁶³³, maar heeft geen wettelijke basis.

⁶²⁸ Smeesters-Winkelmolen II, 445-446, nr. 767.

⁶²⁹ Rodière TGDM EDM, 338-339, nr. 311.

⁶³⁰ *Parl.St.* Kamer 1869-70, nr. 203, 10.

⁶³¹ Danjon III, 457, nr. 1157.

⁶³² Zie Smeesters-Winkelmolen II, 510-511, nr. 813; Lange, H., "De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994", in De Weerd II, (381), 385, 1127.6.

⁶³³ Antwerpen 22 december 1997, *EVR* 1998, 399.

8.388. De artikelen 161 en 162 van de Zeewet omschrijven procedurele verplichtingen van de kapitein ingeval van averij-grosse. Hij dient een proces-verbaal op te maken, waarin de redenen die tot de opoffering hebben doen besluiten en de opgeofferde zaken worden vermeld. Dit proces-verbaal wordt getekend door de kapitein en de “voornaamste schepelingen”. Het wordt overgeschreven in het scheepsdagboek. Binnen 24 uur na de aankomst in de eerstvolgende haven die het schip aandoet, moet de kapitein de vermelde feiten bevestigen.

Deze regel lijkt verwant aan de verplichting, opgenomen in de artikelen 78 en 79 van de Zeewet, om binnen 24 uur na aankomst een scheepsverklaring af te leggen. Net zoals m.b.t. de scheepsverklaring⁶³⁴, geeft de wetgeving geen helder antwoord op de vraag of de verplichtingen ook gelden voor kapiteins van buitenlandse schepen die een Belgische haven aanlopen.

Waar in artikel 79 echter wordt verduidelijkt dat de scheepsverklaring moet worden afgelegd ten overstaan van de voorzitter van de rechtbank van koophandel of de vrederechter, bepaalt artikel 162 niet voor welke instantie de feiten i.v.m. averij-grosse moet worden bevestigd⁶³⁵.

Naar verluidt worden de hier bedoelde formaliteiten niet meer in alle gevallen strikt nageleefd⁶³⁶. Alleszins geven de bepalingen een verouderde en archaische indruk⁶³⁷. De doelstelling van de bepalingen is het verschaffen van geloofwaardige bewijsmiddelen met betrekking tot de averij-grosse⁶³⁸. Deze doelstelling blijft op zich haar relevantie behouden. Een schriftelijk bewijsstuk, opgemaakt door de kapitein zo snel mogelijk na het voorval, lijkt onontbeerlijk om de feiten naderhand aannemelijk te kunnen maken. Voorts lijkt dit schriftelijk bewijsstuk bij voorkeur te worden tegengetekend door de eerste stuurman. De bevestiging van de voorgevallen feiten binnen 24 uur na de aankomst in de haven, die in de praktijk naar verluidt vaak wordt gedaan door middel van een notariële akte, versterkt de geloofwaardigheid van de verklaringen van de kapitein eveneens⁶³⁹.

Volgens Smeesters en Winkelmolen strekt het bevestigde proces-verbaal tot bewijs van hetgeen erin wordt vermeld, en dit tot bewijs van het tegendeel⁶⁴⁰. De Zeewet bevat echter geen bepalingen die aan het proces-verbaal enige bijzondere bewijswaarde toekennen. Allicht zal het vaak wel het belangrijkste, zonet het enige schriftelijke bewijsmiddel zijn, waardoor er hoe dan ook een groot gewicht aan zal toekomen. Opnieuw kan worden vergeleken met de scheepsverklaring, met betrekking tot welke rechtspraak, rechtsleer en expertisepraktijk evenwel terughoudend zijn om een bijzondere bewijswaarde aan te nemen⁶⁴¹.

⁶³⁴ Zie Blauwboek 5.

⁶³⁵ Volgens Jacobs moet dit gebeuren voor de in artikel 163 en in de bepalingen betreffende de rechten en verplichtingen van de kapitein genoemde autoriteiten (Jacobs I, 521, nr. 478)

⁶³⁶ Nochtans werden de formaliteiten, naar aanleiding van de vrijwillige stranding van het ms Belvaux op de Schelde op 11 november 1981, naar verluidt wel conform de wet vervuld (Antwerpen 22 december 1997, *EVR* 1998, 399).

⁶³⁷ Voor een bespreking van de vele gelijkaardige en voorbijgestreefde formaliteiten die de Zeewet aan de kapitein oplegt, zie eveneens Blauwboek 5.

⁶³⁸ Jacobs I, 521, nr. 479.

⁶³⁹ De geloofwaardigheid versterken van de getuigenissen over scheepvaartvoorvallen en daaruit voortkomende schadegevallen, door de kans op wijzigingen achteraf te beperken, was ook de doelstelling van de artikelen 78 en 79 van de Zeewet betreffende het afleggen van de scheepsverklaring (zie nogmaals Blauwboek 5). De rechtspraak heeft resoluut geoordeeld dat wanneer de scheepsverklaring niet binnen de vierentwintig uur na aankomst wordt afgelegd, zij geen bewijskracht heeft (Kh. Gent 11 september 1973, *EVR* 1973, 736; Kh. Antwerpen 17 december 1968, *RHA* 1969, 138; vgl. echter Ripert I, 235, nr. 261).

⁶⁴⁰ Smeesters-Winkelmolen II, 504-505, nr. 809.

⁶⁴¹ Zie andermaal Blauwboek 5.

Voor een groot deel lijken de verplichtingen opgenomen in de artikelen 161 en 162 van de Zeewet alleszins met de meer algemene verplichtingen van de kapitein met betrekking tot het scheepsdagboek en de scheepsverklaring te overlappen. Deze laatste zijn opgenomen in het deel van de Zeewet met het opschrift “Rechten en verplichtingen van de kapitein”. De doelstelling van de hier besproken bepalingen, met name het verschaffen van bewijsmiddelen met betrekking tot de averij-grosse, lijkt afdoende te kunnen worden bereikt door de naleving van de (gemoderniseerde) algemene verplichtingen van de gezagvoerder inzake scheepsboeken en scheepsverklaringen. Deze algemene verplichtingen en de bewijswaarde van de scheepsboeken en scheepsverklaringen worden elders besproken, waarbij eraan valt te herinneren dat de verplichtingen nader zullen worden bestudeerd t.g.v. de herziening van het publiekrechtelijk zeerecht⁶⁴². Reeds bij de bespreking van het ontwerp van de Zeewet door de Kamer van Volksvertegenwoordigers in 1877 vroegen de volksvertegenwoordigers Van Iseghem en Cruyt zich af of het opstellen van een apart proces-verbaal geen onnodige formaliteit was, nu de kapitein hoe dan ook gehouden is om alles wat tijdens de reis voorvalt in het scheepsdagboek in te schrijven. De vermelding van de feiten in het scheepsdagboek zou kunnen volstaan. Verslaggever Van Humbeek antwoordde dat het toegelaten zou zijn om het vereiste “proces-verbaal” rechtstreeks in het scheepsdagboek te schrijven, waar het dan door bemanningsleden zou worden ondertekend⁶⁴³. Gelet op de nieuwe regeling i.v.m. scheepsboeken en scheepsverklaringen en de bewijswaarde ervan⁶⁴⁴, lijkt de opname in het Belgisch Scheepvaartwetboek van specifieke regels over het proces-verbaal van averij-grosse en de bevestiging van de feiten in de haven overbodig te zijn. Dergelijke specifieke regels zijn trouwens evenmin opgenomen in de Duitse, Nederlandse en Noorse wetgeving met betrekking tot averij-grosse.

8.389. Artikel 163, eerste lid van de Zeewet schrijft voor dat de staat van verlies en schade op verzoek van de kapitein door dispacheurs wordt opgemaakt ter plaatse waar het schip wordt gelost.

Wanneer goederen zouden worden gelost in meer dan één bestemmingshaven, is de toepassing van deze regel problematisch. Een meerderheid van de rechtsleer is van mening dat in dergelijk geval de staat van verlies en schade moet worden opgemaakt in de laatste haven waar bij de averij-grosse betrokken goederen worden gelost⁶⁴⁵. Andere rechtsleer stelt dan weer dat dit dient te gebeuren in de eerstvolgende haven waar goederen worden gelost of ingeladen omdat zich daarna een nieuwe, anders samengestelde belangengemeenschap vormt, of, indien de goederen hun bestemming niet bereiken, op de plaats waar de reis eindigt. Wanneer een ladingbelanghebbende zijn goederen tijdens de reis van het schip verwijdert, zou ter plekke een voorlopige regeling moeten worden opgemaakt of zou deze ladingbelanghebbende een waarborg voor de betaling van zijn bijdrage in averij-grosse moeten verschaffen⁶⁴⁶. Strikt genomen kunnen deze regels niet uit de wettekst worden afgeleid. De weinig precieze formulering van artikel 163, eerste lid vormt een bron van rechtsonzekerheid.

De meest werkbare en efficiënte oplossing lijkt te zijn dat direct een dispacheur wordt aangesteld in de eerstvolgende loshaven, of van zodra één van de belanghebbenden een averij-grosseregeling wenst uit te lokken. De dispacheur kan vanaf dan de uitoefening van het retentierecht op de in de opeenvolgende havens geloste goederen, de ondertekening van de *general average bonds* en het

⁶⁴² Zie nogmaals Blauwboek 5.

⁶⁴³ *Parl.Hand.* Kamer 1876-77, 6 tot 8 februari 1877, 378.

⁶⁴⁴ Zie Blauwboek 5.

⁶⁴⁵ Smeesters-Winkelmolen II, 505-506, nr. 810; De Smet II, 672, nr. 570; *RPDB*, v^o Navire-Navigation, 620, nr. 1320.

⁶⁴⁶ Jacobs I, 523, nr. 480.

stellen van de waarborgen coördineren. De definitieve omslag zal de dispacheur normaliter pas kunnen opstellen nadat de laatste bij de averij-grosse betrokken goederen werden gelost. Dankzij de moderne communicatiemiddelen lijkt het niet noodzakelijk dat de dispacheur fysiek in elke loshaven aanwezig is.

8.390. Artikel 163 van de Zeewet suggereert dat de dispacheurs op verzoek van de kapitein worden benoemd door de rechtbank van koophandel of, in een buitenlandse haven, door de Belgische consul of de plaatselijke overheid. Ofschoon dergelijke mogelijkheid in de Zeewet niet werd opgenomen, zou de aanstelling volgens Smeesters en Winkelmolen ook door de eigenaars van de opgeofferde lading kunnen worden gevraagd wanneer de kapitein het nalaat⁶⁴⁷. Er wordt aangenomen dat degene die om de aanstelling van een dispacheur verzoekt, de andere betrokken partijen voor de bevoegde autoriteit dient te dagvaarden, zodat zij van de procedure op de hoogte zouden zijn⁶⁴⁸. Zeer vaak wordt de dispacheur echter zonder rechterlijke tussenkomst aangesteld. In Antwerpen vormt deze werkwijze reeds lange tijd een vast gebruik⁶⁴⁹. Zij heeft evenwel geen basis in de Zeewet, zodat niet uit de wettekst kan worden afgeleid of een door een buitengerechtigd aangestelde dispacheur opgestelde dispache later kan worden gehomologeerd en op die manier uitvoerbaar kan worden.

8.391. Artikel 163, laatste lid van de Zeewet bepaalt voorts nog dat de dispacheurs worden beëdigd voordat zij hun werkzaamheden aanvatten. Wanneer een dispacheur op minnelijke wijze wordt aangesteld, wat zoals gezegd quasi altijd het geval is, wordt hij naar verluidt niet beëdigd.

“Beëdigen” betekent volgens Van Dale: “de eed laten afleggen, een eed afnemen”. Degene die wordt beëdigd, legt een eed af in handen van één of andere autoriteit. Het is aannemelijk dat de beëdiging van een dispacheur, opgelegd door artikel 163, laatste lid van de Zeewet, dient te gebeuren door de rechtbank van koophandel die hem heeft benoemd. Zij kan worden vergeleken met de door artikel 572 van het Gerechtelijk Wetboek voorgeschreven beëdiging van notarissen, gerechtsdeurwaarders e.a. door de rechtbank van eerste aanleg. De rechtbank van koophandel zelf neemt, overeenkomstig artikel 576 van het Gerechtelijk Wetboek ook de eed af van de beëdigde wegers, scheepsmeters of meters voor zee- en binnenschepen en voorts van de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren en de bedrijfsrevisoren.

Het feit dat de dispacheurs een eed zouden moeten afleggen in handen van de rechtbank van koophandel, telkenmale zij gerechtelijk worden benoemd, lijkt overdreven omslachtig en formalistisch. Op grond van artikel 978, § 1 van het Gerechtelijk Wetboek moeten de gerechtsdeskundigen heden ten dage normaliter slechts de geschreven eedformule “Ik zweer dat ik mijn opdracht in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk vervuld heb” in hun eindverslag opnemen. Alleen wanneer zij overeenkomstig de artikelen 985 en 986 van het Gerechtelijk Wetboek door de rechter worden gehoord, moeten zij mondeling een eed afleggen. Allicht zou de regeling m.b.t. de eed van de dispacheurs best worden afgestemd op deze m.b.t. de gerechtsdeskundigen. Uiteindelijk heeft een dispacheur niet méér macht dan een gerechtsdeskundige. Om dezelfde reden lijkt de wet in hoofde van de aan te stellen dispacheurs, evenmin als in hoofde van de gerechtsdeskundigen, niet het bezit van bepaalde diploma's of het lidmaatschap van een bepaalde beroepsvereniging te moeten eisen.

⁶⁴⁷ Smeesters-Winkelmolen II, 507, nr. 811.

⁶⁴⁸ Danjon III, 693, nr. 1265; Ripert III, 318, nr. 2330.

⁶⁴⁹ Antwerpen 22 december 1997, *EVR* 1998, 399; Smeesters-Winkelmolen II, 507-509, nrs. 811-812; De Smet II, 673, nr. 571; *RPDB*, v° Navire-Navigation, 620, nr. 1321-1322; Lange, H., “De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994”, in De Weerd II, (381), 384, nr. 1127.5.

8.392. Op grond van artikel 164 van de Zeewet kan de dispache door de rechtbank worden gehomologeerd, waarna ze uitvoerbaar is. Wanneer de dispache vrijwillig wordt uitgevoerd, lijkt de homologatie niet nodig te zijn. De dispacheur is (normaliter) een deskundige en geen arbiter, zodat de partijen gerechtigd zijn om, ter gelegenheid van de rechtspleging tot homologatie, de bevindingen van de dispacheur voor de rechtbank te betwisten⁶⁵⁰. Dit laatste blijkt evenwel niet eenduidig uit de wettekst. Naar verluidt wordt in de praktijk van de procedure tot homologatie geen of nauwelijks gebruik gemaakt en wordt zij niet aangewend om betwistingen ten gronde definitief te beslechten. Betwistingen ten gronde worden via de gewone rechtsgang behandeld. Uit informeel overleg is gebleken dat er bij de practici geen vraag is naar het behoud van de homologatieprocedure.

8.393. Het is niet onbelangrijk om op te merken dat de Avarij-Grosse Regels IVR, in tegenstelling tot de Regels van York en Antwerpen, wel degelijk enkele procedurele bepalingen bevatten, met name in de Regels XIII tot XVI. Zij lijken in principe niet met de procedurele bepalingen in de Zeewet strijdig te zijn, zodat beide normenstelsels cumulatief kunnen worden toegepast. In het bijzonder kan worden gewezen op Regel XVI, die de controle van alle dispatches door de IVR mogelijk maakt. Deze controle door de IVR komt niet in de plaats van de rechterlijke homologatie, noch heeft de weigering van goedkeuring door de IVR op de mogelijkheid tot homologatie van de dispache enige invloed⁶⁵¹. Navraag bij de IVR leerde dat de controle in de praktijk veel minder frequent wordt uitgevoerd dan vroeger. Ingeval van twijfel over het voorhanden zijn van averij-grosse kan de IVR nog steeds als aanspreekpartner fungeren.

- ONTBREKEN VAN EEN IPR-REGELING

8.394. Zoals hierboven vermeld⁶⁵², vindt de averij-grosseregeling plaats in de loshaven. De Zeewet bepaalt evenwel niet welk nationaal recht op de werkzaamheden van de dispacheur van toepassing is. De bepalingen van de Zeewet met betrekking tot averij-grosse geven zelf niet aan wat hun conflictenrechtelijk toepassingsgebied is. I.v.m. maritieme averij-grosse zijn verwijzingsregels zelden aan de orde, omdat wereldwijd meestal de Regels van York en Antwerpen toepassing vinden⁶⁵³. Dat is ook de reden waarom bijv. de Nederlandse wetgeving over het zeerecht-IPR geen bepaling over averij-grosse bevat⁶⁵⁴. De nationale procesrechtelijke regelingen zijn van toepassing als *lex fori*. Verder kan de aanduiding van toepasselijk nationaal recht nodig zijn m.b.t. de verjaring, het retentierecht van de kapitein en de bewijsprocedure (zoals de opstelling door de kapitein van een proces-verbaal).

8.395. Heden ten dage dient te worden aangenomen dat het op averij-grosse toepasselijke materiële recht moet worden bepaald a.d.h.v. de Rome I-Verordening⁶⁵⁵. Het betreft immers een wezenlijk contractuele materie. De Rome I-Verordening bevat i.v.m. averij-grosse geen specifieke regels. De concrete toepassing van de Verordening is niet steeds evident. Het is bijv. mogelijk dat vervoers- of bevrachtingsovereenkomsten m.b.t. onderscheiden partijen lading uiteenlopende (en sommige geen) rechtskeuzebedingen bevatten. Verder wordt de averij-grosse niet noodzakelijk beheerst door het recht van toepassing op de vervoer- of bevrachtingsovereenkomst, want het is

⁶⁵⁰ Lange, H., "De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994", in De Weerd II, (381), 385, nr. 1127.5.

Afhankelijk van de bewoordingen van de *general average bond*, zou de dispache toch als een bindend en onbetwistbaar oordeel kunnen worden beschouwd (zie de casuïstiek beschreven in Smeesters-Winkelmolen II, 508-510, nr. 812).

⁶⁵¹ De Decker, M. en Witlox, F., "Transportverzekering en averij-grosse", in *Handboek Transportverzekeringen*, Mechelen, Kluwer, s.d., 1.7.4/13.

⁶⁵² Zie *supra*, nr. 8.389.

⁶⁵³ Zie o.m. Bonassies-Scapel, 381, nr. 545.

⁶⁵⁴ Boonk, 278-279.

⁶⁵⁵ Over de positie onder het EVO, zie inz. Lowndes-Rudolf, 584 e.v., nrs. 30.06 e.v.

volgens vele auteurs een autonoom rechtsconcept⁶⁵⁶. In de praktijk zal men mogelijk moeten terugvallen op het recht van het land waarmee de overeenkomst – of het averij-grosse-aspect⁶⁵⁷ – de nauwste band heeft (art. 4.4), bijv. het recht van de plaats waar de reis eindigt, waar het schip na beslissing tot averij-grosse binnenloopt, waar de betrokken goederen worden gelost, of waar de dispache wordt opgesteld. Voor zover nuttig in dit verband worden teruggegrepen naar de oudere rechtspraak en rechtsleer die in verschillende landen m.b.t. het IPR ter zake van averij-grosse tot ontwikkeling kwam. Gelet op de gelding van de Rome I-Verordening is in het Belgisch Scheepvaartwetboek alleszins geen ruimte voor een nationale objectieve verwijzingsregel. Wel is het nuttig te bevestigen dat de in het wetboek opgenomen procesrechtelijke regels gelden als *lex fori*. Ook een regel over de zakenrechtelijke werking van het retentierecht van de reder is zinvol.

B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

8.396. Over de averij en de averij-grosse werden geen internationale verdragen gesloten. Zoals hoger werd aangegeven, is de materie van de averij-grosse echter wel geharmoniseerd door de systematische contractuele toepassing van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR.

Ofschoon de gehanteerde basisbeginselen van de averij-grosse dezelfde zijn, vertonen de bepalingen van de Zeewet t.a.v. deze van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR aanzienlijke verschillen.

Zoals hieronder nog zal worden toegelicht⁶⁵⁸, staan ook de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR aan kritiek bloot.

8.397. Het via internationale verdragen geharmoniseerde regime van de aansprakelijkheid van de zeevervoerder heeft op de regeling van averij-grosse in theorie geen invloed.

Zulks wordt, wat de contractuele regelingen van averij-grosse betreft, bevestigd in artikel 5, tweede lid, laatste zin van de Haagse Regelen:

Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

De bepaling werd niet gewijzigd door de Regelen van Visby.

Vanzelfsprekend mag een beding over averij-grosse niet tot gevolg hebben dat de aansprakelijkheid van de vervoerder in strijd met de Regels van Den Haag en Visby wordt gereduceerd. Dat is de strekking van het begrip “geoorloofd”⁶⁵⁹.

8.398. Artikel 24 van de Regelen van Hamburg, waarbij België geen partij is, raakt wél aan de materie van de averij-grosse. De bepaling luidt als volgt:

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

⁶⁵⁶ In die zin bijv. Remond-Guilloud, 436-437, nr. 723.

⁶⁵⁷ De Rome I-Verordening vermeldt weliswaar niet meer de mogelijkheid van objectieve dépeçage.

⁶⁵⁸ Zie *infra*, nr. 8.442.

⁶⁵⁹ Donaldson, J., Staughton, C.S. en Wilson, D.J., *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Londen, Stevens & Sons, 1975, 43, nr. 81; Tetley IMAAL, 370.

2. *With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.*

Deze verdragsbepaling verduidelijkt vooreerst dat het verdrag de toepassing van bepalingen in het vervoercontract of in het nationale recht betreffende averij-grosse onverlet laat. Het tweede lid bepaalt echter dat de verdragsregels betreffende de aansprakelijkheid van de zeevervoerder voor verlies of schade aan de goederen bepalen of de ontvanger van de goederen de betaling van zijn bijdrage in averij-grosse mag weigeren en of de zeevervoerder de ontvanger dient te vergoeden voor de desgevallend door deze laatste betaalde bijdragen in averij-grosse of hulploon. Volgens Beeckman zou deze regel in de praktijk het nut van de instelling van de averij-grosse kunnen doen afnemen. Vele gevallen die aanleiding geven tot averij-grosse worden immers veroorzaakt door een fout of nalatigheid van de scheepseigenaar-vervoerder, zijn aangestelden of zijn uitvoeringsagenten. Indien hun aansprakelijkheid komt vast te staan, zouden de ladingbelanghebbenden kunnen weigeren hun bijdrage in averij-grosse te betalen. Indien zij toch een bijdrage betalen, zou de scheepseigenaar-vervoerder deze naderhand moeten terugbetalen, wat de aangifte van schade aan de zijde van het schip in averij-grosse, gelet op de eraan verbonden procedurekosten, weinig interessant maakt⁶⁶⁰. Voortbouwend op de redenering van deze auteur zou men kunnen stellen dat de bepalingen van de Zeewet betreffende averij-grosse, indien België ooit partij zou worden bij de Regelen van Hamburg, mogelijk aan belang zouden verliezen.

Nochtans dient te worden opgemerkt dat artikel 24.2 van de Regelen van Hamburg overeenstemt met een reeds voorheen in de Belgische rechtsleer geformuleerde visie. Inderdaad wordt reeds lang geleerd – en in de rechtspraak bevestigd – dat een evenement dat aanleiding geeft tot een averij-grosse regeling eventuele vorderingen gesteund op de fout of aansprakelijkheid van een der partijen onverlet laat, dat de aansprakelijke kan worden aangesproken tot terugbetaling van de betaalde bijdrage in averij-grosse en dat desgevallend de compensatie kan worden opgeworpen tussen de bijdrage in averij-grosse en de aansprakelijkheidsvordering⁶⁶¹.

Een eventuele Belgische toetreding tot de Regels van Hamburg zou op dit punt dus weinig verschil maken⁶⁶².

8.399. Artikel 84 van de Regelen van Rotterdam, waarbij België momenteel geen partij is, herhaalt slechts het eerste lid van artikel 24 van de Regelen van Hamburg. Mocht België alsnog partij bij dit verdrag worden, zou zulks op de werking of de relevantie van de nationale regels betreffende averij-grosse in principe evenmin een invloed hebben.

⁶⁶⁰ Beeckman, J.G., “Incidence des règles de Hambourg sur l’assurance maritime, l’avarie commune et le recours”, *RHA* 1979-80, (203), 218.

⁶⁶¹ Smeesters-Winkelmolen II, 442-443, nr. 766 en 455-457, nr. 770; De Smet II, 649-651, nrs. 545-547; Lange, H., “De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994”, in De Weerd II, (381), 385, nr. 1127.7; m.b.t. tot de binnenvaart (maar niet eenduidig): De Decker, 221-223, nrs. 583-588. Het Hof van Beroep te Gent oordeelde in een arrest van 1901 zelfs dat de vordering in averij-grosse van een schadelijdende partij, die tegelijk aansprakelijk was voor het schadegeval, bij gebrek aan belang onontvankelijk was. De andere partij zou de betaalde bijdrage immers op haar beurt op de aansprakelijke eiseres kunnen verhalen, zodat het enige effect van de vordering een nutteloze en kostelijke carroussel van rechtsoverdrachten zou zijn (Gent 18 januari 1901, *JPA* 1901, 228). De mogelijkheid tot recuperatie van de bijdragen in averij-grosse lastens de voor het schadegeval aansprakelijke partij, onverminderd de werking van de eventuele ontheffingsgronden, wordt erkend door de hedendaagse rechtspraak, zowel in de zeevaart als in de binnenvaart (Antwerpen 22 december 1997, *EVR* 1998, 399; Scheidsr. Uitspr. Antwerpen 28 oktober 1996, *RHA* 1997, 312).

⁶⁶² Waarmee uiteraard niet wordt bedoeld dat dergelijke toetreding op het gebied van de aansprakelijkheid van de vervoerder zelf weinig verschil zou maken.

8.400. Ook het CMNI bevat een door artikel 24.1 van de Regelen van Hamburg geïnspireerde bepaling, die enkel verduidelijkt dat het Verdrag de toepassing van bepalingen in het vervoerscontract of in het nationale recht betreffende averij-grosse onverlet laat. Zij luidt als volgt:

Artikel 26. Avarij-grosse

Dit Verdrag doet geen afbreuk aan de toepassing van de bepalingen van de vervoerovereenkomst of van de nationale wetgeving met betrekking tot de berekening van de schade en van de verplichte bijdragen in geval van avarij-grosse.

Deze verdragsbepaling heeft op de werking of de relevantie van de nationale regels betreffende averij-grosse geen invloed.

8.401. De regeling van artikel 24.2 van de Regelen van Hamburg is in grote lijnen trouwens conform aan Regel D van de Regels van York en Antwerpen, dat luidt:

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Dezelfde regeling is te vinden in Regel III van de Avarij-Grosse Regels IVR.

Regel D van de Regels van York en Antwerpen en Regel III van de Avarij-Grosse Regels IVR bevatten niet de bepaling dat de goederenbelanghebbende de bijdrage in de schade geleden door de aansprakelijke zeevervoerder mag weigeren. Dat wordt dus aan het aanvullend toepasselijke nationale recht overgelaten⁶⁶³.

Anderzijds zijn Regel D van de Regels van York en Antwerpen en Regel III van de Avarij-Grosse Regels IVR ruimer dan artikel 24.2 van de Regelen van Hamburg, aangezien zij ook de gevolgen regelen van de schuld en de eventuele aansprakelijkheid van andere partijen dan de zeevervoerder.

8.402. De verhouding tussen de averij-grosseregeling en de aansprakelijkheid van de zeevervoerder (of van een andere partij) wordt in de Zeewet niet op algemene wijze geregeld. Er is enkel artikel 91, § 5, tweede lid, *in fine*, waarin de hierboven⁶⁶⁴ geciteerde bepaling van de Regelen van Den Haag is overgenomen. Zoals uiteengezet⁶⁶⁵, wordt deze lacune ingevuld door de rechtspraak en rechtsleer. Indien België zou toetreden tot de Regelen van Hamburg, zou het hierboven besproken artikel 24 van de Regelen van Hamburg van het Belgisch recht deel gaan uitmaken. Ook zonder toetreding van België tot de Regelen van Hamburg lijkt het op het eerste gezicht de rechtszekerheid ten goede te komen indien de verhouding tussen de wettelijke of contractuele averij-grosseregeling en de eventuele aansprakelijkheid van één of meer van de partijen bij die regeling uitdrukkelijk in de wet zou worden geregeld. Reeds een loutere verwijzing naar de desbetreffende regels in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR kan echter een oplossing bieden.

8.403. M.b.t. averij-grosse gelden geen specifieke Europese regels.

⁶⁶³ Rabe, 953, nr. 16.

⁶⁶⁴ Zie *supra*, nr. 8.397.

⁶⁶⁵ Zie *supra*, nr. 8.386.

C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

- DUITSLAND

8.404. De §§ 700 tot 733 van het Duitse *Handelsgesetzbuch* bevatten een uitvoerige regeling van de averij en de averij-grosse. Ook deze regeling heeft in de praktijk echter weinig betekenis, aangezien zij doorgaans wordt uitgeschakeld door de contractuele toepassing van de Regels van York en Antwerpen. De wettelijke regeling regelt dan slechts hetgeen door de Regels van York en Antwerpen niet wordt geregeld⁶⁶⁶. De Regels van York en Antwerpen kunnen echter slechts worden toegepast voor zover zij in *alle* vervoersovereenkomsten van de reis toepasselijk werden verklaard⁶⁶⁷.

Voor de binnenvaart gelden de §§ 78 tot 91 van het *Binnenschiffahrtsgesetz*. De bepalingen zijn grotendeels op de bepalingen voor de zeevaart gebaseerd en zijn eveneens van aanvullend recht⁶⁶⁸. Zij worden hier dan ook niet in detail besproken.

8.405. De Titel over averij-grosse en bijzondere averij in het *Handelsgesetzbuch* vangt aan met een definitie van averij-grosse en meteen ook met de regel dat zij door schip, vracht en lading gemeenschappelijk wordt gedragen:

§ 700

(1) Alle Schäden, die dem Schiff oder der Ladung oder beiden zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Kapitän oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, die zu demselben Zwecke aufgewendet werden, sind große Haverei.

(2) Die große Haverei wird von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich getragen.

Met betrekking tot bijzondere averij bepaalt het *Handelsgesetzbuch* enkel dat zij wordt gedragen door de eigenaars van het schip en de lading, elk voor zich (art. 701 (2)). De bijzondere averij is, net zoals in de Zeewet, geen bijzonder rechtsinstituut, maar slechts een restbegrip. De wettelijke regeling omtrent bijzondere averij zou ook gelden wanneer de desbetreffende uitdrukkelijke wetsbepaling niet zou bestaan. Zij dient slechts om de averij-grosse helder te omschrijven⁶⁶⁹.

8.406. Het Duitse wetboek regelt in zijn § 702 expliciet de verhouding tussen de bepalingen betreffende averij-grosse en de aansprakelijkheid van één van de partijen. Het bepaalt dat de averij-grosseregeling dient te worden toegepast ongeacht het feit dat het gevaar werd veroorzaakt door de fout van een derde of zelfs van één van de partijen. Evenwel kan de partij die zelf aansprakelijk is voor de fout geen vergoeding in averij-grosse vorderen en dient zij het verlies dat de anderen lijden in de averij-grosseregeling te vergoeden⁶⁷⁰. De bepalingen luiden als volgt:

§ 702

(1) Die Anwendung der Vorschriften über die große Haverei wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß die Gefahr infolge des Verschuldens eines Dritten oder auch eines Beteiligten herbeigeführt ist.

(2) Der Beteiligte, welchem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch nicht allein wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung fordern, sondern ist auch den Beitragspflichtigen für den

⁶⁶⁶ Herber, 376; Rabe, 887, nr. 8.

⁶⁶⁷ Rabe, 887, nr. 9.

⁶⁶⁸ De Decker, M. en Witlox, F., "Transportverzekering en averij-grosse", in *Handboek Transportverzekeringen*, Mechelen, Kluwer, s.d., 1.7.2/7.

⁶⁶⁹ Rabe, 887, nr. 7 en 894, nrs. 1-2.

⁶⁷⁰ Smeesters-Winkelmolen II, 443, nr. 766.

Verlust verantwortlich, den sie dadurch erleiden, daß der Schaden als große Haverei zur Verteilung kommt.

(3) Ist die Gefahr durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet, so trägt die Folgen dieses Verschuldens auch der Reeder nach Maßgabe des § 485.

Wanneer de aansprakelijkheid van de schuldige partij echter bij overeenkomst is uitgesloten, geldt de regel, gesteld in het tweede lid, niet. Dan moet de averij-grosse op de normale wijze worden geregeld en heeft de reder desgevallend recht op een vergoeding in averij-grosse. Of een beding tot ontheffing van aansprakelijkheid ook de vrijstelling van de *bijdrageplicht* in averij-grosse met zich brengt, is omstreden⁶⁷¹.

Zoals hierboven vermeld, wordt de verhouding tussen de averij-grosseregeling en de aansprakelijkheid van één of meer van de partijen bij die regeling in de Belgische Zeewet niet op algemene wijze geregeld, en is het denkbaar in het Belgisch Scheepvaartwetboek de regeling van de Regels van York en Antwerpen en de Avari-j-Grosse Regels IVR over te nemen. De zonet aangehaalde Duitse regeling zou een alternatieve inspiratiebron kunnen zijn.

8.407. In de §§ 703 tot 726a van het *Handelsgesetzbuch* zijn allerhande bijzondere materiële regels opgenomen met betrekking tot:

- de vraag of bepaalde schade als averij-grosse te beschouwen is;
- de berekening van het bedrag van de schade;
- de vraag in welke situaties bepaalde belangen al dan niet in de averij-grosseregeling moeten bijdragen;
- de berekening van het bedrag van de bijdragen;
- de voorrechten van de vergoedingsgerechtigden.

Deze bepalingen, en de equivalente bepalingen van het *Binnenschiffahrtsgesetz*, stemmen niet met de Regels van York en Antwerpen en de Avari-j-Grosse Regels IVR overeen en wijken ook af van de regeling in de Belgische Zeewet. Op het eerste gezicht lijkt er geen reden voorhanden te zijn om deze bepalingen, die vreemd zijn aan het Belgische recht en de Belgische rechtspraktijk bij de redactie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek als inspiratiebron in aanmerking te nemen.

8.408. De procedurele bepalingen met betrekking tot averij-grosse zijn terug te vinden in de §§ 727 tot 731 van het *Handelsgesetzbuch*. Zij luiden als volgt:

§ 727

Die Feststellung und Verteilung der Schäden erfolgt an dem Bestimmungsort und, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, wo die Reise endet.

§ 728

(1) Der Kapitän ist verpflichtet, die Aufmachung der Dispache ohne Verzug zu veranlassen. Handelt er dieser Verpflichtung zuwider, so macht er sich jedem Beteiligten verantwortlich.

(2) Wird die Aufmachung der Dispache nicht rechtzeitig veranlaßt, so kann jeder Beteiligte die Aufmachung in Antrag bringen und betreiben.

§ 729

(1) Im Gebiet dieses Gesetzbuchs wird die Dispache durch die ein für allemal bestellten oder in deren Ermangelung durch die vom Gericht besonders ernannten Personen (Dispacheure) aufgemacht.

⁶⁷¹ Rabe, 898, nr. 21.

(2) Jeder Beteiligte ist verpflichtet, die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Urkunden, soweit er sie zu seiner Verfügung hat, namentlich Chartepartien, Konnossemente und Fakturen, dem Dispacheur mitzuteilen.

§ 730

Für die von dem Schiff zu leistenden Beiträge ist den Ladungsbeteiligten Sicherheit zu bestellen, bevor das Schiff den Hafen verlassen darf, in welchem nach § 727 die Feststellung und Verteilung der Schäden zu erfolgen hat.

§ 731

(1) Der Kapitän darf Güter, auf denen Havereibeiträge haften, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der letzteren (§ 615) nicht ausliefern.

(2) Das an den beitragspflichtigen Gütern den Vergütungsberechtigten zustehende Pfandrecht wird für diese durch den Verfrachter ausgeübt. Die Geltendmachung des Pfandrechts durch den Verfrachter erfolgt nach Maßgabe der Vorschriften, die für das Pfandrecht des Verfrachters wegen der Fracht und der Auslagen gelten.

In de praktijk stelt doorgaans de scheepseigenaar of reder, en niet de kapitein, een dispacheur aan, welke laatste vervolgens alle ladingbelanghebbenden op de hoogte brengt van de averij-grosse en hen een “Havariégrosse-Verpflichtungsschein” laat ondertekenen⁶⁷². Uitzonderlijk zorgt een benadeelde ladingbelanghebbende voor de aanstelling van de dispacheur⁶⁷³. De ontvanger van de goederen die een “Havariégrosse-Verpflichtungsschein” ondertekent, wordt de schuldenaar van de averij-grossebijdrage, onafhankelijk van de vraag wie de eigenaar van de goederen was⁶⁷⁴.

Luidens § 727 wordt de dispache opgemaakt op de plaats van bestemming of, wanneer deze plaats niet wordt bereikt, in de haven waar de reis eindigt. In de praktijk wordt de plaats waar de dispache wordt opgemaakt echter meestal bij overeenkomst bepaald⁶⁷⁵.

De dispache kan, eenmaal opgemaakt, gerechtelijk worden vastgesteld en vormt dan een uitvoerbare titel. In dat verband kunnen eventuele betwistingen worden beslecht. De procedure staat vanzelfsprekend niet enkel open voor dispaches die op basis van de nationaalrechtelijke materiële regeling zijn opgesteld, maar evenzeer voor dispaches die in de eerste plaats op basis van de Regels van York en Antwerpen werden opgesteld⁶⁷⁶.

De Duitse procedurele regelen lijken meer aan het hedendaagse zeehandelsbedrijf aangepast dan deze opgenomen in de Belgische Zeewet. Zij kunnen bij de redactie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek mede als inspiratie in aanmerking worden genomen. In het bijzonder lijkt de vermelding van de niet-gerechtigde aanstelling van de dispacheur in de wettekst nuttig te zijn.

Opmerkenswaard is dat de Duitse bepalingen zeer sterke garanties voor de daadwerkelijke betaling van de bijdragen in averij-grosse verschaffen. Het schip dient immers een waarborg te stellen vooraleer het de haven mag verlaten. Het betreft in de praktijk meestal een verzekeraars- of bankgarantie⁶⁷⁷. Zijnerzijds mag de kapitein de bijdrageplichtige goederen slechts vrijgeven

⁶⁷² Puttfarcken, 325.

⁶⁷³ Rabe, 937, nr. 3.

⁶⁷⁴ Rabe, 932, nr. 6.

⁶⁷⁵ Rabe, 935, nr. 1-2.

⁶⁷⁶ Herber, 377; Rabe, 941, nr. 7.

⁶⁷⁷ Rabe, 947, nr. 3.

nadat een waarborg werd gesteld. Daarnaast rust op het schip⁶⁷⁸ en op de goederen (§ 731, lid 2) een voorrecht⁶⁷⁹.

Ten slotte dient nog te worden gewezen op de verjaringsregeling betreffende averij-grosse, die te vinden is in § 901 en § 903 van het *Handelsgesetzbuch*. De vordering tot bijdrage in averij-grosse verjaart één jaar na het einde van het jaar waarin de vordering opeisbaar is geworden. De vordering wordt pas als opeisbaar beschouwd van zodra de dispache werd opgemaakt⁶⁸⁰.

8.409. In het ontwerp van nieuw Duits maritiem wetboek uit 2009 wordt met betrekking tot averij-grosse een volledig herschreven, meer overzichtelijke en beknopte wettekst voorgesteld⁶⁸¹. Omdat het in de praktijk gebruikelijk is de gelding van de Regels van York en Antwerpen te bedingen, werd enkel een minimale wettelijke regeling behouden voor de uitzonderingsgevallen waarin geen contractuele regeling is getroffen. Die regeling leunt zelf echter bij de Regels van York en Antwerpen aan. Regelingen over bijzondere averij dienen volgens de Duitse experts volledig te worden weggelaten, aangezien zij slechts de bevestiging van het gemeen recht vormen⁶⁸². Bepaalde van deze uitgangspunten lijken ook met het oog op de redactie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek in overweging te kunnen worden genomen.

De voorgestelde nieuwe wettekst luidt als volgt:

§ 571 Begriff

Wird das Schiff, der Treibstoff oder die Ladung oder werden mehrere dieser Sachen zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr auf Anordnung des Kapitäns vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert oder werden zu diesem Zweck auf Anordnung des Kapitäns Aufwendungen gemacht (Große Haverei), so werden der hierdurch entstandene Schaden und die Aufwendungen von den Beitragspflichtigen gemeinschaftlich getragen.

§ 572 Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten

(1) Die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Gefahr durch Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten herbeigeführt ist. Der Beteiligte, dem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung verlangen.

(2) Die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen wird durch die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei nicht ausgeschlossen.

§ 573 Bemessung der Vergütung

(1) Die Vergütung für die Aufopferung des Schiffes, dessen Zubehörs, des Treibstoffs und der Ladung bemisst sich nach dem Verkehrswert, den die Sache am Bestimmungsort gehabt hätte.

(2) Die Vergütung für die Beschädigung der in Absatz 1 genannten Sachen bemisst sich nach dem Wertverlust, den die Sachen infolge der Großen Haverei erlitten haben. Bei der Bestimmung des Wertverlusts ist der Verkehrswert zugrunde zu legen, den die Sachen am Bestimmungsort haben.

(3) Die Vergütung für entgangene Fracht entspricht dem Betrag, der dem Verfrachter infolge der Großen Haverei nicht geschuldet ist.

(4) Sind Sachen nach dem Haveresfall repariert worden, so wird für die Berechnung des Wertverlusts nach Absatz 2 vermutet, dass die für eine Reparatur der Sachen aufgewendeten Kosten dem Wertverlust

⁶⁷⁸ Zie Blauwboek 3.

⁶⁷⁹ Rabe, 933-935.

⁶⁸⁰ Rabe, 933, nr. 7.

⁶⁸¹ Ramming, K., "Reform des Seehandelsrechts – eine erste Stellungnahme zum Abschlussbericht der Sachverständigenengruppe", *Hamburger Zeitschrift für Schiffahrtsrecht* 2009, (357), 376, nr. 181.

⁶⁸² *Abschlussbericht der Sachverständigenengruppe zur Reform des Seehandelsrechts*, www.zeerecht.be en www.droitmaritime.be, 82 en 164-165.

entsprechen. Ist zur Ladung gehörendes Gut unmittelbar vor Übernahme zur Beförderung verkauft worden, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgemessene Kaufpreis abzüglich darin etwa enthaltener Beförderungskosten der Verkehrswert dieses Gutes ist.

§ 574 Pflicht zur Beitragszahlung

(1) Beitragspflichtig sind der Eigentümer des Schiffes, der Eigentümer des Treibstoffs sowie diejenigen, die die Gefahr tragen, dass die Ladung oder die Frachtforderung untergeht. Maßgebend ist das Eigentum oder die Gefahrtragung im Zeitpunkt des Havereifalls. Nicht beitragspflichtig sind Schiffsbesatzung und Reisende.

(2) Jeder Beitragspflichtige haftet bis zur Höhe des Wertes des geretteten Gegenstandes, mit dem er beitragspflichtig ist, zuzüglich einer dem Beitragspflichtigen zustehenden Vergütung für eine Beschädigung oder Aufopferung dieses Gegenstandes in Großer Haverei.

§ 575 Bemessung des Beitrags

Der Beitrag zur Großen Haverei bemisst sich nach dem Verhältnis des Wertes der Gegenstände zueinander, die sich in gemeinsamer Gefahr befanden. Maßgebend für den Wert des Schiffes, des Treibstoffs und der Ladung ist der Verkehrswert am Ende der Reise zuzüglich einer etwaigen Vergütung für eine Beschädigung oder Aufopferung des betreffenden Gegenstandes in Großer Haverei. Maßgebend für den Wert der Frachtforderung ist deren Bruttobetrag zuzüglich einer etwaigen Vergütung für entgangene Fracht wegen Havereimaßnahmen.

§ 576 Schiffsgläubigerrecht

Wegen der vom Eigentümer des Schiffes sowie vom Gläubiger der Fracht zu entrichtenden Beiträge haben die Vergütungsberechtigten an dem Schiff die Rechte eines Schiffsgläubigers.

§ 577 Pfandrecht. Nichtauslieferung

(1) Wegen der von den Eigentümern der Ladung und des Treibstoffs zu entrichtenden Beiträge haben die Vergütungsberechtigten ein Pfandrecht an diesen Sachen. Das Pfandrecht hat Vorrang vor allen anderen an diesen Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind.

(2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach Absatz 1, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt; § 586 Absatz 3 gilt entsprechend. Das Gleiche gilt im Verhältnis zu einem wegen desselben Ereignisses begründeten Pfandrechts wegen Bergung (§ 567 Absatz 2).

(3) Pfandrechte nach Absatz 1 erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung der Forderung. § 583 Absatz 2 gilt entsprechend.

(4) Die Befriedigung der Vergütungsberechtigten wegen des Pfandrechts nach Absatz 1 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften. Das Pfandrecht wird für die Vergütungsberechtigten durch den Verfrachter ausgeübt.

(5) Der Kapitän darf die Sachen, an denen Pfandrechte nach Absatz 1 bestehen, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge nicht ausliefern.

§ 578 Aufmachung der Dispache

(1) Der Reeder ist berechtigt, am Bestimmungsort und, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, wo die Reise endet, die Aufmachung der Dispache zu veranlassen. Wurde Treibstoff oder Ladung vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert, ist er verpflichtet, die Dispache unverzüglich zu veranlassen; unterlässt er dies, so ist er den Beteiligten für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich.

(2) Wird die Aufmachung der Dispache nach Absatz 1 nicht veranlasst, so kann jeder Beteiligte die Aufmachung beantragen.

(3) Die Dispache wird durch einen vom Gericht ernannten Sachverständigen (Dispacheur) aufgemacht.

(4) Jeder Beteiligte hat die in seinen Händen befindlichen Urkunden, die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen sind, dem Dispacheur zur Verfügung zu stellen.

De voorgestelde wettekst vangt dus aan met een definitie van averij-grosse. Vervolgens bevat hij een regeling met betrekking tot de verhouding tussen de averij-grosse en de aansprakelijkheid van één van de partijen. De regeling verschilt inhoudelijk niet van het geldende Duitse recht. Voorts bevat de tekst een beknopte regeling over de vergoeding van de averij-grosse en de bijdrageplicht van de onderscheiden partijen. Zoals gezegd, zullen deze aspecten quasi immer door de Regels van York en Antwerpen worden geregeld. Daarna komen in het Duitse voorstel bepalingen over de zekerheden die de betalingen van de bijdragen moeten garanderen. De verplichting voor het schip om een waarborg te stellen alvorens weer te mogen uitvaren, valt weg, aangezien hun scheepsvoorrecht de ladingbelanghebbenden voldoende zekerheid biedt. Ten slotte bevat de tekst procedurele bepalingen, die inhoudelijk niet veel verschillen van het huidige Duitse recht. De principieelverplichting om voor de opmaak van een dispache te zorgen rust echter niet meer op de kapitein, maar op de scheepseigenaar of reder. Een merkwaardig, van alle andere regelingen verschillend gegeven is de brandstof van het schip uitdrukkelijk als een afzonderlijk element in het zeeavontuur en een afzonderlijke partij bij de averij-grosse wordt behandeld⁶⁸³.

Ofschoon de heden geldende regelgeving in geen van de onderzochte nationale wetgevingen hieromtrent iets bepaalt, is de behandeling van de bunkers als een afzonderlijke partij bij averij-grosse blijkbaar gebruikelijk in geval van tijdbevrachting. Ingeval de bunkers eigendom zijn van de scheepseigenaar is de praktijk minder uniform, maar bij de opmaak van de omslag zou met hun waarde alleszins rekening moeten worden gehouden⁶⁸⁴.

- ENGELAND

8.410. In Engeland geldt er m.b.t. averij-grosse nauwelijks wetgeving. Slechts in de *Marine Insurance Act 1906* vindt men enige regels. Zij luiden als volgt:

Section 66. General average loss

(1) A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.

(2) There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.

(3) Where there is a general average loss, the party on whom it falls is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a rateable contribution from the other parties interested, and such contribution is called a general average contribution.

[...]

Behoudens de definitie van averij-grosse, worden hier geen materiële rechtsregels over averij-grosse geformuleerd.

Naar Engels recht genieten eisen in averij-grosse geen *maritime lien* (de pendant van het maritiem voorrecht), maar enkel een *statutory right in rem* ten aanzien van het schip⁶⁸⁵. De scheepseigenaar beschikt daarentegen wel over een *possessory lien* m.b.t. de lading, die neerkomt op een

⁶⁸³ Zie de nadere toelichting in *Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts*, www.zeerecht.be en www.droitmaritime.be, 52-55 en 164-172.

⁶⁸⁴ Lowndes-Rudolf, 500-501, nr. 17.44.

⁶⁸⁵ Tetley IMAAL, 388.

retentierecht⁶⁸⁶. De *possessory lien* kan worden uitgeoefend tegen de ontvanger van de lading, zelfs al zou hij niet de eigenaar ervan zijn⁶⁸⁷. Om vrijgave van de lading te verkrijgen, ondertekent de ontvanger een *Average Bond*. Dit is een overeenkomst waarin hij zich ertoe verbindt de vast te stellen bijdrage in averij-grosse te betalen. De verbintenis wordt gewaarborgd door een waarborgsom of een verzekeraarsgarantie⁶⁸⁸.

De verhouding tussen de averij-grosseregeling en de aansprakelijkheid van één of meer van de partijen bij die regeling wordt in het Engelse recht op dezelfde wijze geregeld als in het Duitse recht⁶⁸⁹. Wanneer de vervoerder of scheepseigenaar niet aansprakelijk is, zij het op grond van één van de ontheffingsgronden in de Regelen van Den Haag en Visby of de charterpartij, kan hij van de lading een bijdrage in averij-grosse vorderen. Indien hij echter wel aansprakelijk is hoofdens de fout die het geval van averij-grosse heeft veroorzaakt, kan hij van de lading geen bijdrage vorderen⁶⁹⁰. In het algemeen behoudt een averij-grossehandeling die werd veroorzaakt door een fout van één van de partijen haar hoedanigheid en geeft zij aanleiding tot een averij-grosseregeling. Wanneer de schuldige partij echter in rechte aansprakelijk is, kan zij van de overige partijen geen bijdragen in averij-grosse vorderen. Wanneer zij daarentegen op grond van de wet of een overeenkomst van haar aansprakelijkheid ontheven is, kan zij wel bijdragen vorderen. Een loutere beperking van de aansprakelijkheid heeft dit effect dan weer niet⁶⁹¹.

Procedureel wordt de dispache naar Engels recht opgesteld door de scheepseigenaar zelf of door een door hem aan te wijzen dispacheur. De dispache is slechts een niet-bindend voorstel van de scheepseigenaar met betrekking tot de averij-grosseregeling⁶⁹². De plaats waar de dispache dient te worden opgemaakt, is naar Engels recht geheel vrij⁶⁹³. Alle geschillen worden in de gewone rechtsgang aan de bevoegde rechter voorgelegd⁶⁹⁴. Het betreft dus niet, zoals in Nederland, Duitsland en Frankrijk, een bijzondere procedure tot gerechtelijke bevestiging (*homologatie – Bestätigung – homologation*) van de dispache⁶⁹⁵.

Het Engels recht past op vorderingen in averij-grosse een verjaringstermijn van zes jaar toe. De termijn begint in principe te lopen vanaf de betrokken opoffering of uitgave. Wanneer de verweerder instemt met een *general average bond* of *guarantee*, begint een nieuwe verjaringstermijn. Indien de *bond* of *guarantee* expliciet of impliciet bepaalt dat er eerst een dispache moet worden opgemaakt vooraleer een vordering kan worden ingesteld, vangt de termijn pas aan wanneer de dispache klaar is⁶⁹⁶.

⁶⁸⁶ Meer verduidelijking over de *maritime liens* en de *possessory liens* is te vinden in Blauwboek 3.

⁶⁸⁷ Mandaraka-Sheppard, 67; Lowndes-Rudolf, 606, nr. 30.41.

⁶⁸⁸ Grime, 418; Lowndes-Rudolf, 612-613, nr. 30.50.

⁶⁸⁹ Smeesters-Winkelmolen II, 443, nr. 766; Danjon III, 545-546, nr. 1183.

⁶⁹⁰ Tetley, W., "General Average now and in the future", in LA Roland, (419), 427; Tetley IMAAL, 369-371; Grime, 424-425.

⁶⁹¹ Donaldson, J., Staughton, C.S. en Wilson, D.J., *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Londen, Stevens & Sons, 1975, 36-38, nrs. 67-70.

⁶⁹² Hardenberg, L., "De dispache naar Nederlands recht", in *Recht door zee. Liber Amicorum H. Schadee*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1980, (101), 107, nr. 15; Tetley IMAAL, 387-388 en vn. 104; Lowndes-Rudolf, 602, nr. 30.35.

⁶⁹³ Lowndes-Rudolf, 582-583, nr. 30.04.

⁶⁹⁴ Hardenberg, L., "De dispache naar Nederlands recht", in *Recht door zee. Liber Amicorum H. Schadee*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1980, (101), 107, nr. 15; Tetley IMAAL, 387-388 en vn. 104.

⁶⁹⁵ Rabe, 938, nr. 2.

⁶⁹⁶ Lowndes-Rudolf, 573-576, nrs. 23.01-23.06.

Groot-Brittannië kent geen averij-grosseregeling voor de binnenvaart. Dit zou te maken hebben met de praktijk van de binnenvaart, die er in het algemeen met kleinere schepen zou worden uitgevoerd, waarbij geringere risico's optreden⁶⁹⁷.

- FRANKRIJK

8.411. In Frankrijk wordt de materie van de averij-grosse geregeld in de *Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux évènements de mer*⁶⁹⁸. De wet beoogde, wat betreft de averij-grosse, zo nauw mogelijk aan te sluiten bij de algemene beginselen zoals vooropgesteld in de Regels van York en Antwerpen⁶⁹⁹.

De wet bevat een hoofdstuk III met het opschrift “Des avaries”, waarvan de inleidende bepalingen als volgt luiden:

Article 22

Les avaries sont communes ou particulières.

A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

L'option que dans un connaissement le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite.

Article 23

Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

Deze bepalingen zijn inhoudelijk grotendeels gelijklopend met de bepalingen van de huidige Belgische Zeewet. Ook de Franse wetgeving is van aanvullend recht, en wordt in de praktijk opzijgezet door de contractueel bedongen toepassing van de Regels van York en Antwerpen⁷⁰⁰. Net zoals in de Zeewet hebben de regels m.b.t. de particuliere averij enkel de verdienste om het verschil met de averij-grosse, als uitzonderingssituatie, onder de aandacht te brengen⁷⁰¹. Artikel 23, tweede lid is wel interessant omdat het, in tegenstelling tot artikel 149, tweede lid van de Zeewet, uitdrukkelijk de mogelijkheid voor de schadelijder benadrukt om op grond van de regelen inzake contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid alsnog zijn schade verhalen.

Enkel het uitdrukkelijke wettelijke verbod van een beding waarbij de vervoerder zich de keuze van de op de averij-grosse toepasselijke regelen voorbehoudt, is fundamenteel verschillend van het vigerende Belgische recht. Dit verbod is om billijkheidsredenen opgenomen, m.n. om een einde te maken aan de praktijk waarbij de scheepseigenaar na het schadegeval steevast de voor zichzelf meest voordelige regelen verkoos⁷⁰². Een verbod op dergelijke bedingen is enkel in de Franse wetgeving te vinden. Nergens in de onderzochte rechtsleer van andere landen, België inbegrepen, lijkt deze problematiek te worden aangeraakt.

⁶⁹⁷ De Decker, M. en Witlox, F., “Transportverzekering en averij-grosse”, in *Handboek Transportverzekeringen*, Mechelen, Kluwer, s.d., 1.7.2/8.

⁶⁹⁸ Zoals in de andere onderdelen wordt voorbijgegaan aan de bepalingen in de nieuwe Franse *Code des transports*.

⁶⁹⁹ Rodière TGDM EDM, 330, nr. 302.

⁷⁰⁰ Bonassies-Scapel, 373, nr. 531; Remond-Gouilloud, 429, nr. 702.

⁷⁰¹ Vialard, 70, nr. 76.

⁷⁰² Rodière TGDM EDM, 320, nr. 292.

8.412. Vervolgens bevat de *Loi n° 67-545* afdelingen over de opname van opofferingen en uitgaven in averij-grosse, de bijdrage van de onderscheiden belangen in averij-grosse en de (procedurele) regeling van averij-grosse. Deze opdeling is logisch en helder.

8.413. De Afdeling I, die het opschrift “Du classement en avaries communes” draagt, luidt als volgt:

Article 24

Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

Article 25

Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine.

Article 26

Seront seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine.

Article 27

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

Article 28

Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes sera elle-même bonifiée comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

Artikel 24 maakt duidelijk dat er slechts een geval van averij-grosse voorligt wanneer het te ontlopen gevaar werkelijk dreigend is. De bewoordingen (“le salut commun *et pressant*”) zijn nog iets strikter dan deze van de Regels van York en Antwerpen⁷⁰³.

Artikel 26 bepaalt dat schade en verliezen slechts als averij-grosse worden aanvaard wanneer zij het *directe* gevolg zijn van een door de kapitein besloten averij-grossehandeling. De averij-grosse bestaat in de moderne scheepvaart meestal uit kosten aan de zijde van het schip. Deze bepaling verkleint de kansen op misbruiken van de instelling van de averij-grosse ten voordele van de scheepseigenaar⁷⁰⁴. Zij is nauw verwant aan Regel C, eerste lid van de Regels van York en Antwerpen.

Luidens artikel 27 wordt, ondanks het feit dat de fout van één van de partijen de oorzaak is van het voorval dat tot de schade of de kosten aanleiding heeft gegeven, toch een regeling van averij-grosse ondernomen, zij het dat de partij die voor de fout verantwoordelijk is aansprakelijk kan worden gesteld. Deze bepaling is vergelijkbaar met Regel D van de Regels van York en Antwerpen⁷⁰⁵. Nochtans had het Franse Hof van Cassatie vroeger steeds voorggehouden dat alle schade en alle kosten als gevolg van een fout van de kapitein bijzondere averij ten laste van het

⁷⁰³ Remond-Gouilloud, 430, nr. 706.

⁷⁰⁴ Rodière TGDM EDM, 330, nr. 302.

⁷⁰⁵ De Smet II, 650, nr. 545; Vialard, 74, nr. 83.

schip waren⁷⁰⁶. Nog steeds wordt de schuldlige in bepaalde rechtspraak niet toegelaten om zelf bijdragen in averij-grosse te vorderen⁷⁰⁷.

8.414. De Afdeling II, die het opschrift “De la contribution aux avaries communes” draagt, luidt als volgt:

Article 29

Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués comme il est dit ci-après.

Article 30

Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis.

Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux tiers.

Article 31

Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur marchande réelle ou supposée au port de déchargement.

Article 32

Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition.

Il est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis, coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

Article 33

Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour la marchandise au port de déchargement. Il est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port.

Article 34

Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de la valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

Article 35

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme les marchandises de cale.

Article 36

En cas de rejet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article 22 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

⁷⁰⁶ Smeesters-Winkelmolen II, 443, nr. 766.

⁷⁰⁷ Zie Vialard, 74, nr. 83.

Article 37

Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni reçu ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition, s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 24 et suivants.

Article 38

La répartition se fait au marc le franc.

En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.

La valeur de sa contribution est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

Artikel 29 geeft de opsomming van de bijdragende belangen, namelijk het schip, de vracht en de lading. De Regels van York en Antwerpen bevatten geen welomschreven limitatieve opsomming van de bijdragende belangen, maar vermelden ze slechts incidenteel. De Franse wet zou hier haar aanvullende werking uitoefenen⁷⁰⁸.

8.415. De Afdeling III, die het opschrift “Du règlement des avaries communes” draagt, luidt als volgt:

Article 39

Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

Article 40

Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

Article 41

Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe sauf caution suffisante de l'ayant droit.

Article 42

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Naast de voornoemde bepalingen, dient men i.v.m. de procedure inzake averij-grosse eveneens rekening te houden met de bepalingen van het derde hoofdstuk van het Décret n° 68-65 du 19 janvier 1968 relatif aux événements de mer, die luiden als volgt:

Article 3

Lorsqu'il a décidé les sacrifices et les dépenses qui doivent être faits, le capitaine porte sur le journal de bord, dès qu'il en a les moyens, les date, heure et lieu de l'événement, les motifs qui ont déterminé sa décision et les mesures qu'il a ordonnées.

Au premier port où le navire aborde, le capitaine est tenu dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits ainsi consignés sur le journal de bord.

Article 4

La preuve qu'un dommage ou une dépense doit être classé en avarie commune incombe à celui qui le demande.

⁷⁰⁸ Rodière TGDM EDM, 363-364, nr. 335.

Article 5

A défaut d'accord entre les parties sur le règlement d'avaries communes, un ou plusieurs experts répartiteurs sont, à la requête de la partie la plus diligente, nommés par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le président du tribunal de grande instance du dernier port de déchargement.

Si ce port est situé hors de France, les experts sont nommés par le président du tribunal du port d'attache du navire.

Article 6

S'il n'est pas accepté amiablement par toutes les parties intéressées, le règlement est soumis à l'homologation du tribunal, à la requête du plus diligent.

En cas de refus d'homologation, le tribunal désigne de nouveaux experts.

De in artikel 3 opgenomen verplichting tot vermelding in het scheepsdagboek en tot bevestiging ervan na aankomst in de volgende haven, correspondeert met de verplichtingen van de kapitein die in de artikelen 6, 11, 12 en 13 van het *Décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes* worden genoemd⁷⁰⁹. De verplichting tot het opstellen van een proces-verbaal, mede ondertekend door de “voornaamste schepelingen”, die in de oude Franse wetgeving, net zoals in de huidige Belgische Zeewet, was opgenomen, werd afgeschaft omdat zij alle betekenis had verloren en de rechtspraak er geen belang meer aan hechtte⁷¹⁰. Dit ondersteunt alvast de opheffing van het desbetreffende Belgische voorschrift.

Voorts is artikel 10 van de *Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes* relevant. Deze bepaling luidt als volgt:

Article 10

Le journal de mer et le livre de bord font foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés.

Het scheepsdagboek vervult inzake averij-grosse dus een essentiële bewijsfunctie⁷¹¹.

T.a.v. de Franse procedure van averij-grosse is niet alleen de wetgeving maatgevend. De maritieme praktijk speelt een belangrijke rol. De verklaring van averij-grosse gebeurt in principe door de kapitein, maar ze kan ook door de reder gebeuren en uitzonderlijk is het een ontvanger van opgeofferde lading die verzoekt om de procedure op te starten⁷¹². De zeevervoerder kan aansprakelijk worden gesteld wanneer hij ten onrechte geen verklaring van averij-grosse heeft gedaan, noch aan de ladingbelanghebbenden heeft laten weten dat zij deze mogelijkheid hadden, en aldus aan een ladingbelanghebbende schade heeft berokkend⁷¹³. Op grond van artikel 41 van de *Loi n° 67-545* kan de kapitein vervolgens afgifte van de goederen weigeren tot de ladingeigenaren hun bijdrage in averij-grosse betalen of een afdoende waarborg stellen. In de praktijk overhandigen de ladingbelanghebbenden een attest van hun verzekeraar, waarbij deze laatste zich ertoe verbindt de verschuldigde bijdrage te betalen, en ondertekenen zij een “compromis d'avaries communes”, waarin een dispacheur wordt aangesteld⁷¹⁴. De artikelen 5 en 6 van het *Décret n° 68-65* vermelden uitdrukkelijk dat de gerechtelijke aanstelling van een dispacheur en de gerechtelijke homologatie van de dispache enkel geschiedt bij gebreke van minnelijke regeling tussen de partijen. De minnelijke aanstelling van een dispacheur en de

⁷⁰⁹ Omtrent deze verplichtingen, zie Blauwboek 5.

⁷¹⁰ Rodière TGDM EDM, 352-353, nr. 325 en vn. 1; Vialard, 73, nr. 81.

⁷¹¹ Rodière TGDM EDM, 353, nr. 325.

⁷¹² Bonassies-Scapel, 379, nr. 540.

⁷¹³ Tassel, Y., “Regards sur l'avarie commune, le coeur du droit maritime”, in LA Roland, (406), 413-414.

⁷¹⁴ Bonassies-Scapel, 360-361, nr. 540.

mannelijke tenuitvoerlegging van de dispache zouden in de praktijk de regel zijn⁷¹⁵. Wanneer de dispache niet vrijwillig ten uitvoer wordt gelegd, beschikt elke schuldeiser in averij-grosse over een rechtstreekse vordering tegen elkeen die een bijdrage verschuldigd is⁷¹⁶.

De vordering tot betaling van de bijdrage van het schip wordt beschermd door een maritiem voorrecht⁷¹⁷. De vordering tot betaling van de bijdrage van de goederen wordt in theorie beschermd door een gemeenrechtelijk roerend voorrecht. Aangezien de averij-grosseregeling doorgaans pas lang na de aflevering van de goederen plaatsvindt, is dit laatste voorrecht in de praktijk onbruikbaar. Om deze reden vraagt men in de praktijk aan de ontvangers om een voorlopige bijdrage te betalen of een waarborg te stellen⁷¹⁸.

De vigerende Franse procedurebepalingen leunen nauw aan bij de Frans-Belgische traditie, maar zij houden meer rekening met de hedendaagse praktijk. Zij zijn dan ook een nuttige inspiratiebron voor de redactie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek, vooral waar zij de betrokkenheid van de “voornaamste schepelingen” hebben afgeschaft en waar zij uitdrukkelijk de mogelijkheid van minnelijke aanstelling van de dispacheur en minnelijke uitvoering van de dispache vermelden.

8.416. Wat de binnenvaart betreft, valt op te merken dat de Franse wetgeving geen algemeen geldende averij-grosseregeling bevat. Dit zou worden verklaard door het feit dat de binnenvaart door de Franse wetgever werd beschouwd als een onderdeel van het vervoer over land en niet, zoals in de overige binnenvaartlanden, als aanhangsel van de zeevaart. Er is betoogd dat er in Frankrijk geen nood is aan een averij-grosseregeling, gelet op de dwingende aansprakelijkheid en de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van de binnenvaartvervoerder. Toch wordt deze toestand bekritiseerd om redenen van internationale eenvormigheid en gezien het feit dat de rechtsleer en de rechtspraak sedert geruime tijd op andere gronden een gelijkaardig resultaat trachten te bereiken⁷¹⁹.

- LUXEMBURG

8.417. De Luxemburgse *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* regelt de averij-grosse in zeer summere bewoordingen, in slechts één wetsartikel. Het luidt als volgt:

Article 119

Les avaries communes sont soumises aux Règles d'York et d'Anvers, même en l'absence de référence contractuelle aux dites Règles. Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

De Luxemburgse wet verklaart op de averij-grosse dus de Regels van York en Antwerpen van toepassing.

Door het feit dat niet wordt aangegeven welke versie van de Regels van York en Antwerpen toepasselijk is, vallen toepassingsmoelijkheden te voorzien. In dit verband dient te worden opgemerkt dat de Regels van York en Antwerpen 1974 in de parlementaire stukken werden

⁷¹⁵ Rodière TGDM EDM, 475, nr. 468 en 494, nr. 496; Remond-Gouilloud, 434, nr. 717.

⁷¹⁶ Vialard, 79, nr. 94.

⁷¹⁷ Zie Blauwboek 3.

⁷¹⁸ Vialard, 80, nr. 94.

⁷¹⁹ De Decker, M. en Witlox, F., “Transportverzekering en averij-grosse”, in *Handboek Transportverzekeringen*, Mechelen, Kluwer, s.d., 1.7.2/7-8.

gepubliceerd als bijlage bij het wetsontwerp. Mogelijk was het de bedoeling van de Luxemburgse wetgever om steeds de laatste versie toepasselijk te maken. Het ware in elk geval verkieslijk geweest om in de wettekst duidelijkheid te verschaffen.

Uit de wettekst blijkt voorts niet op eenduidige wijze dat de wettelijke regels met betrekking tot averij-grosse van aanvullend recht zijn.

De vordering tot betaling van de bijdrage van het schip is beschermd door een maritiem voorrecht⁷²⁰. Voor de vordering tot betaling van de bijdrage van de lading kent de Luxemburgse wet echter geen voorrecht toe. Evenmin wordt een retentierecht m.b.t. de lading toegekend.

Ten slotte dient te worden vastgesteld dat de Luxemburgse wet geen procedurele bepalingen met betrekking tot averij-grosse bevat, wat allicht praktische problemen kan opleveren.

In het licht van het bovenstaande lijkt de Luxemburgse wet maar in beperkte mate als inspiratiebron voor de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek te kunnen fungeren. De keuze voor de verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen, als alternatief voor een uitgewerkte nationale regeling m.b.t. averij-grosse is echter interessant. Het spreekt echter vanzelf dat in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek niet met de loutere verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen kan worden volstaan. Minstens moet de toepasselijke versie worden verduidelijkt en moeten een aantal procedurele bepalingen worden opgenomen.

- NEDERLAND

8.418. Het Nederlandse Burgerlijk Wetboek bevat betreffende de averij-grosse – die er “avarij-grosse” wordt genoemd – vrij summiere regelingen. De relevante afdeling over het zeerecht luidt als volgt:

Artikel 610

Er is een avari-j-grosse handeling, wanneer - en alleen wanneer - enige buitengewone opoffering of uitgave opzettelijk en redelijkernijs wordt verricht of gedaan voor de gemeenschappelijke veiligheid met het doel de goederen, betrokken bij een gemeenschappelijke met een zeeschip uitgevoerde onderneming, voor gevaar - hoe of door wiens toedoen dit ook zij ontstaan - te behoeden.

Artikel 611

Alleen zodanige verliezen, schaden of onkosten, die het onmiddellijke gevolg zijn van een avari-j-grosse handeling, worden als avari-j-grosse toegelaten.

Artikel 612

1. Avari-j-grosse wordt aan hem, die haar leed, vergoed door de reder, de belanghebbende bij verschuldigde vracht of passagegeld, de ontvanger van de lading en de eigenaren van de overige zich aan boord bevindende zaken, met uitzondering van brieven, andere poststukken of postpakketten, van bagage en van persoonlijke zaken van opvarenden die geen bagage zijn.

2. In afwijking van het eerste lid draagt een motorrijtuig of schip, dat door een vervoerder in verband met een overeenkomst van personenvervoer aan boord van het schip wordt vervoerd, bij in de avari-j-grosse.

Artikel 613

De vergoedingen in avari-j-grosse en de dragende waarden der in de avari-j-grosse bijdragende belangen worden bovendien bepaald met inachtneming van de York-Antwerp Rules, nader omschreven bij algemene maatregel van bestuur.

⁷²⁰ Zie Blauwboek 3.

De afdeling over “avarij-grosse” in het binnenvaartrecht luidt als volgt:

Artikel 1020

1. *Avari-j-grosse zijn de opofferingen en uitgaven redelijkerwijs verricht of gedaan bij aanwezigheid van bijzondere omstandigheden met het doel een binnenschip en de goederen aan boord daarvan uit een gemeenschappelijk gevaar, hoe of door niens toedoen dit ook zij ontstaan, te redden.*
2. *Verlies van passagegeld is geen avari-j-grosse.*

Artikel 1021

1. *Avari-j-grosse wordt aan hem, die haar leed, vergoed door de eigenaar van het binnenschip, de belanghebbende bij de vracht, de ontvanger van de lading en de eigenaren van de overige zich aan boord bevindende zaken met uitzondering van postzendingen, mondvoorraden, passagiersbagage, zelfs wanneer geregistreerd, en van persoonlijke bezittingen.*
2. *In afwijking van het eerste lid draagt een motorrijtuig of schip, dat door een vervoerder in verband met een overeenkomst van personenvervoer aan boord van het binnenschip wordt vervoerd, bij in de avari-j-grosse.*

Artikel 1022

De vergoedingen in avari-j-grosse en de dragende waarden der in de avari-j-grosse bijdragende belangen worden bovendien bepaald met inachtneming van de Rijnregels I.V.R, nader omschreven bij algemene maatregel van bestuur.

8.419. Het meest fundamentele verschil tussen het Nederlandse Burgerlijk Wetboek en de Belgische Zeewet is het feit dat in eerstgenoemde regeling voor het merendeel van de materiële regels wordt verwezen naar de Regels van York en Antwerpen (art. 8:613) en de “Rijnregels IVR” (sindsdien door de IVR omgedoopt tot "Avari-j-Grosse Regels IVR") (art. 8:1022). Blijkens de parlementaire voorbereiding was de reden hiervoor dat, door de gebruikelijke toepassing van de Regels van York en Antwerpen, die deel uitmaakt van alle overeenkomsten tot goederenvervoer over zee, “het wettelijke avari-j-grosse recht overal ter wereld is uitgeschakeld”. De regeling bij verwijzing, zoals ze in het Nederlandse Burgerlijk Wetboek werd opgenomen, verdiende luidens de parlementaire voorbereiding de voorkeur

“en boven het ontwerpen van een zelfstandige regeling der avari-j-grosse, die toch naast de Regels van York en Antwerpen tot een dode letter zou worden en boven het integraal in de wet opnemen van deze regels, die vervat zijn in een idioom, dat slecht past in een Nederlands wetboek, en die bovendien aan periodieke wijziging onderhevig zijn”⁷²¹.

Waar de oorspronkelijke ontwerpen van het Burgerlijk Wetboek nog een uitputtende wettelijke regeling van de avari-j-grosse in de binnenvaart bevatten, heeft de Nederlandse wetgever vastgesteld dat de Rijnregels IVR 1979 in de binnenvaart, net zoals de Regels van York en Antwerpen in de zeevaart, een zeer ruime toepassing kenden, zodat voor zeevaart en binnenvaart hetzelfde legistische systeem werd gevolgd. Daarbij werd uitdrukkelijk bepaald dat de partijen “volledige vrijheid houden hun beter toeschijnende regelingen te treffen”, omdat dit recht geen dwingend karakter zal hebben⁷²².

Ondanks de keuze voor de verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen en de Rijnregels IVR bevat het Nederlands Burgerlijk Wetboek een eigen definitie van avari-j-grosse en enkele – zeer summere – bepalingen over welke verliezen, schaden of onkosten als avari-j-grosse worden

⁷²¹ PG Boek 8 NBW, 614-615.

⁷²² PG Boek 8 NBW, 961-963.

toegelaten en welke belangen moeten bijdragen in avarij-grosse en welke niet. De opstellers waren, luidens de parlementaire voorbereiding, van mening dat de wet het onderwerp avarij-grosse niet geheel ongeregeld kon laten, en wel om twee redenen. Ten eerste luidde het:

In de eerste plaats niet, omdat de geijkte clause, waarmee de Y.A.R. van toepassing worden verklaard, luidt: “General Average, if any, [to be settled according to York-Antwerp Rules]” en derhalve ware vol te houden, dat eerst aan de hand van enige wettelijke bepaling moet worden beslist of er avarij-grosse is en dat slechts bij bevestigende beantwoording van die vraag de clause, die de Y.A.R. in het vervoerdocument insereert, in werking treedt⁷²³.

Ten tweede, steeds aldus de parlementaire voorbereiding, maken de Regels van York en Antwerpen weliswaar deel uit van ieder cognossement en iedere charterpartij, maar wanneer goederen op grond van een andersoortige overeenkomst aan boord zijn, kunnen zij niet zonder meer worden toegepast. In dergelijke andersoortige overeenkomsten, die vooral sinds het in zwang raken van het vervoer per laadkist geregeld voorkomen, waren de Regels van York en Antwerpen, steeds volgens de parlementaire voorbereiding, nog geen bestendig gebruikelijk beding⁷²⁴. De motieven die werden gegeven voor de wettelijke regeling betreffende de zeevaart golden, luidens de parlementaire voorbereiding, ook t.a.v. de binnenvaart⁷²⁵.

De wettelijke definitie van avarij-grosse en de bepaling dat alleen verliezen, schaden of onkosten, die het onmiddellijke gevolg zijn van een avarij-grosse handeling, als avarij-grosse worden toegelaten (art. 8:610-8:611) zijn rechtstreeks geïnspireerd door de toen geldende bepalingen van de Regels van York en Antwerpen⁷²⁶. Deze stemmen overeen met de bepalingen van de huidige Regels A, lid 1, C, lid 1 en D. De definitie van avarij-grosse in de binnenvaart is geïnspireerd door de bepalingen van de Rijnregels IVR⁷²⁷. Het verschil tussen de twee definities is eenvoudig te verklaren door hun verschillende herkomst. In de formulering “gevaar - hoe of door wiens toedoen dit ook zij ontstaan” werd oorspronkelijk, overeenkomstig Rule D, het begrip “schuld” in plaats van “toedoen” gebezigd. Aangezien het perfect denkbaar is dat één van de betrokken partijen voor het schadegeval aansprakelijk is *buiten alle schuld*, heeft de Nederlandse wetgever gemeend dat het woord “toedoen” juist is⁷²⁸.

De bepaling, in artikel 8:612, van de bijdragende belangen, werd, luidens de parlementaire voorbereiding, opgenomen omdat de Regels van York en Antwerpen “merkwaardigerwijs” niet bepalen wie de schuldenaar van de avarij-grosse bijdrage is⁷²⁹. Een belangrijke afwijking t.a.v. de Regels van York en Antwerpen in hun huidige versie, is dat “een motorrijtuig of schip, dat door

⁷²³ PG Boek 8 NBW, 614.

⁷²⁴ PG Boek 8 NBW, 614-615. Of de verwijzing naar de *York-Antwerp Rules* in dergelijke andersoortige overeenkomsten inmiddels wél als een bestendig gebruikelijk beding zou kunnen worden beschouwd, moge hier onbehandeld blijven.

⁷²⁵ PG Boek 8 NBW, 965.

⁷²⁶ PG Boek 8 NBW, 617.

⁷²⁷ PG Boek 8 NBW, 965.

⁷²⁸ PG Boek 8 NBW, 617. Nochtans dekt het woord “toedoen” klaarblijkelijk evenmin de hypothese van de objectieve aansprakelijkheid (bijv. van de scheepseigenaar). Objectieve aansprakelijkheid (“buiten alle schuld”) komt er in de meeste gevallen immers op neer dat een partij aansprakelijk is voor een bepaalde schade, ook al is deze schade niet door haarzelf veroorzaakt, maar door een persoon of zaak waarvoor zij instaat. Door het woord “toedoen” in plaats van “schuld” te gebruiken, heeft de Nederlandse wetgever bovendien een discrepantie tussen de nationale wetgeving en de Regels van York en Antwerpen gecreëerd, wat aanleiding zou kunnen geven tot uiteenlopende interpretaties.

⁷²⁹ PG Boek 8 NBW, 619. Ofschoon het correct is dat de Regels van York en Antwerpen geen welomschreven limitatieve opsomming bevatten van de bijdragende belangen, dient te worden opgemerkt dat de identificatie van de bijdragende belangen uit de tekst van de regels kan worden afgeleid en, niet onbelangrijk, dat talloze gevallen van avarij-grosse wereldwijd overeenkomstig de Regels van York en Antwerpen worden geregeld, blijkbaar zonder dat dergelijke opsomming wordt gemist.

een vervoerder in verband met een overeenkomst van personenvervoer aan boord van het schip wordt vervoerd” volgens het Nederlands Burgerlijk Wetboek in avarij-grosse moet bijdragen. Onder de ten tijde van het totstandkomen van het Burgerlijk Wetboek geldende Regels van York en Antwerpen kon hierover twijfel bestaan. Indien dergelijke goederen als “passenger’s luggage” zouden worden beschouwd, waren zij van bijdrageplicht vrijgesteld. Blijkens de parlementaire voorbereiding was dergelijke consequentie evenwel niet meer te aanvaarden omwille van de vaak zeer hoge waarde van de aan boord zijnde voer- en vaartuigen. Daarom bepaalt het Burgerlijk Wetboek dat personenauto’s of schepen van reizigers in de avarij-grosse bijdragen⁷³⁰. In de Regels van York en Antwerpen (Rule 17, e) wordt daarentegen sinds 1994 uitdrukkelijk bepaald dat begeleide privé-motorvoertuigen *niet* bijdragen. In het licht van deze tegenstelling rijst ernstig de vraag welke van de twee strijdige regels primeert. Uit de bewoordingen van artikel 8:613, in het bijzonder het gebruik van het begrip “bovendien”, zou kunnen worden afgeleid dat de Regels van York en Antwerpen op dezelfde hoogte staan als de Nederlandse wetsbepalingen⁷³¹. De bepaling, in artikel 8:1021, van de bijdragende belangen in de binnenvaart is gelijkaardig aan artikel 8:612, maar niet geheel identiek. Dit is te verklaren doordat de Nederlandse wetgever zich hiervoor in bepaalde mate heeft geïnspireerd op de Rijnregels IVR. Nochtans lijkt er tussen artikel 8:612 en artikel 8:1021 inhoudelijk geen betekenisvol verschil te bestaan⁷³².

8.420. De artikelen 8:613 en 8:1022 bepalen dat de *York-Antwerp Rules* en de Rijnregels IVR nader zullen worden "omschreven" bij algemene maatregel van bestuur.

Het ter uitvoering van artikel 8:613 vastgesteld Besluit van 5 februari 2000⁷³³ wijst aan welke versie van de *York-Antwerp Rules* toepasselijk is en bepaalt dat de Engelse versie wordt bedoeld. De aangewezen versie van de *York-Antwerp Rules 1994* is als bijlage opgenomen. In de parlementaire voorbereiding van het Burgerlijk Wetboek werd aangegeven dat allicht niet alleen de Engelse versie, maar ook een Nederlandse vertaling van de Rules zou worden opgenomen⁷³⁴. Uiteindelijk werd een dergelijke vertaling niet opgenomen,

*nu het niet meer dan een hulpmiddel zou zijn, omdat de Engelse tekst authentiek is. Daarbij komt dat in twijfelgevallen twee teksten wellicht aanleiding kunnen geven tot verwarring en daarmee rechtsonzekerheid*⁷³⁵.

Het gebruik van het begrip “authentieke tekst” lijkt aan het verdragenrecht te zijn ontleend, ofschoon de Regels van York en Antwerpen, zoals hoger uiteengezet, geen verdrag zijn⁷³⁶. De Regels van York en Antwerpen worden door het CMI in een Engelse en Franse versie gepubliceerd, maar het betreft een louter privaat instrument, zodat er geen “authentieke” versie in verdragsrechtelijke betekenis kan bestaan. Het argument dat de Engelse tekst “authentiek” is, lijkt hoe dan ook niet relevant te zijn wanneer de Regels van York en Antwerpen niet uit eigen kracht

⁷³⁰ PG Boek 8 NBW, 620.

⁷³¹ Oorspronkelijk werd in het voorontwerp van Burgerlijk Wetboek het woord “nader” gebruikt, waaruit zou kunnen worden afgeleid dat de *York-Antwerp Rules* enkel gelden voor zover zij het Burgerlijk Wetboek aanvullen en niet in zoverre zij ervan afwijken. Met de wijziging van de terminologie werd beoogd om de geringe uitbreiding van het begrip avarij-grosse, die gelezen zou kunnen worden in het tweede lid van de “Rule of Interpretation” (en dus in principe strijdig was met artikel 8:610 NBW, dat de avarij-grosse beperkend definieert) ook naar Nederlands recht te doen gelden (PG Boek 8 NBW, 622). Dit lijkt er andermaal op te wijzen dat met het woord “bovendien” een nevenschikking van de twee regelgevingsapparaten werd beoogd.

⁷³² De regel dat “mondvoorraden” niet moeten bijdragen in avarij-grosse in de binnenvaart, lijkt zowat het enige inhoudelijke verschil te zijn.

⁷³³ Besluit van 5 februari 2000, houdende regels inzake avarij-grosse ter uitvoering van artikel 613 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (*Stb.* 2000, 111).

⁷³⁴ PG Boek 8 NBW, 622.

⁷³⁵ PG Boek 8 NBW, 622-623.

⁷³⁶ Zie *supra*, nr. 8.396.

van toepassing zijn, maar slechts door de Nederlandse wetgeving toepasselijk worden verklaard. Dan lijkt het de Nederlandse overheid immers vrij te staan om een Nederlandse vertaling van de Regels van York en Antwerpen toepasselijk te verklaren.

De corresponderende algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van artikel 8:1022 wijst aan welke versie van de Rijnregels IVR toepasselijk is en bevat deze versie als bijlage⁷³⁷. Aangezien de Rijnregels een "authentieke" Nederlandse tekst hebben, rijst *in casu* geen taalprobleem.

8.421. Het feit dat de Regels van York en Antwerpen en de Rijnregels IVR "nader" worden "omschreven" bij Nederlandse amvb doet de vraag rijzen of de wettelijke regeling van aanvullend recht is. In dat geval zouden contractspartijen immers een andere versie van de Regels van York en Antwerpen of van de Rijnregels IVR toepasselijk kunnen verklaren dan degene die de Nederlandse overheid heeft aangewezen. De wettekst geeft nergens aan dat partijen ervan mogen afwijken. De parlementaire voorbereiding geeft echter aan dat de wettelijke regelingen wel degelijk van aanvullend recht zijn⁷³⁸. De bij amvb aangewezen versie van de Regels van York en Antwerpen of van de Rijnregels IVR wordt toegepast indien de partijen niets hebben bedongen. De partijen kunnen echter ook een andere versie toepasselijk verklaren of zelfs een volkomen andere regeling treffen. Wanneer in het Belgisch Scheepvaartwetboek op analoge wijze zou worden gekozen voor de regulering van de averij-grosse bij verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, lijkt hoe dan ook te moeten worden gepreciseerd welke versie van deze instrumenten toepasselijk wordt verklaard. Dit zou echter niet verhinderen dat de partijen een andere versie kunnen toepassen.

8.422. Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek bevat nog enige verjaringsbepalingen aangaande averij-grosse. Zij luiden als volgt:

Artikel 1830

- 1. Een rechtsvordering tot berekening en omslag van een avarij-grosse, en die tot benoeming van een dispacheur hiertoe, verjaart door verloop van één jaar.*
- 2. De termijn van deze verjaring begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het einde van de onderneming.*
- 3. Indien de avarij-grosse geheel of gedeeltelijk uit hulploon bestaat en de vordering tot betaling van dit hulploon is ingesteld binnen de daarvoor in de artikelen 1820 en 1823 gestelde termijn, doch na verloop van een termijn van negen maanden, beginnende met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de in het eerste lid genoemde termijn aanvangt, verjaren de in het eerste lid genoemde rechtsvorderingen door verloop van een termijn van drie maanden, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de vordering tot betaling van hulploon is ingesteld.*

Artikel 1831

Het recht homologatie dan wel herziening van een berekening en omslag van een avarij-grosse (dispache) te verzoeken vervalt door verloop van zes jaren, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de dispache of een uittreksel daarvan aan belanghebbenden is medegedeeld.

Artikel 1832

- 1. Een rechtsvordering tot betaling van een bijdrage in avarij-grosse verjaart door verloop van één jaar.*
- 2. De termijn van deze verjaring begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de dispache of een uittreksel daarvan dan wel, indien een verzoek tot herziening der dispache is gedaan, de naar*

⁷³⁷ Besluit van 5 februari 2000, houdende regels inzake avarij-grosse ter uitvoering van artikel 1022 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (*Stb.* 2000), 111, dat de versie van de Rijnregels vastgesteld door de IVR in 1995 toepasselijk verklaart.

⁷³⁸ PG Boek 8 NBW, 614-615 en 963.

aanleiding daarvan opgestelde dispache of een uittreksel daarvan aan partijen is medegedeeld of aan dezen is medegedeeld, dat deze dispache ter griffie van de rechtbank is gedeponereerd, doch in geval van homologatie eerst op de dag dat de dispache bij in kracht van gewijsde gegane beschikking is gehomologeerd.

In de artikelen 8:210 e.v. en 8:820 e.v. van het Nederlands Burgerlijk Wetboek zijn regels opgenomen met betrekking tot het voorrecht voor de vordering van de bijdragen in avarij-grosse, dat rust op het zee- resp. binnenschip en op de zaken aan boord van een zee- resp. binnenschip. De artikelen 8:489, lid 2, en 8:954, lid 2, verlenen aan de vervoerder tot zekerheid van de bijdrage in avarij-grosse een retentierecht op de vervoerde zaken.

Het Nederlandse Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering bevat een grondig uitgewerkte procedureregeling aangaande avarij-grosse. Zoals reeds vermeld bevatten de Regels van York en Antwerpen geen normen op dit gebied, zodat de nationale bepalingen steeds blijven gelden⁷³⁹. Zoals eveneens gemeld, bevatten de Avarij-Grosse Regels IVR daarentegen wel een aantal procedurele bepalingen. Aangezien procesrechtelijke regelen in beginsel van dwingend recht zijn⁷⁴⁰, lijken de Nederlandse wetsbepalingen in geval van tegenstrijdigheid te moeten voorgaan. Zij luiden als volgt:

Artikel 638

- 1. Indien zich naar zijn mening een geval van avarij-grosse voordeed, is de eigenaar van het schip en in geval van rompbevrachting de rompbevrachter, verplicht met inachtneming van het derde lid van dit artikel binnen redelijke termijn na het einde van de onderneming een persoon (dispacheur) aan te wijzen ter berekening van de avarij-grosse en ter vaststelling van hen die recht hebben op vergoedingen en van hen te wier laste de bijdragen in de avarij-grosse komen. Hij is verplicht van deze aangwijzing tijdig mededeling te doen aan hen die naar zijn mening in de avarij-grosse moeten bijdragen.*
- 2. Indien de in het eerste lid genoemde verplichting niet is nagekomen, is ieder die van mening is recht te hebben op een vergoeding in avarij-grosse dan wel in een avarij-grosse te zullen moeten bijdragen, bevoegd de voorzieningenrechter van de rechtbank, binnen welker rechtsgebied de onderneming eindigde, te verzoeken de dispacheur te benoemen. Gelijke bevoegdheid komt toe aan ieder die zich niet kan verenigen met de ingevolge het eerste lid aangewezen dispacheur.*
- 3. Tenzij de in het tweede lid bedoelde belanghebbenden anders overeenkomen, moet de dispacheur kantoorhouden in, danwel zo dicht mogelijk bij, de plaats waar de onderneming eindigde. Ligt deze plaats in Nederland dan moet de dispacheur in Nederland kantoor houden.*

Artikel 639

- 1. De belanghebbenden bij de avarij-grosse zijn verplicht de dispacheur iedere inlichting en alle documenten, die hij ter opstelling van de dispache vraagt, te doen toekomen.*
- 2. Indien een partij niet aan de in het eerste lid omschreven verplichting voldoet, is de dispacheur gerechtigd zich de noodzakelijke inlichtingen of documenten te verschaffen en deze worden alsdan vermoed juist te zijn.*

Artikel 640

De dispacheur is bevoegd een door hem ondertekend exemplaar van de dispache ter griffie van de rechtbank te Rotterdam te deponeren en is alsdan verplicht, voor zover hem dit redelijkerwijs mogelijk is, alle belanghebbenden, onder toezending van een exemplaar der dispache of een uittreksel daarvan, bericht te zenden.

⁷³⁹ Hardenberg, L., "De dispache naar Nederlands recht", in *Recht door zee. Liber Amicorum H. Schadee*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1980, (101), 108, nr. 17.

⁷⁴⁰ Van der Wiel, B.T.M., *De rechtsverhouding tussen procespartijen*, Deventer, Kluwer, 2004, 187, nr. 191.

Artikel 641

Hij, die de hem toegezonden dan wel ter griffie van de rechtbank te Rotterdam gedeponeerde dispache wenst af te wikkelen, verzoekt deze rechtbank de dispache te homologeren. Zo dit nog niet is geschied, legt hij een exemplaar der dispache of een uittreksel daarvan ter griffie neer.

Artikel 641a

1. Ieder der in artikel 638 bedoelde personen, die zich niet met de hem toegezonden, dan wel ter griffie van de rechtbank te Rotterdam gedeponeerde dispache kan verenigen, verzoekt deze rechtbank de dispache te herzien. Zo dit nog niet is geschied legt hij een exemplaar der dispache of een uittreksel daarvan ter griffie neer.

2. Wijst de rechter het in het vorige lid bedoelde verzoek af, dan homologeert hij de dispache.

Artikel 641b

1. Gaat de rechter in het geval van artikel 641 of artikel 641a niet tot homologatie over dan is de dispacheur of een mogelijkernijs door de rechter aangewezen andere dispacheur verplicht de dispache in overeenstemming met de rechterlijke beslissing te wijzigen, dan wel haar in te trekken. In geval van intrekking wordt, tenzij de rechter anders beslist, de dispache desalniettemin wat betreft honorarium en kosten van de dispacheur gehomologeerd.

2. Gaat de rechter in het geval van artikel 641 of artikel 641a tot homologatie over, dan zijn zij die de dispache betwistten, hoofdelijk verplicht de belanghebbenden, die niet tot dergelijke betwisting overgingen, de tengevolge van de betwisting geleden schade te vergoeden.

Artikel 641c

Ieder die de dispache betwist, is op verzoek van ieder die dit niet deed, verplicht ten behoeve van deze laatste zekerheid te stellen voor de door deze laatste mogelijkernijs geleden of te lijden schade. Geschillen naar aanleiding van het stellen, aanvullen of vervangen van deze zekerheid worden ten verzoeken van de meest gereede partij beslist door de voorzieningenrechter van de rechtbank.

Artikel 641d

Na het in kracht van genijsde gaan van een beschikking van homologatie levert de dispache een voor tenuitvoerlegging vatbare titel op.

Artikel 642

Tegen een beslissing van de voorzieningenrechter van de rechtbank, gegeven in de gevallen van de artikelen 621 tot en met 641d staat geen andere voorziening open dan cassatie in het belang van de wet.

Deze procedureregeling is helder en lijkt sluitend te zijn. Zij zou op bepaalde punten als inspiratie voor het Belgisch Scheepvaartwetboek kunnen dienen.

- ANDERE LANDEN

8.423. Het Noors Maritiem Wetboek van 1994 bevat met betrekking tot averij-grosse de volgende regeling⁷⁴¹:

Section 461 The York-Antwerp Rules

Unless otherwise agreed, allowance in general average of damages, losses and expenses and the apportionment thereof shall be governed by the York-Antwerp Rules 1994. If the York-Antwerp Rules 1994 are amended, the King can decide that the amended rules shall apply. The Rules shall be published by the King in their English wording and in a Norwegian translation.

⁷⁴¹ Voor commentaar, zie Falkanger-Bull-Brautaset, 497-504.

Section 462 General Average: Location, Adjuster and Adjustment

Unless otherwise agreed, general average adjustment shall be made in the home country of the reder.

In Norway general average adjusters, authorized by the King, shall determine whether or not the conditions for general average are fulfilled, and, as the case may be, draw up a general average statement. Such determination and statement shall be called a general average adjustment.

Section 463 Request for Average Adjustment.

A general average adjustment shall be requested by the reder. If the reder has not made such a request within two weeks of receiving a request to do so from a person having a legal interest in the general average, any such interested person may him- or herself make the request for general average adjustment.

Section 464 Duty of Disclosure, etc.

Any person having a legal interest in a general average has a duty to disclose without undue delay any information and produce any documents in his possession which are considered necessary by the adjuster.

Section 465 Liability for General Average Contribution

The owner of cargo or other goods shall not be personally liable for general average contribution, liability for which shall attach to the goods only.

After a general average the shipowner shall refuse to deliver the cargo unless the cargo-owner undertakes personal liability for any general average contribution and provides satisfactory security.

Section 466 Legal Action

An action concerning the correctness of a general average adjustment can be brought in the jurisdiction where the general average adjuster has his or her permanent place of business.

As regards carriage of general cargo the proceedings can be instituted by one writ of summons issued to all the cargo-owners jointly. The Court shall have the writ of summons published in Norsk lysningsblad⁷⁴², allowing at least two months' notice. The Court may also publish the writ in one or more other newspapers. In the writ of summons, the Court shall draw attention to the rule that final judgment in the matter is binding upon every participant in the general average, irrespective of whether or not they have appeared in the proceedings.

Proceedings for the collection of contributions to general average can be instituted in the jurisdiction where the general average adjuster has his permanent place of business. If proceedings as to the correctness of a general average adjustment have been instituted in another jurisdiction, and it is desired to have the question of the correctness of the adjustment decided in such a way that it is binding upon every participant in the general average, any party to the proceedings can require that the proceedings be transferred to the Court in the jurisdiction referred to in the first paragraph.

If the general average adjustment is adjudged to be incorrect, the general average adjuster shall be obliged to correct his adjustment in accordance with the judgment.

Section 467 Average Adjusters

Only those who have passed the general average adjusters' examination can be authorized as general average adjusters. They should as a rule also hold a law degree qualifying for public office.

Without the consent of the Ministry concerned, a general average adjuster can not hold any permanent salaried public office or practice as a lawyer, or, on his own account or as an intermediary, do business in the field of shipping or of marine insurance or be a member of the board or have a permanent position in such business. The provisions of Chapter 6 of the Act Relating to the Courts of Justice shall apply correspondingly to general average adjusters.

The general average adjuster shall give an assurance according to Section 141 of the Act Relating to the Courts of Justice that he will draw up his general average adjustments in accordance with the law, and always conscientiously carry out his duties as a general average adjuster.

⁷⁴² "Norsk lysningsblad" is de officiële staatspublicatie.

The King can issue more detailed regulations as to the practice of general average adjusters.

Section 468 Average Adjusters' Examination

At the examination for general average adjusters the candidate shall show thorough knowledge of the Norwegian rules of general average and marine insurance, and of such other fields of Norwegian maritime law as are of importance to average adjusting. The candidate must further show knowledge of the main features of the corresponding fields of English law, and satisfactory knowledge of the English language. Finally, the candidate must pass a practical test of ability to draw up average adjustments.

Provisions of detail regarding the examination and the committee of examiners shall be issued by the King.

De maritieme wetboeken van de Scandinavische landen verklaren reeds lange tijd de Regels van York en Antwerpen op de averij-grosse van toepassing, behoudens andersluidend contractueel beding⁷⁴³. Dit heeft als grote voordeel dat de aanvullend toepasselijke wetgeving aansluit bij de doorgaans contractueel overeengekomen regelingen. Aldus wordt verwarring vermeden.

In het Noorse wetboek wordt nog steeds verwezen naar de versie van de Regels van York en Antwerpen van 1994. De Koning wordt wel uitdrukkelijk bevoegd verklaard om geamendeerde versies van de Regels van York en Antwerpen van toepassing te verklaren. Tot dusver heeft de Noorse Koning de *York-Antwerp Rules 2004* nog niet toepasselijk verklaard⁷⁴⁴.

De toepasselijke Regels van York en Antwerpen moeten, op grond van het Noorse wetboek, in Noorwegen wel officieel worden gepubliceerd.

Aangezien de Regels van York en Antwerpen een uitputtende materiële rechtsregeling met betrekking tot averij-grosse inhouden, bevat het Noorse wetboek zelf nog slechts procedurele bepalingen. Deze bepalingen zijn zeer grondig uitgewerkt en verschillen betekenisvol van de procedureregeling in België en zijn buurlanden. Een opvallend kenmerk is dat de dispacheurs in Noorwegen een gereguleerd beroep beoefenen. Er zijn toegangsvoorwaarden en de dispacheurs moeten, om tot het beroep te worden toegelaten, slagen voor een staatsexamen (Sections 467-468). Ook in Denemarken, Zweden en Polen zou het beroep van dispacheur gereguleerd zijn⁷⁴⁵.

Het verzoek om een dispache op te maken wordt, voor zover uit de wettekst kan worden afgeleid, rechtstreeks tot een dispacheur gericht door de reder of, bij diens stilzitten, door ieder ander persoon met een belang bij de averij-grosse (Section 463). Er rust een mededelingsplicht op alle bij de averij-grosse betrokken personen (Section 464). De scheepseigenaar mag de goederen niet vrijgeven voordat de eigenaar van de goederen persoonlijke aansprakelijkheid opneemt voor de bijdrage in averij-grosse en een waarborg stelt (Section 465, tweede lid). Wanneer een van de partijen de correctheid van de dispache wenst aan te vechten, dient zij hiervoor een gerechtelijke procedure aan te vatten. Alle ladingeigenaars worden opgeroepen. De oproeping wordt bekendgemaakt in de officiële staatspublicatie en eventueel in kranten. De daarop volgende rechterlijke uitspraak is bindend ten aanzien van alle betrokken partijen, ongeacht of zij voor de rechter zijn verschenen of niet. Wanneer de dispache onjuist wordt bevonden, is de dispacheur verplicht om de dispache conform de rechterlijke uitspraak aan te passen (Section 466).

Ten slotte bevat het Noorse wetboek interessante bevoegdheidsbepalingen. Het is vooral markant dat de dispache, behoudens andersluidend beding, moet worden opgemaakt in het thuisland van de reder, d.i. typisch de scheepseigenaar of de rompbevrachter (Section 462, eerste

⁷⁴³ De Smet II, 643, nr. 537; Rodière TGDM EDM, 331, nr. 304.

⁷⁴⁴ Mededeling van Prof. dr. Erik Røsæg.

⁷⁴⁵ Althans volgens de oudere gegevens in Rodière TGDM EDM, 476, nr. 470.

lid). In Noorwegen wordt derhalve niet de regel gevolgd dat de averij-grosse wordt geregeld in de loshaven. Voorts wordt nog bepaald dat de vorderingen aangaande de correctheid van de dispache en de vorderingen tot betaling van de bijdrage in averij-grosse kunnen worden gebracht voor de rechter van de bedrijfszetel van de dispacheur. Wanneer een betwisting over de correctheid van de dispache voor een andere rechter wordt gebracht, en er nood is aan een eenieder bindende uitspraak, dan kan elke partij vorderen dat de zaak wordt verwezen naar de rechter van de “standplaats” van de dispacheur (Section 466).

8.424. De Sloveense en Kroatische maritieme wetboeken uit 2001 resp. 2004 bevatten eveneens hoofdstukken over averij-grosse. Zij bevatten weinig in het oog springende of van de internationale traditie afwijkende bepalingen. Sommige bepalingen werden duidelijk gebaseerd op de Regels van York en Antwerpen in hun versie van 1994⁷⁴⁶.

Het Sloveense wetboek bevat een grondig uitgewerkte procedureregeling. Opmerkelijk is dat de scheepseigenaar normaliter de dispacheur aanstelt, zonder dat een verzoek hiertoe bij de rechtbank of een minnelijk akkoord met de andere partijen nodig is. Indien hij het niet binnen de dertig dagen na aankomst in de loshaven doet, kunnen de andere partijen de aanstelling van een dispacheur vragen aan de rechtbank. Tegen de rechterlijke beslissing tot aanstelling van een dispacheur staat een beroepsmogelijkheid open (art. 809). Op alle partijen rust ten overstaan van de dispacheur een mededelingsplicht (art. 811). Ingeval een partij nalaat om de noodzakelijke informatie mee te delen, stelt de dispacheur de dispache op overeenkomstig de hem beschikbare informatie (art. 812). Elke partij kan binnen de dertig dagen na de ontvangst van de dispache of het haar aanbelangende uittreksel van de dispache haar bezwaren aan de dispacheur kenbaar maken (art. 815). De dispacheur zal de bezwaren onderzoeken, een definitieve dispache opstellen en deze aan de partijen bezorgen (art. 816-817). Wanneer binnen de dertig dagen na de ontvangst van de definitieve dispache geen van de partijen een klacht indient bij de rechtbank, wordt de dispache uitvoerbaar. De dispacheur en elke partij kunnen aan de rechtbank een certificaat van uitvoerbaarheid vragen (art. 818). Wordt er wel een klacht ingediend, dan volgt er eerst een soort notariële verzoeningsprocedure. Wanneer geen akkoord wordt bereikt, krijgt de klager nogmaals een termijn van dertig dagen om een vordering in te stellen teneinde de klacht door de rechtbank te laten beoordelen. Wanneer dergelijke vordering wordt ingesteld, zal de rechtbank over de klacht een finaal oordeel vellen en desgevallend een nieuwe dispache (laten) opstellen (art. 819-821).

De beschreven procedureregeling lijkt in de meeste gevallen van averij-grosse slechts een minimale tussenkomst van de rechtbank mee te brengen. Zo is voor de aanstelling van de dispacheur door de scheepseigenaar geen rechterlijke tussenkomst vereist. De mogelijkheid om bezwaren tegen de voorlopige dispache te uiten en de verplichting voor de dispacheur om deze bezwaren te onderzoeken alvorens hij de definitieve dispache opstelt, kan latere betwistingen voor de rechtbank voorkomen. Dit alles zou ervoor kunnen zorgen dat de hele procedure sneller en met minder kosten verloopt. Op het eerste gezicht lijkt zij met het oog op de redactie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een interessant voorbeeld te vormen. Anderzijds lijkt het Sloveense wetboek te worden gekenmerkt door een overdaad aan te doorlopen procedures in geval van fundamentele betwisting. In dergelijk geval zou het lang kunnen duren vooraleer er een finale en afdwingbare averij-grosseregeling is. In het bijzonder lijken de beroepsmogelijkheid

⁷⁴⁶ Zo bepalen bedoelde wetboeken dat een commissie van 2 % over de averij-grosse-uitgaven in averij-grosse zal worden toegelaten en kennen zij een interest van 7 % per jaar toe op de te vergoeden bedragen (art. 801-802 resp. 802-803). In de *York-Antwerp Rules 2004* werden de desbetreffende regels herzien. Op deze gebieden kunnen de Sloveense en Kroatische Maritieme wetboeken op het eerste gezicht als verouderd worden beschouwd. Anderzijds dient te worden opgemerkt dat ook in de internationale contractuele praktijk de *York-Antwerp Rules 1994* nog vaak toepasselijk worden verklaard.

tegen de gerechtelijke aanstelling van een dispacheur en de verzoeningsprocedure eerder weinig nut te hebben⁷⁴⁷.

8.425. Artikel 122 van de *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse du 23 septembre 1953* bepaalt:

Avarie commune

1 Il y a avarie commune lorsqu'une perte extraordinaire est subie ensuite d'un sacrifice consenti ou d'une dépense encourue intentionnellement et raisonnablement pour le salut du navire et de la cargaison à l'effet de préserver d'un péril les biens et intérêts engagés dans une aventure maritime commune. L'avarie commune est supportée en commun par le navire, le fret et les marchandises à bord.

2 Les règles d'York et d'Anvers régissent l'avarie commune. Le Conseil fédéral en détermine les dispositions et la version applicables.

De wettelijke verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen is analoog aan de regelingen in Luxemburg, Nederland en Noorwegen.

8.426. De bepalingen over averij-grosse in het Chinees Maritiem Wetboek van 1992 zijn quasi letterlijk overgenomen uit de Regels van York en Antwerpen. De artikelen 193 tot 202 zijn de overname van een groot aantal van de bepalingen van de Regels van York en Antwerpen. Merkwaardig genoeg werden niet alle bepalingen overgenomen en werd de volgorde van de regels drastisch omgegooid.

Artikel 203 bevat de klassieke regel dat de averij-grosseregeling wordt beheerst door de contractueel overeengekomen regels en slechts bij gebreke van dergelijke overeenkomst door de wetsbepalingen. Ook de Chinese wetsbepalingen zijn derhalve van aanvullend recht.

Opmerkenswaard is dat de Chinese rechtsleer de Regels van York en Antwerpen beschouwt als het schoolvoorbeeld van de "international shipping practice", welke krachtens artikel 268 van het Chinees wetboek geldt als aanvullende bron van recht⁷⁴⁸.

8.427. In het Spaanse recht wordt de averij-grosse momenteel nog geregeld door de artikelen 811 tot 818 en 846 tot 868 van de *Código de Comercio*. Ook deze wettelijke regeling wordt doorgaans door de contractuele toepassing van de Regels van York en Antwerpen opzijgeschoven⁷⁴⁹.

Ook in Spanje wordt de gerechtelijke procedure m.b.t. averij-grosse in de praktijk vervangen door een minnelijke, private procedure, gevoerd door de *liquidador de averías*. De *liquidadores de averías* hebben een administratieve erkenning. De verjaringstermijn van de vordering tot bijdrage in averij-grosse bedraagt zes maanden. Hij vangt aan bij het einde van het gemeenschappelijke maritieme avontuur en wordt gestuit door de aanvang van de gerechtelijke of minnelijke procedure⁷⁵⁰.

Momenteel ligt een ontwerp voor van een nieuwe *Ley general de navegación marítima*. De averij-grosse krijgt in dit ontwerp een minimalistische eigen regeling van aanvullend recht. Wat betreft het materiële recht zijn slechts de algemene principes van averij-grosse opgenomen. Luidens de

⁷⁴⁷ Deze beoordeling van de Sloveense procedure is slechts gebaseerd op het onderzoek van de toepasselijke wetteksten, zonder dat enig onderzoek naar de praktijk van averij-grosse-regelingen in Slovenië werd ondernomen. Zij dient derhalve met de nodige omzichtigheid te worden benaderd.

⁷⁴⁸ Zhengliang, H., "China", in IEL Transport Law (Dec. 2003), 64, nr. 62; zie daarover reeds Blauwboek 2.

⁷⁴⁹ Arroyo, 676-679.

⁷⁵⁰ Arroyo, 694-695.

memorie van toelichting zijn deze geïnspireerd door de Regels van York en Antwerpen. Zij worden aangevuld met enkele formele regels, waarvoor men niet op de Regels van York en Antwerpen kan terugvallen. De verjaringstermijn wordt opgetrokken naar één jaar⁷⁵¹.

8.428. Ook in Portugal ligt een voorstel van *Lei da Navegação Comercial Marítima* voor. De averij-grosse wordt geregeld in de artikelen 78 tot 111 van het voorstel. Het betreft een uitputtende nationale regeling van aanvullend recht.

8.429. In Panama werd op 6 augustus 2008 een nieuwe *Ley del Comercio Marítimo* aangenomen. De artikelen 221 tot 238 bevatten m.b.t. de averij-grosse een uitputtende nationale regeling van aanvullend recht. De formele regels zijn vrij traditioneel. Zo gaan zij nog uit van het principe dat de kapitein, alvorens de opofferingen te maken, moet overleggen met de loods en de officieren en de aanwezige ladingbelanghebbenden moet horen (art. 233)⁷⁵².

D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

8.430. In de schoot van de BVZ werd de vraag gesteld of het bestaan van averij-grosse heden ten dage nog wel nut heeft. Het zou immers de principiële verplichting zijn van het schip om de lading in de oorspronkelijke staat af te leveren ter bestemming. Daarom zou het schip alle buitengewone kosten en schade gemaakt of toegebracht tot gemeenschappelijk welzijn van schip en lading moeten dragen.

KBRV was van mening dat er best geen bepalingen over averij-grosse in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden opgenomen, ofschoon zij niet ijvert voor de afschaffing van de instelling.

8.431. Vanwege BVZ kwamen een aantal waardevolle, eerder technische opmerkingen. Als oplossing voor partijen die geen contractuele regeling hebben afgesproken wordt de huidige suppletieve regeling door heel wat leden als nuttig ervaren. Bovendien biedt zij, in tegenstelling tot de Regels van York en Antwerpen, een aantal regels van formeel recht. Er werd ook gesteld dat de huidige Regels van York en Antwerpen 2004 een goede suppletieve regeling zouden uitmaken.

HvB-A gaf aan voorstander te zijn van het behoud van een enkele zeer algemene bepalingen inzake averij-grosse van suppletieve aard. KBRV stelde analoog dat, indien er regels over averij-grosse in het Belgisch Scheepvaartwetboek zouden worden opgenomen, deze regels van suppletieve aard dienen te zijn.

Door BVZ werd erop gewezen dat vele reders in hun huidige cognossementen de gelding van de vorige versie van de Regels van York en Antwerpen bedingen, omdat deze versie voordeliger was voor de reders⁷⁵³. Zij zouden zelfs volledig afwijkende averij-grosseregels in hun voordeel kunnen bedingen. Er werd dan ook geopperd dat de cognossementhouders zouden kunnen worden

⁷⁵¹ *Boletín Oficial de las Cortes Generales*, Congreso de los Diputados, Serie A: Proyectos de ley, 10 november 2006, nr. 111-1, Proyecto de ley general de navegación marítima.

⁷⁵² Ley 55 van 6 augustus 2008 “Del Comercio Marítimo”, *Gaceta Oficial Digital* 7 augustus 2008.

⁷⁵³ Over de bezwaren van de internationale verenigingen van reders tegen de *York-Antwerp Rules 2004*, zie Lowndes-Rudolf, 64-65, nrs. 00.111-00.112. Het feit dat de *York-Antwerp Rules 2004* door de sector niet worden gebruikt, en dat men in de praktijk de versie van 1994 verder aanwendt, werd ook in het bestuur van het CMI reeds besproken (*CMI Newsletter*, 2009, no. 3, 7).

beschermd tegen afwijkende averij-grossebepalingen door een dwingendrechtelijke regeling of minstens een verbod van bepaalde onaanvaardbaar geachte bedingen.

8.432. De Belgische Vereniging van Dispatcheurs was van mening dat enkel de definitiebepalingen van de artikelen 144, 146 en 147 van de Zeewet, de bepalingen van artikel 145, die het hele hoofdstuk suppletiefrechtelijk maken en de procedurele bepalingen van de artikelen 163 en 164 in het nieuwe wetboek behouden dienen te worden. De opname van materiële detailbepalingen over averij-grosse leek haar niet wenselijk. Voor de materiële bepalingen zou kunnen worden verwezen naar de Regels van York en Antwerpen. De Vereniging formuleerde daartoe het volgende tekstvoorstel:

In geval van averijgrosse zal de staat van verlies en schade worden opgesteld door Dispatcheurs op basis van de York-Antwerp Rules.

Bij gebrek aan andersluidende overeenkomst tussen partijen, is het de meest recente versie van de York-Antwerp Rules die van toepassing zal zijn.

Ook KBZ-KBMA-BZB gaven aan dat als wettelijke regeling van averij-grosse een simpele verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen zou moeten volstaan.

Op de vraag of het nieuwe wetboek zou mogen verwijzen naar de laatste versie van de Regels van York en Antwerpen, werd door BVZ geantwoord dat het moeilijk is om in de Belgische wetgeving een delegatie te aanvaarden naar externe private regels die nog niet gekend zijn.

De Belgische Vereniging van Dispatcheurs stelde voor om niet naar een welbepaalde versie van de Regels van York en Antwerpen te verwijzen.

KBRV stelde een verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen 1994 te prefereren boven een verwijzing naar de recentste versie.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

8.433. Bij de beoordeling van de verkieslijke wettelijke regeling inzake averij-grosse dient voor ogen te worden gehouden dat het mechanisme van de averij-grosse geïnspireerd is door de idee van verdelende rechtvaardigheid, met de billijkheid als grondslag. Volgens sommigen kan het worden vergeleken met een onderlinge verzekering⁷⁵⁴. Wanneer één van de elementen in het gezamenlijke zeeavontuur een opoffering heeft gemaakt voor het welzijn van het geheel, dient deze opoffering door alle elementen samen te worden gedragen⁷⁵⁵.

Het mechanisme creëert op die wijze positieve aansporingen, die alle deelnemers aan het avontuur ten goede komen. Er hoeft niet te worden gearzeld vooraleer een, in het licht van een dreigend gevaar, noodzakelijke opoffering wordt gemaakt. Degene die de schade lijdt, zal immers, minstens gedeeltelijk, worden vergoed⁷⁵⁶.

Anderzijds is de omslag van de schade bij uitstek een situatie waarbij de verschillende belangen aan elkaar worden tegengesteld. Meestal worden de belangen van het schip tegenover die van (een deel van) de lading geplaatst. De schadelijder wenst te worden vergoed, terwijl de geredde elementen zo weinig mogelijk wensen bij te dragen.

⁷⁵⁴ Zie daarover kritisch Bonnacase, J., *Le Droit commercial maritime. Son particularisme*, Parijs, Sirey, 1931, 245, nr. 123.

⁷⁵⁵ Ripert III, 195-196, nr. 2223.

⁷⁵⁶ De Smet II, 675-678, nr. 576; Donaldson, J., Staughton, C.S. en Wilson, D.J., *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Londen, Stevens & Sons, 1975, 9, nr. 11.

De verdelingsregels dienen op voorhand zo duidelijk mogelijk te zijn vastgelegd en moeten maximale aansporingen creëren om voor het gemene welzijn de noodzakelijke opofferingen te maken. Rechtszekerheid en, daarmee samenhangend, uniformiteit van de toepasselijke materiële regels zijn van het grootste belang.

De belangen van schip en lading bij de averij-grosseregeling zijn verminderd door de opkomst van verzekeringen. Zowel de geleden schade als de bijdrage naderhand zijn normaliter gedekt door een verzekering. Averij-grosse is dus vooral een zaak geworden van verzekeringsmaatschappijen⁷⁵⁷. Toch komt het voor dat de reder zelf de averij-grosse of de vergoeding ervan op zich neemt.

8.434. De vraag naar het nut van averij-grosse is, zoals hoger besproken, pertinent, maar het lijkt niet opportuun dat België, als enige maritieme natie ter wereld, deze instelling zou afschaffen. Er geen bepalingen over opnemen in het Belgisch Scheepvaartwetboek, zou trouwens niet verhinderen dat de partijen bij een vervoersovereenkomst averij-grosseregels zouden blijven bedingen. Ten slotte dient te worden opgemerkt dat de grote meerderheid van de wereldwijde rechtsleer de instelling blijft verdedigen.

8.435. De mogelijke variatie in de contractueel vastgelegde averij-grosseregels, in het voordeel van deze of gene partij, is een onvermijdelijk gevolg van het feit dat de averij-grosse in de nationale wetgeving slechts aanvullend wordt geregeld, zodat de contractvrijheid ten volle speelt. Zoals hierboven geïllustreerd a.d.h.v. enkele rechtsvergelijkende notities, is de suppletieve regeling van de averij-grosse een internationaal zeer verbreid fenomeen; er werd geen enkel voorbeeld aangetroffen van een dwingendrechtelijke regeling. Deze werkwijze draagt ook de goedkeuring weg van de meeste praktizijnen. De verantwoordelijkheid om geen excessieve, van de gebruikelijke regelingen afwijkende bedingen te aanvaarden berust in deze omstandigheden bij de verzenders van de goederen.

8.436. Verschillende van de materiële bepalingen m.b.t. averij-grosse in de huidige Zeewet zijn verouderd en kunnen aanleiding geven tot uiteenlopende interpretaties.

Voor de aanvullende wettelijke regeling van de averij-grosse zou aansluiting kunnen worden gezocht bij de Regels van York en Antwerpen. Deze regels vormen een goed hedendaags compromis tussen de verschillende betrokken belangen. Om flexibele aanpassingen aan de toekomstige wijzigingen van de Regels van York en Antwerpen als gevolg van evoluties in de handel en de scheepvaart mogelijk te maken, lijkt het nuttig om de regels niet volledig over te schrijven, maar veeleer er in het Belgisch Scheepvaartwetboek naar te verwijzen.

Uit het rechtsvergelijkend overzicht hierboven blijkt overigens een tendens in recente codificaties om, wat betreft de materiële regels aangaande averij-grosse, eenvoudigweg de Regels van York en Antwerpen en in één geval de Avarij-Grosse Regels IVR toepasselijk te verklaren. Deze codificaties erkennen het feit dat een andersluidende nationale regeling *de facto* meestal dode letter zou blijven. Het gaat om een geval waar de zelfregulering de wet terugdringt⁷⁵⁸. Zoals elders uiteengezet is de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek erop gericht de functie van zelfregulering te versterken⁷⁵⁹.

⁷⁵⁷ Ripert III, 195-196, nr. 2223; De Smet II, 675-678, nr. 576; Donaldson, J., Staughton, C.S. en Wilson, D.J., *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Londen, Stevens & Sons, 1975, 8-9, nr. 11.

⁷⁵⁸ Over dat laatste, zie van der Ziel, G.J., "De jongste ontwikkelingen in het zeevervoer", in De Ly, F., Haak, K.F. en van Boom, W.H., *Eenvormig bedrijfsrecht: realiteit of utopie ?*, Den Haag, Boom Juridische Uitgevers, 2006, (203), 213-241.

⁷⁵⁹ Zie uitvoerig Blauwboek 2.

Aan de bezwaren tegen een verwijzing in de wetgeving naar externe private regels kan tegemoet worden gekomen door de toepasselijke versie van de Regels van York en Antwerpen te laten vastleggen bij Koninklijk Besluit.

Eén van de uitgangspunten van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is om de Belgische regelgeving zoveel mogelijk te laten aansluiten bij het reële recht, zoals het in de praktijk wordt toegepast.

Wat betreft de met het oog op de rechtszekerheid onvermijdelijke aanduiding van de toepasselijke versie van de Regels van York en Antwerpen, valt aan te bevelen dat de Koning zou opteren voor de versie die het meest in de vervoer- en bevrachtingscontracten wordt opgenomen.

8.437. Verder dient eraan te worden herinnerd dat de opname van bepalingen over bijzondere averij en averij in het algemeen in het Belgisch Scheepvaartwetboek, zoals hoger uiteengezet⁷⁶⁰, weliswaar inhoudelijk weinig of geen verschil lijkt te maken, maar desondanks nuttig is om het contrast met de averij-grosse te benadrukken en om te verduidelijken dat eenzelfde schadegeval niet tegelijk averij-grosse en bijzondere averij kan uitmaken. De desbetreffende bepalingen uit de Zeewet kunnen blijven gelden als belangrijkste inspiratiebron.

8.438. De regeling van de averij-grosse vergt een grondiger afweging. Ofschoon de Regels van York en Antwerpen of de Avarij-Grosse Regels IVR als materiële regels met betrekking tot averij-grosse doorgaans contractueel van toepassing worden verklaard, blijft aan een aanvullende regeling in het Belgisch Scheepvaartwetboek alleszins behoefte bestaan. Wanneer één van de betrokkenen bij de averij-grosseregeling immers niet in dergelijk beding zou hebben toegestemd, kunnen de Regels van York en Antwerpen of de Avarij-Grosse Regels IVR, althans op contractuele grondslag, niet op de averij-grosseregeling worden toegepast. Hoe dan ook lijkt niemand vragende partij te zijn voor een dwingendrechtelijke Belgische regeling, zeker indien die zou afwijken van de gebruikelijke regelingen in de rest van de wereld. In een bij uitstek internationale sector als de scheepvaart lijkt dergelijke oplossing niet opportuun. Een algemene doelstelling van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is overigens om het Belgisch scheepvaartrecht te laten aansluiten bij wat internationaal gangbaar is⁷⁶¹. Voor zover bekend hebben de nationale wetsbepalingen omtrent averij-grosse overal ter wereld het karakter van aanvullend recht.

Op de mogelijke alternatieve wetgevende scenario's zal zo dadelijk worden teruggekomen.

8.439. Ook dient het Belgisch Scheepvaartwetboek procedurele regels met betrekking tot averij-grosse te bevatten, want daaromtrent bepalen de Regels van York en Antwerpen omzeggens niets en bevatten de Avarij-Grosse Regels IVR evenmin een volledige regeling, zodat men sowieso op het toepasselijke nationale recht moet terugvallen.

De procedureregels worden best gemoderniseerd. In dit verband kan internationaal een grote verscheidenheid aan regels worden vastgesteld. Het komt erop aan in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek inspiratie te zoeken in de interessantste regelingen. Aangezien het Engelse recht naar verluidt in de grote meerderheid van de gevallen contractueel toepasselijk wordt verklaard, lijkt best bij de Engelse procedurele regelen te kunnen worden aangesloten, zonder daarom de Belgische rechtstraditie inzake averij-grosse op te offeren.

⁷⁶⁰ Zie *supra*, nr. 8.386.

⁷⁶¹ Zie Blauwboek 1, o.m. 44, nr. 1.26.

8.440. Ten slotte zou het Belgisch Scheepvaartwetboek voor enkele kwesties zoals de toepassing van de *lex fori* op de procedure en de zakenrechtelijke werking van het retentierecht een regel van conflictenrecht moeten bevatten.

8.441. Wat betreft de benodigde suppletiefrechtelijke materiële regels kunnen vier mogelijke wetgevende scenario's worden onderscheiden:

1° een uitputtende nationale regeling, zonder de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR als inspiratiebron;

2° een uitputtende nationale regeling, met de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR wél als inspiratiebron;

3° een verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, met enkele aanvullende bepalingen;

4° een verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, met enkele aanvullende bepalingen én met een algemene definitie van averij-grosse in de wet.

In wat volgt worden de voor- en nadelen van deze basisopties onderzocht. Hieruit zal blijken dat de vierde hypothese de voorkeur verdient.

8.442. De eerste basisoptie behelst het uitwerken van een uitputtende nationale regeling met betrekking tot averij-grosse, zonder de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR als inspiratiebron te hanteren⁷⁶².

Deze optie zou kunnen worden verantwoord door het feit dat de Regels van York en Antwerpen in sommige rechtsleer sterk worden bekritiseerd. Zij hebben een complexe structuur, met een “Rule of Interpretation”, een “Rule Paramount”, een aantal geletterde en een aantal genummerde regels. Er is kritiek op het feit dat de bijzondere genummerde regels voorgaan op de in de geletterde regels geformuleerde algemene principes. Daardoor worden een aantal kosten die volgens de algemeen erkende beginselen geen averij-grosse uitmaken, toch als averij-grosse vergoed. Voorts zijn er meningsverschillen over de interpretatie van sommige regels. Het instituut van de averij-grosse zou, volgens vele critici, overdreven ruim worden toegepast, wat hen doet spreken van “artificiële averij-grosse”⁷⁶³.

Ofschoon de Avarij-Grosse Regels IVR minder worden bekritiseerd, lijkt hun structuur eerder verwarrend en onlogisch. Zo komen de specifieke gevallen van averij-grosse pas aan bod na de procedurele bepalingen, en worden zij zelf nog eens gevolgd door een aantal algemene begripsbepalingen, die eerder vooraan in het instrument zouden worden verwacht.

Een geheel eigen regeling zou meer aangepast kunnen zijn aan de hedendaagse zeehandel en zou ook een aantal gedurfde keuzes kunnen maken, waarover binnen het CMI geen akkoord kon worden bereikt. In het bijzonder zouden de beperking van averij-grosse tot daadwerkelijke gevaarssituaties en de voorrang van de algemene regels in dit verband tot de mogelijkheden behoren (in tegenstelling tot de Regels van York en Antwerpen, waar de specifieke genummerde bepalingen nog steeds voorgaan op de algemene regels).

⁷⁶² In de wet zou o.m. de verhouding tussen de averij-grosseregeling en de aansprakelijkheid van één of meer van de partijen kunnen worden vastgesteld. Daarbij zou kunnen worden aangesloten bij het Duitse en het Engelse recht.

⁷⁶³ Alcantara, J., “The future of General Average in reference of marine insurance”, in Huybrechts, M. (ed.), Van Hooydonk, E. en Dieryck, Chr. (co-eds.), *Marine insurance at the turn of the millennium*, I, Antwerpen, Intersentia, 1999, (405), 409-418; Herber, 381; Shaw, R., “The Future of General Average”, in LA Wijffels, (329), 330-336; Tetley, W., “General Average now and in the future”, in LA Roland, (419), 434-438 en 445-446; Tetley IMAAL, 378-383 en 390.

Een belangrijk nadeel van de besproken optie is echter het feit dat dergelijke vooruitstrevende eigen regeling hoogstwaarschijnlijk dode letter zou blijven. Zoals reeds werd uiteengezet, dient de nieuwe Belgische regeling van aanvullend recht te zijn. Het laat zich raden dat de partijen bij vervoerovereenkomsten wereldwijd toch de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR toepasselijk zullen blijven verklaren. Zelfs voor de zaken die niet in de Regels van York en Antwerpen worden geregeld, verklaren partijen naar verluidt, tenminste op dit ogenblik, doorgaans het Engels recht toepasselijk.

8.443. De tweede basisoptie is de opname in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek van een uitputtende nationale regeling betreffende de averij-grosse, met de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR als inhoudelijke inspiratiebron⁷⁶⁴.

Gelet op de quasi unanieme contractuele toepassing van de Regels van York en Antwerpen lijkt het voor de hand te liggen om voor een nieuwe nationale regeling in alle geval bij de bepalingen van de Regels aansluiting te zoeken. Dit was bijv. de keuze van de Franse wetgever in de *Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux évènements de mer*. Het is ook de keuze van de expertengroep die een nieuw Duits wetboek van zeehandelsrecht heeft voorbereid. De bepalingen over averij-grosse in het Chinese maritieme wetboek zijn quasi letterlijk uit de Regels van York en Antwerpen overgenomen. Ook de beknopte bepalingen over averij-grosse in het ontwerp van de Spaanse *Ley general de navegación marítima* zijn, luidens de memorie van toelichting, door de Regels van York en Antwerpen geïnspireerd.

Het conventionele karakter van de Regels van York en Antwerpen geeft aan het systeem echter het grote voordeel van flexibiliteit. Indien zich ingevolge nieuwe noden van de internationale handel en scheepvaart wijzigingen opdringen, kan daar via de contractuele weg snel op worden ingespeeld. De regels kunnen, in vergelijking met een verdragstekst, op betrekkelijk eenvoudige wijze worden geamendeerd of uitgebreid⁷⁶⁵. Indien de Regels, in hun huidige stand in het nieuwe Belgische Scheepvaartwetboek zouden worden opgenomen, riskeren de desbetreffende wetsbepalingen onmiddellijk te verstarren en, zodra de Rules een volgende maal worden aangepast, te verouderen.

8.444. De derde basisoptie is de opname in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek van een loutere verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR. De Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zou zich dan, wat de materiële regels betreft, bijna kunnen beperken tot een bepaling dat de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, behoudens andersluidend contractueel beding, op de averij-grosse in de zee- resp. de binnenvaart van toepassing zijn. Als voorbeelden van een dergelijke wettelijke regeling kan worden verwezen naar het Noors Maritiem Wetboek en de Luxemburgse *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois*. Enkele nuttige inhoudelijke regels die niet in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR voorkomen, zouden, eventueel in gemoderniseerde vorm, nog wel uit de huidige Zeewet kunnen worden overgenomen⁷⁶⁶.

⁷⁶⁴ Zo zouden uit de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR o.m. de regels betreffende de verhouding tussen de averij-grosseregeling en de aansprakelijkheid van één of meer van de partijen bij die regeling kunnen worden overgenomen.

⁷⁶⁵ Rosseels, M.A., "Les Règles d'York et d'Anvers 1994. L'aventure maritime d'hier et d'aujourd'hui", in LA Putzeys, (427), 428; Lange, H., "De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994", in De Weerd II, (381), 387, nr. 1133; Gerritzen, J.J.H., "York-Antwerp Rules 1994", *S&S* 1995, Suppl. 2, (2), 5; Hudson, G., "The future of general average", *RHA* 1991, (89), 97.

⁷⁶⁶ Regels omtrent de verhouding tussen de averij-grosseregeling en de aansprakelijkheid van één of meer van de partijen bij die regeling, zoals die bestaan in het Duitse en het Engelse recht, zouden niet nodig zijn, gelet op de feit dat de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR deze verhouding zelf reeds regelen.

De hier besproken optie heeft als grote voordeel dat de aanvullend toepasselijke wettelijke regeling dezelfde is als de doorgaans contractueel overeengekomen regeling. Zulks komt de rechtszekerheid ten goede. In de gevallen waarbij sommige, maar niet alle vervoersdocumenten naar de Regels van York en Antwerpen verwijzen, zou ondanks deze divergentie geen enkele partij voor fundamentele verrassingen komen te staan.

Op het eerste gezicht zou de verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, zoals vastgesteld door het CMI resp. de IVR, kunnen worden beschouwd als een toewijzing van verordenende bevoegdheid aan deze privaatrechtelijke instellingen, welke strijdig is met de artikelen 33 en 108 van de Grondwet⁷⁶⁷. Dit bezwaar kan worden weggenomen door de toepasselijke versie van de regels aan te wijzen bij Koninklijk Besluit. Ingevolge de verplichting tot bekendmaking, die voortvloeit uit artikel 190 van de Grondwet, dienen de aldus toepasselijk verklaarde versies van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR bovendien als bijlage bij het Koninklijk Besluit in het Belgisch Staatsblad te worden gepubliceerd. Op grond van artikel 56, § 1 van de Taalwet Bestuurszaken dienen zij in een Nederlandse en een Franse taalversie te worden bekendgemaakt. Voor de Nederlandse vertaling van de Regels van York en Antwerpen zal de Belgische overheid zelf moeten zorgen, aangezien de Regels van York en Antwerpen door het CMI enkel in het Engels en het Frans worden gepubliceerd. De Avarij-Grosse Regels worden door de IVR zowel in het Nederlands als in het Frans bekendgemaakt.

De aanwijzing van de toepasselijke versie van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR bij Koninklijk Besluit maakt het mogelijk om eventuele toekomstige wijzigingen van de regels op een flexibele wijze te ondervangen.

8.445. De vierde basisoptie is dezelfde als de derde, met als enig verschil dat in het Belgisch Scheepvaartwetboek wel nog een definitie van averij-grosse zou worden opgenomen. In dat opzicht zou de regeling meer aansluiten bij het Nederlandse en het Zwitserse systeem.

Wanneer men regels uitvaardigt met betrekking tot averij-grosse, is het uiteraard nuttig om ook te bepalen wat onder averij-grosse dient te worden verstaan.

Anderzijds dient te worden vastgesteld dat zowel de Regels van York en Antwerpen als de Avarij-Grosse Regels IVR zelf reeds een definitie van averij-grosse bevatten (welke definities overigens niet identiek zijn). Indien in het Belgisch Scheepvaartwetboek een eigen definitie zou worden opgenomen, bestaat het gevaar dat deze definitie op een andere wijze zou worden geïnterpreteerd dan de definitie in de regels, wat aanleiding kan geven tot een onduidelijke situatie. Het lijkt niet mogelijk te zijn om de definities van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR samen te smelten tot een compromistekst zonder dat deze tekst minstens ten aanzien van één van de instrumenten in een inhoudelijk verschil zou resulteren⁷⁶⁸. De situatie zou helemaal problematisch worden wanneer de definities in de regels internationaal zouden worden gewijzigd.

⁷⁶⁷ Velaers, J., *De Grondwet en de Raad van State Afdeling wetgeving*, Antwerpen, Maklu, 1999, 228 en 375-387.

⁷⁶⁸ Zoals hierboven uiteengezet, werd er in de Nederlandse wetgeving voor geopteerd om twee verschillende definities van averij-grosse op te nemen. Voor het zeevaartrecht werd de definitie ontleend aan de Regels van York en Antwerpen, terwijl voor het binnenvaartrecht de definitie werd ontleend aan de – toenmalige – Rijnregelen IVR. Hetzelfde begrip binnen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek twee verschillende definities geven lijkt met het oog op de duidelijkheid van de wetsbepalingen geen aantrekkelijke oplossing.

Deze problematiek kan worden ondervangen door in de definitie van averij-grosse in het Belgisch Scheepvaartwetboek opnieuw te verwijzen naar hetgeen als dusdanig wordt beschouwd in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR. Dit heeft als bijkomende voordelen dat geen nieuwe nationale interpretatieproblemen m.b.t. het begrip averij-grosse kunnen ontstaan, en dat de Belgische rechters en rechtspractici bij de oplossing van interpretatieproblemen kunnen terugvallen op buitenlandse bronnen.

De vierde wetgevende optie sluit nauw aan bij de suggesties van de Belgische Vereniging voor Dispatcheurs. Zij behoudt een definitie van averij-grosse, zij het niet door een loutere overname van artikel 147 van de Zeewet, zoals de Vereniging had voorgesteld. Om de hierboven uiteengezette redenen⁷⁶⁹ is de loutere overname van de definitie van artikel 147 alleszins niet opportuun. Voor het overige worden de materiële regels m.b.t. averij-grosse best vervangen door een suppletiefrechtelijke verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen.

E) SLOTSOM

8.446. De in de Zeewet voorkomende materiële en formele regels met betrekking tot averij-grosse zijn verouderd. Zij gaan terug op oude Franse wetgeving, die in Frankrijk reeds in 1967 werd afgeschaft. Gelet op de systematische contractuele toepassing van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, zijn de materiële regels van aanvullend recht vervat in de Zeewet bij voorbaat weinig nuttig en is het feit dat zij sterk verschillen van de genoemde internationale private regelstelsels hinderlijk. De meeste andere West-Europese landen hebben hun materiële regels aangaande averij-grosse ofwel afgestemd op de Regels van York en Antwerpen, ofwel afgeschaft en vervangen door een loutere verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen (en, in Nederland, de Avarij-Grosse Regels IVR voor de binnenvaart).

M.b.t. de materiële regels inzake averij-grosse lijkt de verwijzing in het Belgisch Scheepvaartwetboek naar de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, met aanvulling van enkele lacunes en met opname van een definitie van averij-grosse die eveneens naar de betrokken Regels verwijst, de beste wetgevende optie. Daarnaast dienen een aantal procedurele bepalingen te worden opgenomen, die, weliswaar met modernisering en aanpassingen, op bepaalde bestaande procedurele bepalingen kunnen worden gebaseerd. Ook een beperkte IPR-regeling is nuttig.

De bepalingen van de Zeewet over bijzondere averij en averij in het algemeen hebben als enige bestaansredenen (1) het contrast tussen bijzondere averij en averij-grosse te benadrukken en (2) te verduidelijken dat eenzelfde schadegeval niet tegelijk averij-grosse en bijzondere averij kan uitmaken; precies om deze redenen is hun behoud zinvol.

⁷⁶⁹ Zie *supra*, nrs. 8.379-8.380.

B. Voorgestelde nieuwe regeling

B.1. ARTIKEL 8.1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

A) WETTEKST

8.447.

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 8.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

1° "averij": alle buitengewone kosten ten dienste van het schip en de goederen, gezamenlijk of afzonderlijk gemaakt, en alle schade aan het schip of aan de goederen overkomen;

2° "averij-grosse": de schade en kosten die als averij-grosse worden beschouwd overeenkomstig, naargelang het geval, de Regels van York en Antwerpen, de Avarij-Grosse Regels IVR of de bepalingen die deze regels vervangen;

3° "de Regels van York en Antwerpen": de desbetreffende bepalingen vastgesteld door de Koning op grond van artikel 8.43;

4° "de Avarij-Grosse Regels IVR": de desbetreffende bepalingen vastgesteld door de Koning op grond van artikel 8.43;

5° "bijzondere averij": alle averij die geen averij-grosse is;

B) TOELICHTING

8.448. De onder het 1° voorgestelde algemene definitie van averij – welke, aangezien het begrip averij-grosse een autonome betekenis heeft, slechts van ondergeschikt belang is als component van de definitie van het begrip bijzondere averij – is overgenomen uit artikel 144 van de Zeewet. Het woordje “en”, dat de twee zinsdelen verbindt, werd toegevoegd omwille van de taalkundige zuiverheid. Hiermee wordt teruggekeerd naar de originele tekst van de *Ordonnance de la marine* van 1681 (art. 1, T. VII, L. III). De verwijzing naar de tijdslijmieten waarbinnen de averij zich moet voordoen is onnodig en werd weggelaten.

8.449. De Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR bevatten elk een definitie van averij-grosse. Deze definities vertonen lichte verschillen. Om uiteenlopende interpretaties van de onderscheiden definities en inconsistente definities ingevolge eventuele wijzigingen van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR te vermijden, dient de definitie van averij-grosse in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek te verwijzen naar hetgeen als dusdanig wordt beschouwd in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR, naargelang het geval. In de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR zijn alvast alle gebruikelijke criteria om te bepalen of er sprake is van averij-grosse opgenomen. De Belgische wetgever hoeft zelf dus geen van deze criteria te omschrijven. Dit heeft als bijkomend voordeel dat nieuwe nationale interpretatieproblemen m.b.t. het begrip

averij-grosse worden vermeden en dat de Belgische rechters en rechtspractici bij de oplossing van problemen nuttig buitenlandse bronnen kunnen hanteren.

8.450. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geopteerd voor het gebruik van de term “averij-grosse”. Dit is een wijziging ten opzichte van de Zeewet, waarin het begrip “gemene averij” wordt gehanteerd. Weliswaar zou “gemene averij” kunnen worden beschouwd als taalkundig zuiverder en drukt het begrip beter de idee uit dat het gaat om averij die door de betrokkenen *gemeenschappelijk* moet worden gedragen. “Averij-grosse” is echter beter ingeburgerd in het taalgebruik van de praktizijnen. De term sluit bovendien beter aan bij de term “avarij-grosse”, die wordt gebruikt in het Nederlandse Burgerlijk Wetboek en in de Nederlandse tekst van de Avarijs-Grosse Regels IVR.

8.451. M.b.t. de betekenis van de zinsnede "de Regels van York en Antwerpen, de Avarijs-Grosse Regels IVR of de bepalingen die deze vervangen" wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 8.43 hieronder.

8.452. Teneinde de bepalingen van de Wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerking treden van wetten en verordeningen te eerbiedigen, wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gesproken over de Regels van York en Antwerpen, in plaats van de in het Nederlandse taalgebied meer gebruikelijke benaming “York-Antwerp Rules”. Deze benaming sluit aan bij de Franse benaming “les Règles d’York et d’Anvers”.

Voorts wordt gesproken over de *Avarijs-Grosse Regels IVR*, terwijl in de voorgestelde wetsbepalingen voor het overige de term *averij*, met een “e” in plaats van een “a” wordt gehanteerd. Deze discrepantie is een onvermijdelijk gevolg van het feit dat “Avarijs-Grosse Regels IVR” de officiële benaming van het bedoelde instrument is.

8.453. Net zoals in de Zeewet wordt de bijzondere averij in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gedefinieerd op negatieve wijze. Alle averij die geen averij-grosse is, is bijzondere averij. Aldus wordt verduidelijkt dat eenzelfde schadegeval niet tegelijk averij-grosse en bijzondere averij kan uitmaken.

In artikel 146 van de Zeewet wordt ten overvloede bepaald: “Er zijn twee soorten van averij: gemene averij en bijzondere averij”. Deze regel hoeft in het Belgisch Scheepvaartwetboek niet te worden overgenomen, aangezien hij reeds uit de samenlezing van de definities van averij en bijzondere averij kan worden afgeleid.

B.2. ARTIKEL 8.40. INTERNATIONALE TOEPASSING

A) WETTEKST

8.454.

TITEL 6 – SCHEEPSVOORVALLEN

Hoofdstuk 3 – Averij-grosse

Artikel 8.40. Internationale toepassing

§ 1. De tegenstelbaarheid aan derden van het retentierecht van de reder bedoeld in artikel 8.47, § 2 wordt beheerst door het recht van de staat op het grondgebied waarvan de goederen zich bevinden op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 2. De artikelen 8.45 en 8.46 zijn van toepassing op de rechtspleging in België.

B) TOELICHTING

8.455. De achtergrond van de voorgestelde regelingen werd hierboven reeds geschetst⁷⁷⁰. Analoge bepalingen komen overigens voor in andere onderdelen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

B.3. ARTIKEL 8.41. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

8.456.

Artikel 8.41. Afwijkende bedingen

Dit Hoofdstuk geldt slechts voor zover geen voor alle betrokken partijen bindende afwijkende bedingen zijn overeengekomen.

B) TOELICHTING

8.457. Voor zover bekend, hebben de nationale wetsbepalingen omtrent averij-grosse overal ter wereld het karakter van aanvullend recht. Dit wil zeggen dat het de partijen vrij staat om bij overeenkomst een andere regeling toepasselijk te verklaren. Dit gebeurt effectief in quasi alle zeevervoers- en bevrachtingsovereenkomsten. Deze toestand draagt internationaal blijkbaar de goedkeuring weg van de meeste betrokken partijen.

Wanneer partijen bij overeenkomst een van de wet afwijkende regeling wensen te treffen, dient zij te gelden ten aanzien van alle bij de averij-grosse betrokken partijen. Zoniet is toch de voorgestelde wettelijke regeling van toepassing. Per geval van averij-grosse kan immers slechts één omslag worden gemaakt, volgens één regeling. Het tegendeel is niet alleen praktisch volstrekt onwerkbaar, maar daarenboven kan geen enkele bij de averij-grosse betrokken partij worden benadeeld omdat een andere betrokken partij onder een afwijkende regeling zou vallen.

⁷⁷⁰ Zie *supra*, nrs. 8.394-8.395.

Weliswaar is geen afzonderlijke uitdrukkelijke instemming met het afwijkend beding van alle bij de averij-grosse betrokken partijen vereist. De belanghebbende partij bij de averij-grosse is immers veelal niet degene die de vervoers- of bevrachtingsovereenkomst heeft afgesloten, maar de derde-ontvanger van de goederen.

Het feit dat een afwijkend beding, om de toepassing van de aanvullende wetsbepalingen te kunnen uitsluiten, moet gelden ten aanzien van *alle* betrokken partijen, is in de Nederlandse tekst van de Zeewet niet duidelijk verwoord. In de Franstalige versie wordt deze regel wel uitgedrukt: “à défaut de conventions spéciales entre *toutes* les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après”. Vanuit dit perspectief bevestigt de voorgestelde bepaling dus slechts bestaand recht.

Bij de totstandkoming van de Franse *Loi* n° 67-545 van 7 juli 1967 “relative aux évènements de mer” werd niet uitdrukkelijk bepaald dat tussen alle betrokken partijen *dezelfde* afwijkende regeling moet zijn getroffen opdat de wet niet toepasselijk zou zijn. Dit werd door eminente auteurs betreurd⁷⁷¹. Hooguit kan deze regel impliciet uit de Franse wettekst worden afgeleid. De verwarring, die in Frankrijk kan ontstaan, wordt door de hier voorgestelde bepaling vermeden.

B.4. ARTIKEL 8.42. BIJZONDERE AVERIJ

A) WETTEKST

8.458.

Artikel 8.42. Bijzondere averij

Onverminderd het gebeurlijke recht op schadeloosstelling of terugbetaling, wordt bijzondere averij gedragen door de eigenaar van de zaak die de schade heeft geleden of betaald door degene die de kosten heeft gemaakt.

B) TOELICHTING

8.459. De enige inhoudelijke regel inzake bijzondere averij in de Zeewet bepaalt dat deze averij geheel wordt gedragen en betaald door de eigenaar van de zaak die de schade geleden of het verlies veroorzaakt heeft (art. 149, tweede lid). Dit is een toepassing van de algemene regel *res perit domino*. Ofschoon de wetsbepaling dit niet uitdrukkelijk vermeldt, sluit zij de toepassing van de gemene en bijzondere regelen inzake contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid niet uit. Op grond van deze laatste regelen kan de schadelijder desgevallend alsnog zijn schade verhalen. Zoals hierboven uiteengezet⁷⁷², bevat de Franse wetgeving een duidelijke bepaling in deze zin, die hier als inspiratie heeft gediend.

8.460. Dat bijzondere averij wordt gedragen door de schadelijder, is eigenlijk een louter feitelijke vaststelling. Ook zonder een uitdrukkelijke wettelijke bevestiging zouden de geformuleerde rechtsprincipes blijven gelden. Deze bepaling over bijzondere averij wordt enkel in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen om het contrast met de regeling inzake averij-grosse uit te drukken.

⁷⁷¹ Rodière TGDM EDM, 340-342, nrs. 314-315.

⁷⁷² Zie *supra*, nr. 8.411.

B.5. ARTIKEL 8.43. REGELS VAN YORK EN ANTWERPEN EN AVARIJ-GROSSE REGELS IVR

A) WETTEKST

8.461.

Artikel 8.43. Regels van York en Antwerpen en Avarij-Grosse Regels IVR

§ 1. De averij-grosse waarbij één of meer zeeschepen zijn betrokken, wordt geregeld overeenkomstig de bepalingen van de Regels van York en Antwerpen.

§ 2. De averij-grosse waarbij enkel binnenschepen zijn betrokken, wordt geregeld overeenkomstig de bepalingen van de Avarij-Grosse Regels IVR.

§ 3. Na advies van de Commissie Maritiem Recht stelt de Koning de toepasselijke versie vast van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR en, in voorkomend geval, van de bepalingen die deze regels vervangen.

B) TOELICHTING

8.462. Contractueel worden in de zeevaart bijna altijd de Regels van York en Antwerpen van toepassing verklaard, en in de Rijn- en binnenvaart de Avarij-Grosse Regels IVR. Bedingen in die zin worden door de partijen opgenomen in bevrachting- en vervoerovereenkomsten. Aangezien de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR vrijwel steeds toepasselijk zijn krachtens de overeenkomsten tussen de bij de averij-grosse betrokken partijen, kunnen deze regels best ook het aanvullend recht vormen, dat van toepassing zal zijn indien de partijen geen welbepaald regelstelsel toepasselijk hebben verklaard of wanneer ze niet uitdrukkelijk een averij-grosseregeling hebben gestipuleerd. De Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR vormen bovendien een compromis tussen de verschillende betrokken belangen.

Om flexibele aanpassingen aan de toekomstige wijzigingen van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR als gevolg van evoluties in de handel en de scheepvaart mogelijk te maken, worden de regels niet volledig overgeschreven, maar worden zij toepasselijk verklaard bij verwijzing.

Dergelijke verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen is ook te vinden in de Nederlandse, Noorse, Luxemburgse en Zwitserse wetsbepalingen over averij-grosse. In Nederland worden voor de binnenvaart de Avarij-Grosse Regels IVR toepasselijk verklaard.

8.463. Het weze herhaald dat de voorgestelde wetsbepaling betreffende de toepasselijkheid van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR ingevolge artikel 8.41 enkel geldt behoudens afwijkend beding tussen alle betrokken partijen.

8.464. Als criterium om te bepalen of de Regels van York en Antwerpen dan wel de Avarij-Grosse Regels IVR toepasselijk zijn, kan het onderscheid tussen zee- en binnenschepen worden gehanteerd. De begrippen zeeschip en binnenschip hebben in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een autonome definitie (zie art. 3.1, 8^o resp. 10^o)⁷⁷³. Aangezien een geval van averij-grosse normaliter betrekking heeft op één schip en zijn lading, maakt dit criterium een duidelijk onderscheid mogelijk. Dit criterium wordt trouwens ook in de Nederlandse wetgeving

⁷⁷³ Zie Blauwboek 2.

gehanteerd. Er is geen bezwaar tegen om in deze context de nationale Belgische definities van het zeeschip en het binnenschip te hanteren. Noch de Regels van York en Antwerpen, noch de Avarij-Grosse Regels IVR, noch de desbetreffende rechtspraak en rechtsleer gaan immers op deze problematiek in, zodat er geen risico op conflicten bestaat.

In bepaalde omstandigheden worden de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR toegepast op duw- of sleepcombinaties. Wanneer een dergelijke combinatie zou bestaan uit zowel zee- als binnenschepen, verklaart de voorgestelde wetsbepaling de Regels van York en Antwerpen van toepassing. Dit stemt overeen met de principiële voorrang van het zeerecht, een uitgangspunt van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

8.465. Met de "Regels van York en Antwerpen" worden de door het CMI aangenomen Regels van York en Antwerpen bedoeld, en met de "Avarij-Grosse Regels IVR" de door de IVR aangenomen regels met die naam. Doorheen hun geschiedenis werd de officiële benaming van deze instrumenten herhaaldelijk gewijzigd. Niets sluit uit dat zij in de toekomst worden vervangen door geheel nieuwe instrumenten (eventueel vastgesteld door andere organisaties). De verwijzingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek dienen te worden geacht ook te slaan op dergelijke desgevallend ter vervanging aangenomen regelen.

Teneinde alle verwarring uit te sluiten, zal de toepasselijke versie overeenkomstig de voorgestelde § 3 worden bepaald bij Koninklijk Besluit. Dit komt bovendien tegemoet aan eventuele bezwaren op grond van de artikelen 33 en 108 van de Grondwet, als zou de verwijzing naar de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR een toewijzing van verordenende bevoegdheid aan privaatrechtelijke instellingen met zich brengen⁷⁷⁴.

8.466. De toepasselijke versie van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR zal door de Koning worden vastgesteld en worden bekendgemaakt in een Nederlandse en Franse taalversie. Voor de Nederlandse vertaling van de Regels van York en Antwerpen zal de Belgische overheid zelf moeten zorgen, aangezien de Regels van York en Antwerpen door het CMI enkel in het Engels en het Frans worden gepubliceerd. De Avarij-Grosse Regels worden door de IVR zowel in het Nederlands als in het Frans bekendgemaakt, zodat deze teksten eenvoudig kunnen worden overgenomen.

Bij de keuze van de toepasselijke versie geniet de Koning een appreciatiebevoegdheid. Als algemene richtlijn wordt alleszins beoogd dat de meest courante versie van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR toepasselijk zou worden verklaard. Voor de vaststelling van de meest courante versie zou navraag kunnen worden gedaan bij het CMI en het IVR, en desgevallend bij representatieve, ook internationale groeperingen van de betrokken bedrijfstakken.

⁷⁷⁴ Zie reeds *supra*, nr. 8.444.

B.6. ARTIKEL 8.44. UITLEGGING

A) WETTEKST

8.467.

Artikel 8.44. Uitlegging

Dit Hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met de op grond van artikel 8.43, § 3 vastgestelde bepalingen. Ingeval van onverenigbaarheid tussen dit Hoofdstuk en de bedoelde bepalingen, hebben deze laatste voorrang.

B) TOELICHTING

8.468. De voorgestelde bepaling maakt o.m. duidelijk dat wanneer de bepalingen van dit Hoofdstuk onverenigbaar zouden blijken met een door de Koning op grond van artikel 8.43, § 3 vastgestelde tekstversie van de toepasselijke Regelen, deze laatste voorrang hebben. Ter illustratie kan worden verwezen naar de problematiek van de verjaringsregeling (zie het hieronder toegelichte art. 8.50).

B.7. ARTIKEL 8.45. AANSTELLING VAN DISPACHEURS

A) WETTEKST

8.469.

Artikel 8.45. Aanstelling van dispacheurs

§ 1. Indien zich naar zijn mening een geval van averij-grosse heeft voorgedaan, is de reder gerechtigd om in een haven waar bij de averij-grosse betrokken goederen worden gelost of, ingeval geen dergelijke lossing plaatsgrijpt, in de eerstvolgende aanloophaven, binnen een redelijke termijn na de lossing respectievelijk het aanlopen een dispacheur aan te stellen. De reder doet van de aanstelling tijdig mededeling aan alle andere betrokken partijen.

§ 2. Ingeval de reder niet binnen een redelijke termijn een dispacheur heeft aangesteld en hiervan mededeling heeft gedaan, kan de meest gereede partij de aanstelling van een dispacheur vorderen. Het verzoek wordt bij eenzijdig verzoekschrift ingediend bij de voorzitter van de rechtbank van koophandel van het arrondissement waar één van de in de vorige paragraaf bedoelde havens is gelegen. De aangestelde dispacheur doet van de aanstelling mededeling aan alle betrokken partijen.

B) TOELICHTING

8.470. Behoudens afwijkend beding tussen alle partijen, dient de dispacheur te worden aangesteld, en de dispache te worden opgemaakt in een haven waar bij de averij-grosse betrokken goederen worden gelost of, ingeval geen dergelijke lossing plaatsgrijpt, in de eerstvolgende aanloophaven.

Deze achtergrond van deze regeling werd hierboven reeds toegelicht⁷⁷⁵.

8.471. Zeer vaak wordt de dispacheur aangesteld op buitengerechtigde wijze. In Antwerpen vormt deze werkwijze reeds lange tijd een vast gebruik. Zij vindt in de Zeewet evenwel geen wettelijke basis. In andere landen met een moderne scheepvaartwetgeving, zoals Duitsland, Frankrijk, Nederland, Noorwegen en Slovenië, is de mogelijkheid om een dispacheur te benoemen zonder rechterlijke tussenkomst in de wetgeving ingeschreven. De hier voorgestelde § 1 geeft, met het oog op grotere rechtszekerheid, aan het gebruik van de buitengerechtigde aanstelling van de dispacheur een wettelijke basis.

De aanstelling door de reder wordt de normale wijze van aanstelling van de dispacheur. De reder is elders in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gedefinieerd⁷⁷⁶; typisch betreft het de scheepseigenaar of, ingeval van rompbefrachtiging, de rompbefrachter. Hij is de best geplaatste partij om in deze fase van de procedure het initiatief te nemen, ook wanneer hijzelf geen schade heeft geleden. Hij kan immers, door de tussenkomst van de door hem aangestelde gezagvoerder en de uitoefening van het – in het hieronder besproken artikel 8.47 omschreven – retentierecht, een waarborg van de ladingbelanghebbenden bekomen, en hij beschikt normaliter over de gegevens i.v.m. de lading en de ladingbelanghebbenden⁷⁷⁷. Door het initiatief tot aanstelling van de dispacheur in de eerste plaats bij de reder te leggen, wordt enigszins aansluiting gezocht bij de averij-grosprocedure in het Engelse recht hetwelk, althans in de zeevaart, doorgaans door partijen toepasselijk wordt verklaard. De voorgestelde regeling sluit inhoudelijk ook aan bij de Nederlandse en Noorse wetgeving en het voorstel voor een nieuw Duits wetboek van zeehandelsrecht uit 2009, waar de verantwoordelijkheid ingeval van rompbefrachtiging bij de rompbefrachter wordt gelegd.

In de voorgestelde regeling is de reder niet verplicht om een dispacheur aan te stellen. Hij kan er ook voor kiezen om geen averij-grosprocedure aan te vatten en zelf de kosten of schade op zich te nemen, of zich te beperken tot het instellen van een aansprakelijkheidsvordering. Het vermijden van averij-grosprocedures in zaken waar het niet lonend zou zijn, is precies de bedoeling van de zogenaamde “general average absorption clauses” in scheepsverzekeringopolissen.

8.472. De reder kan een dispacheur aanstellen indien zich naar zijn mening een geval van averij-gros heeft voorgedaan. Dit impliceert geenszins een finaal, bindend oordeel over het al dan niet voorhanden zijn van averij-gros.

8.473. Vanzelfsprekend dient de reder de aanstelling van een dispacheur tijdig aan alle andere betrokken partijen mede te delen. Een precieze termijn en procedure wordt hieromtrent niet ingevoerd, aangezien elk averij-grosregeling verschillend is en om overdreven formalisme te vermijden. In de regel heeft de reder er geen belang bij om met de communicatie aan de andere partijen te dralen. Hij zal immers het retentierecht op de vervoerde goederen willen uitoefenen en een waarborg van de ladingbelanghebbenden willen verkrijgen.

8.474. Een mogelijkheid tot verzet tegen de aanstelling van een dispacheur door de reder wordt niet ingevoerd, aangezien de aanstelling van een dispacheur op zich de belangen van de andere betrokken partijen niet aantast. De rechterlijke beoordeling van het verzet tegen de aanstelling van een dispacheur zou bovendien reeds een oordeel over de grond van de zaak meebrengen, met name over de vraag of er zich al dan niet een geval van averij-gros heeft voorgedaan.

⁷⁷⁵ Zie *supra*, nr. 8.389.

⁷⁷⁶ Zie Blauwboek 4.

⁷⁷⁷ Lowndes-Rudolf, 582, nr. 30.03.

Wanneer dergelijk verzet zou worden ingewilligd, en de aanstelling van een dispacheur zou worden herroepen, zou de verdere afhandeling van het schadegeval als averij-grosse trouwens sterk worden bemoeilijkt. Daarenboven dient te worden overwogen dat de reder die ten onrechte een dispacheur heeft aangesteld in een geval dat uiteindelijk geen averij-grosse blijkt uit te maken, zelf de kosten ervan zal dragen. Ook in Duitsland, Engeland, Frankrijk en Noorwegen bestaat geen bijzondere procedure voor het verzet tegen de aanstelling van een dispacheur. Het voorhanden zijn in België van een dergelijke verzetsprocedure zou ertoe kunnen leiden dat reders hun averij-grosseprocedures, voor zover mogelijk, elders dan in België trachten te voeren.

8.475. Wanneer de scheepseigenaar of de rompbevrachter niet binnen redelijke termijn een dispacheur heeft aangesteld en hiervan mededeling heeft gedaan, kunnen de andere betrokken partijen de voorzitter van de rechtbank van koophandel verzoeken om een dispacheur aan te stellen. Waar volgens de Zeewet steeds de kapitein om de benoeming van een dispacheur moest verzoeken, kan dit luidens de voorgestelde § 2 worden gevorderd door “de meest gereede partij”. Dit zou bijv. een ladingbelanghebbende kunnen zijn. Volgens de rechtsleer konden andere belanghebbenden dan de kapitein altijd om de aanstelling van een dispacheur verzoeken⁷⁷⁸, maar de mogelijkheid werd niet in de Zeewet vermeld.

De bevoegdheid van de voorzitter van de rechtbank van koophandel van het arrondissement waar de laatste loshaven is gelegen, is vanzelfsprekend onderworpen aan de eventuele toepassing van internationale verdragen of rechtsinstrumenten van de Europese Unie die op de nationale wetgeving voorrang zouden hebben. Allicht kan de vordering tot aanstelling van een dispacheur worden beschouwd als een voorlopige of bewarende maatregel in de zin van artikel 31 van de Brussel I-Verordening. Bijgevolg zal de voorzitter van de rechtbank van koophandel doorgaans zijn bevoegdheid onder de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek kunnen opnemen.

De aanstelling van een dispacheur kan worden gevorderd bij eenzijdig verzoekschrift. In de oude rechtsleer werd aangenomen dat degene die om de aanstelling van een dispacheur verzoekt, de andere betrokken partijen voor de bevoegde autoriteit dient te dagvaarden, zodat zij van de procedure op de hoogte zouden zijn⁷⁷⁹. Aangezien de aanstelling van een dispacheur op zich de belangen van de andere betrokken partijen niet aantast, is in deze fase van de procedure geen tegensprekelijkheid vereist. Door het verzoek bij eenzijdig verzoekschrift toe te laten kan worden bespaard op dagvaardingskosten en onnodige formaliteiten. De aangestelde dispacheur zal van zijn aanstelling kennis geven aan alle betrokken partijen. Een precieze termijn en procedure worden ook hiervoor niet ingevoerd, aangezien elk averij-grosseregeling verschillend is en om overdreven formalisme te vermijden.

8.476. De voorgestelde regeling vormt een belangrijke wijziging van de bestaande, maar omzeggens nooit toegepaste wettelijke procedure voor de aanstelling van dispacheurs. Zij vergt veel minder vaak een rechterlijke tussenkomst, wat de procedure lichter maakt. De voorgestelde bepalingen zijn vooral geïnspireerd door de Nederlandse en de Duitse wetgeving en door het geldende Engelse recht.

8.477. Het feit dat de voorgestelde wettekst spreekt over de aanstelling van “een dispacheur”, in het enkelvoud, beoogt geen afbreuk te doen aan de huidige praktijk waarbij af en toe, naargelang de aard van de zaak, een co-dispacheur wordt aangesteld. In dergelijk geval gelden de wettelijke bepalingen *mutatis mutandis*.

⁷⁷⁸ Zie *supra*, nr. 8.390.

⁷⁷⁹ Zie nogmaals *supra*, nr. 8.390.

A) WETTEKST

8.478.

Artikel 8.46. Opmaak en neerlegging van de omslag

§ 1. De dispacheur maakt de omslag op.

§ 2. De goederen van de partijen die van de aanstelling van de dispacheur geen mededeling kregen, kunnen niet in de omslag worden opgenomen.

§ 3. Na afloop van zijn werkzaamheden stuurt hij zijn voorlopige omslag ter lezing aan alle betrokken partijen. Hij bepaalt een redelijke termijn waarbinnen de partijen hun opmerkingen moeten maken.

§ 4. In de definitieve omslag houdt de dispacheur rekening met de tijdig ontvangen opmerkingen.

§ 5. De definitieve omslag wordt door de dispacheur gedagtekend en ondertekend. Zijn handtekening wordt voorafgegaan door de volgende eed:

“Ik zweer dat ik mijn opdracht in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk vervuld heb.”;

of

“Je jure avoir rempli ma mission en honneur et conscience, avec exactitude et probité.”;

of

“Ich schwöre, dass ich den mir erteilten Auftrag auf Ehre und Gewissen, genau und ehrlich erfüllt habe”.

§ 6. De definitieve omslag wordt neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel van het arrondissement waar de dispacheur werd aangesteld.

Op de dag van de neerlegging van de omslag zendt de dispacheur bij een ter post aangetekende brief een afschrift van de omslag aan de partijen.

De originele stukken die de partijen aan de dispacheur bezorgden, worden hen terugbezorgd.

B) TOELICHTING

8.479. De omslag, ook wel dispache genoemd, wordt opgesteld door de dispacheur. Dit principe blijft in § 1 van de voorgestelde bepaling onveranderd behouden.

8.480. De in § 2 neergelegde regel dat de goederen van partijen waaraan de aanstelling van de dispacheur niet werd meegedeeld, niet in de omslag kunnen worden opgenomen, is eveneens evident. Geen partij mag buiten haar weten in de averij-grosseregeling worden betrokken.

8.481. De voorgestelde wetsbepalingen zijn innovatief waar zij bepalen dat de dispacheur een voorlopige omslag aan de partijen toezendt, en dat de partijen opmerkingen kunnen maken. De mogelijkheid om opmerkingen bij de voorlopige omslag te maken, waarmee de dispacheur bij het opstellen van de definitieve omslag rekening dient te houden, kan latere betwistingen voor de rechtbank voorkomen. Een gelijkaardige procedure is opgenomen in de Sloveense averij-grossewetgeving. Voorts zijn de voorgestelde wetsbepalingen geïnspireerd door artikel 976 van

het Gerechtelijk Wetboek in verband met het deskundigenonderzoek. De voorgestelde wetsbepalingen leggen geen precieze termijnen en procedures op, aangezien elke averij-grosseregeling verschillend is en om overdreven formalisme te vermijden. Hoewel de hier voorgestelde bepaling niet uitdrukkelijk vermeldt dat ook de technische raadgevers van de partijen opmerkingen bij de voorlopige omslag mogen maken, is het evident dat zulks toegelaten is.

8.482. Luidens § 5 wordt de definitieve omslag door de dispacheur gedagtekend en ondertekend. Zijn handtekening wordt voorafgegaan door de eed. Luidens § 6 wordt de definitieve omslag neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel (ook ingeval van aanstelling door de reder) en op dezelfde dag wordt bij een ter post aangetekende brief een afschrift toegezonden aan de partijen. Ook deze bepalingen zijn geïnspireerd door de wetsbepalingen aangaande het gerechtelijk deskundigenonderzoek, met name artikel 978 van het Gerechtelijk Wetboek.

De mogelijkheid tot toezending van een uittreksel, eerder dan de gehele omslag, naar het voorbeeld van het Nederlandse Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en het Sloveens Maritiem Wetboek, is niet in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen. Opdat de partijen kunnen inschatten of zij de omslag al dan niet willen betwisten is in de regel immers inzage van de gehele dispache noodzakelijk.

8.483. Wanneer de partijen die daartoe volgens de omslag verplicht zijn, niet vrijwillig hun bijdrage betalen, kan de meest gereede partij de betaling vorderen in rechte. De dispacheur is (normaliter) een deskundige en geen arbiter, zodat de partijen gerechtigd zijn om de bevindingen en beoordelingen van de dispacheur voor de rechtbank te betwisten.

In Duitsland, Frankrijk, Nederland en Noorwegen bestaat een bijzondere gerechtelijke procedure tot homologatie en, desgevallend, betwisting van de opgemaakte omslag. Dergelijke procedure bestaat niet in Engeland, waar de gewone rechtsgang moet worden aangewend. Ook in België wordt naar verluidt niet of nauwelijks gebruik gemaakt van de thans in de Zeewet opgenomen bijzondere procedure tot homologatie, en wordt zij niet aangewend om betwistingen ten gronde definitief te beslechten. Uit informeel overleg met experts is gebleken dat er bij de practici geen vraag naar het behoud van de wettelijk voorziene homologatie is. Op dit gebied wordt de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek daarom georiënteerd op het Engelse recht, dat in de averij-grossepraktijk hoe dan ook het meest courant is. De vordering in rechte tot betaling van de bijdragen in averij-grosse dient derhalve volgens de gewone rechtsgang te worden behandeld. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden hieromtrent geen bijzondere procedurebepalingen opgenomen.

8.484. In het raam van de eerste consultatie heeft de Belgische Vereniging van Dispageurs voorgesteld om de artikelen 163 en 164 van de Zeewet te behouden om het beroep van dispacheur en de juridische en professionele kennis in België te vrijwaren. De hier voorgestelde wetsbepalingen onderkennen het belang van de dispageurs voor de opmaak van de omslag in averij-grosse. Om de hierboven omstandig uiteengezette redenen⁷⁸⁰ is het evenwel noodzakelijk om de procedurele aspecten van averij-grosse te moderniseren en te verduidelijken.

⁷⁸⁰ Zie *supra*, nr. 8.439.

A) WETTEKST

8.485.

Artikel 8.47. Voorrecht en retentierecht

§ 1. De vordering tot betaling van een vergoeding in averij-grosse is ten belope van de omslag bevoorrecht op de vervoerde goederen en hun verkoopprijs, op de bijdrageplichtige vracht en op alle bijdrageplichtige goederen aan boord die geen deel uitmaken van het sloopstoebehooren.

§ 2. De reder beschikt over een retentierecht op de vervoerde goederen en de andere goederen aan boord waarvoor een bijdrage in averij-grosse is verschuldigd. Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 3. De reder kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel worden containers, palletten en aanverwante tuigen evenals goederenbehandelingsuigen mede als goederen beschouwd.

B) TOELICHTING

8.486. In de eerste paragraaf wordt aan wie gerechtigd is op een vergoeding in averij-grosse een voorrecht toegekend tot zekerheid van de betaling van de door de belanghebbenden verschuldigde bijdrage. Het voorrecht heeft betrekking op de vervoerde goederen, op de bijdrageplichtige vracht en op alle bijdrageplichtige goederen aan boord, voor zover zij geen deel uitmaken van het sloopstoebehooren.

Een voorrecht op de goederen wordt ook door artikel 159 van de Zeewet toegekend. In de voorgestelde wetsbepaling wordt het echter niet langer toegekend aan de kapitein, maar aan wie gerechtigd is op een vergoeding in averij-grosse. Het voorrecht van de kapitein, zoals het is opgenomen in artikel 159 van de Zeewet, werd hoe dan ook geacht te aan hem te zijn toegekend als vertegenwoordiger en natuurlijke zaakwaarnemer van alle belanghebbende partijen⁷⁸¹. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt de kapitein in principe geacht in naam en voor rekening van de reder op te treden⁷⁸².

Een voorrecht ten laste van de vervoerde goederen tot zekerheid van de betaling van de bijdrage in averij-grosse bestaat ook naar Duits, Engels, Frans en Nederlands recht. Het is de tegenhanger van het scheepsvoorrecht ten behoeve van de vordering tot betaling van de averij-grossebijdrage van het schip. Naar Nederlands recht strekt het voorrecht zich uit tot alle zaken aan boord van het schip. In de voorgestelde wetsbepaling wordt dit voorbeeld gevolgd, aangezien ook andere goederen die zich aan boord bevinden en geen deel uitmaken van het schip en het sloopstoebehooren bijdrageplichtig kunnen zijn⁷⁸³. In bepaalde gevallen is ook de vracht

⁷⁸¹ Smeesters-Winkelmolen II, 503, nr. 807.

⁷⁸² Zie Blauwboek 5.

⁷⁸³ Voor een aantal voorbeelden van dergelijke goederen, zie Lowndes-Rudolf, 516-519, nrs. 17.80-17.86.

bijdrageplichtig⁷⁸⁴, zodat ook op de vracht een voorrecht kan worden toegekend. Zoals elders, bij de bepalingen over scheepszekerheidsrechten⁷⁸⁵, werd uiteengezet, hebben de scheepsvoorrechten onder de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geen betrekking meer op de vracht. Hoewel de noodzaak ervan niet evident is, wordt hier, ingevolge informeel overleg met experts, wel een afzonderlijke bevoorrechtiging op de vracht behouden. Wanneer de vracht zich nog niet in het vermogen van de vervoerder of vervrachter bevindt, kan het voorrecht, onder de geldende gemeenrechtelijke voorwaarden, worden uitgeoefend door een beslag onder derden.

Teneinde tot de effectieve betaling van de verschuldigde bijdragen bij te dragen verleent de voorgestelde wetsbepaling een ruim voorrecht. Samen met de bepalingen over het scheepsvoorrecht ter zake van de vordering tot betaling van de averij-grossebijdrage van het schip, dat zich uitstrekt tot het schip én het scheepstoebehoren⁷⁸⁶, heeft zij als gevolg dat op alle bijdrageplichtige goederen en belangen een voorrecht rust. Dit brengt duidelijkheid en rechtszekerheid, wat de aantrekkelijkheid van het Belgische recht en het Belgische forum ten goede kan komen.

Het in paragraaf 1 toegekende voorrecht is, in tegenstelling tot het scheepsvoorrecht ten behoeve van de vordering tot betaling van de averij-grossebijdrage van het schip⁷⁸⁷, niet beperkt tot vorderingen ontstaan tijdens de laatste reis.

8.487. De tweede paragraaf betreft het retentierecht op de goederen. Dit recht wordt ook toegekend in artikel 159 van de Zeewet. Het wordt niet toegekend in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR. Het is dus aangewezen erin te voorzien in de nationale wetgeving.

Deze regeling verleent de reder een drukkingsmiddel om de betaling van de bijdragen af te dwingen of veilig te stellen. Het retentierecht komt luidens § 3 slechts te vervallen na het stellen van een waarborg tot zekerheid van de betaling van de voor de goederen verschuldigde bijdrage in averij-grosse.

Het retentierecht is in de averij-grossepraktijk belangrijk en wordt courant gebruikt. Het bestaat ook naar o.a. Duits, Engels, Frans, Nederlands en Noors recht.

Het recht wordt in de voorgestelde wettekst niet langer toegekend aan de kapitein, maar aan de reder. Door de hedendaagse communicatiemiddelen is de kapitein niet langer de enige vertegenwoordiger van de scheepseigenaar of de rompbevrachter in de loshaven. Doorgaans zal de reder bij de uitoefening van het retentierecht worden vertegenwoordigd door een scheepsagent. Het retentierecht dient te berusten bij de reder aangezien hij, door toedoen van zijn aangestelden (inz. de kapitein), de effectieve controle over de goederen heeft. Zoals hierboven werd uiteengezet⁷⁸⁸, is hij ook degene die in principe het initiatief neemt voor de aanstelling van een dispatheur en de opmaak van de dispathe.

8.488. In de laatste paragraaf van de voorgestelde wetsbepaling wordt benadrukt dat containers, palletten en aanverwante tuigen evenals goederenbehandelingsstuigen mede als goederen worden beschouwd. Inzoverre voor deze zaken een bijdrage in averij-grosse verschuldigd is, kan er een voorrecht en een retentierecht op rusten. Vaak zullen deze goederen een kleine waarde hebben en

⁷⁸⁴ Lowndes-Rudolf, 502-512, nrs. 17.49-17.71.

⁷⁸⁵ Zie Blauwboek 3.

⁷⁸⁶ Zie Blauwboek 3.

⁷⁸⁷ Zie nogmaals Blauwboek 3.

⁷⁸⁸ Zie *supra*, nr. 8.471.

zal ook hun bijdrage beperkt zijn. Aangezien zij in sommige gevallen wel degelijk een beekenisvolle waarde hebben, werd de bepaling niettemin in de voorgestelde bepaling opgenomen.

B.10. ARTIKEL 8.48. AFLEVERING ZONDER VOORBEHOUD

A) WETTEKST

8.489.

Artikel 8.48. Aflevering zonder voorbehoud

De houder van een cognossement, aan wie de de goederen werden afgeleverd zonder voorbehoud omtrent averij-grosse, is niet verplicht bij te dragen in de omslag, indien hij bewijst dat hij de goederen in ontvangst nam voor rekening van een derde en ze niet meer in zijn bezit heeft. Alsdan kan de reder rechtstreeks optreden tegen hem die op het ogenblik van de aflevering schuldenaar van de bijdrage was. De reder is evenwel ten belope van de omslag aansprakelijk tegenover wie op een vergoeding in averij-grosse recht heeft.

B) TOELICHTING

8.490. Wanneer de gezagvoerder nalaat om een waarborg te eisen en de goederen aflevert zonder voorbehoud, zal de houder van het cognossement, die de goederen in ontvangst heeft genomen, niet verplicht zijn om in de averij-grosse bij te dragen indien hij bewijst dat hij de goederen in ontvangst nam voor rekening van een derde en ze niet meer in zijn bezit heeft. De bijdrage in averij-grosse is immers verschuldigd door de eigenaar van de goederen en niet door de loutere ontvanger ervan⁷⁸⁹.

De reder kan in dergelijk geval wel rechtstreeks optreden tegen hem die op het ogenblik van de aflevering eigenaar van de goederen was. Dit is immers de werkelijke schuldenaar van de bijdrage in averij-grosse.

Ten aanzien van de andere betrokkenen die op een vergoeding in averij-grosse recht hebben, zal de reder zelf gehouden zijn tot betaling van de bijdrage verschuldigd door de betrokken goederen. De eventuele moeilijkheden bij de invordering van de bijdrage, als gevolg van de afgifte van de goederen zonder voorbehoud, is immers te wijten aan de fout van zijn aangestelde, de gezagvoerder.

Deze materie wordt niet geregeld in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR. Zij is thans geregeld door artikel 268 van de Zeewet.

Bedoelde regelen zetten de reder ertoe aan om, zelfs indien hij er zelf geen baat bij zou hebben, omdat er bijv. enkel door een deel van de lading schade werd geleden, bij de afgifte van de goederen toch een waarborg te eisen.

⁷⁸⁹ Smeesters-Winkelmolen II, 491, nr. 797.

B.11. ARTIKEL 8.49. NADERHAND ONGEDAAN GEMAAKTE SCHADE OF VERLIEZEN

A) WETTEKST

8.491.

Artikel 8.49. Naderhand ongedaan gemaakte schade of verliezen

Indien de schade of verliezen waarvoor een vergoeding werd toegekend na de uitvoering van de omslag geheel of gedeeltelijk ongedaan worden gemaakt, dient de actuele waarde van de gerecupereerde goederen of de ontvangen schadevergoeding, na aftrek van de gemaakte kosten, proportioneel te worden verdeeld over de partijen die hebben bijgedragen.

B) TOELICHTING

8.492. Wanneer de schade of verliezen waarvoor in de omslag een vergoeding werd toegekend, na de omslag alsnog geheel of gedeeltelijk ongedaan zouden worden gemaakt, dient de vergoeding aan degene die de schade of de verliezen had geleden weg te vallen of te worden verminderd. Het tegendeel zou hem een ongerechtvaardigd vermogensvoordeel verschaffen. Deze hypothese kent geen regeling in de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR. De kwestie is thans geregeld in artikel 160 van de Zeewet, maar enkel met betrekking tot de eigenaars die na de omslag weer in het bezit van de geworpen goederen komen. De regel behoort te worden uitgebreid tot alle vormen van averij-grosse waarbij de geleden schade na de omslag alsnog zou worden hersteld. De achtergrond van deze regel werd hierboven uitvoerig geschetst⁷⁹⁰. De formulering van de hier voorgestelde bepaling is vergeleken met artikel 160 van de Zeewet enigszins vereenvoudigd.

B.12. ARTIKEL 8.50. VERJARING

A) WETTEKST

8.493.

Artikel 8.50. Verjaring

De rechtsvorderingen wegens averij-grosse verjaren twee jaar na het einde van het voorval.

De aanstelling van een dispacheur of het instellen van een vordering tot aanstelling van een dispacheur stuit de verjaring tot op de dag dat de dispacheur de definitieve omslag heeft neergelegd.

B) TOELICHTING

8.494. Hierboven is gebleken dat de verjaringsregelingen m.b.t. averij-grosse in de ons omringende landen sterk uiteenlopen. Er valt geen enkele lijn of trend in te herkennen. Artikel 270, derde streepje van de Zeewet voorziet thans in een eenjarige verjaringstermijn.

⁷⁹⁰ Zie *supra*, nr. 8.385.

De voorgestelde bepaling strookt voorts met de betrachting om de verjaringstermijnen in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek maximaal te uniformiseren naar twee jaar⁷⁹¹. Er wordt een verduidelijking opgenomen i.v.m. het effect van de aanstelling van een dispacheur of de vordering daartoe.

Luidens de voorgestelde bepaling begint de verjaringstermijn niet langer te lopen na “de dag van het voorval”, maar na “het einde van het voorval”. Een geval van averij-grosse kan zich immers perfect over meer dan één dag uitstrekken.

8.495. De aanstelling van een dispacheur of het instellen van een vordering tot aanstelling van een dispacheur heeft stuitende werking tot op de dag dat de dispacheur de definitieve omslag heeft neergelegd. Deze regel, die in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een wettelijke basis krijgt, werd voorheen reeds erkend in de rechtspraak en de rechtsleer, maar daarbij was nu eens sprake van schorsing en dan weer van stuiting⁷⁹². Wanneer de aanstelling van een dispacheur een louter schorsende werking zou hebben, zou de termijn om op basis van de dispache een vordering in te stellen al te kort kunnen worden, met name wanneer de dispacheur bijna aan het einde van de verjaringstermijn wordt aangesteld. Derhalve wordt geopteerd voor een stuitende werking, zodat men na de neerlegging van de definitieve omslag nog twee jaar de tijd heeft om een vordering in rechte in te stellen.

8.496. In de Regels van York en Antwerpen 2004 werd een verjaringsregeling opgenomen. Dit is niet het geval met de andere versies van de Regels van York en Antwerpen en evenmin met enige versie van de Avarij-Grosse Regels IVR. Wanneer op grond van artikel 8.43 de Regels van York en Antwerpen 2004 of enige andere toekomstige versie van de Regels van York en Antwerpen of de Avarij-Grosse Regels IVR met daarin een eigen verjaringsregeling toepasselijk zouden zijn, behoort de aldaar opgenomen verjaringsregeling te gelden, met uitsluiting van de hierboven voorgestelde verjaringsregeling. Dit vloeit voort uit het reeds toegelichte artikel 8.44.

⁷⁹¹ Zie Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.

⁷⁹² Antwerpen 22 december 1997, *EVR* 1998, 399; Smeesters-Winkelmolen II, 510-511, nr. 813; Lange, H., “De averij-grosse en de York-Antwerp Rules 1994”, in *De Weerdt* II, (381), 385, nr. 1127.6.

5. WETTEKST

BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Artikel 8.1. Begripsomschrijvingen

In dit Wetboek wordt verstaan onder:

- 1° "averij": alle buitengewone kosten ten dienste van het schip en de goederen, gezamenlijk of afzonderlijk gemaakt, en alle schade aan het schip of aan de goederen overkomen;
- 2° "averij-grosse": de schade en kosten die als averij-grosse worden beschouwd overeenkomstig, naargelang het geval, de Regels van York en Antwerpen, de Avarij-Grosse Regels IVR of de bepalingen die deze regels vervangen;
- 3° "de Regels van York en Antwerpen": de desbetreffende bepalingen vastgesteld door de Koning op grond van artikel 8.43;
- 4° "de Avarij-Grosse Regels IVR": de desbetreffende bepalingen vastgesteld door de Koning op grond van artikel 8.43;
- 5° "bijzondere averij": alle averij die geen averij-grosse is;

TITEL 6 – SCHEEPSVOORVALLEN

Hoofdstuk 1 – Aanvaring

Artikel 8.2. Internationale toepassing

§ 1. Dit Hoofdstuk is van toepassing ingeval de aansprakelijkheid wordt beheerst door:

- 1° het Verdrag van Brussel van 23 september 1910 tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring;
- 2° het Belgisch recht.

§ 2. Voor zover de aansprakelijkheid niet wordt beheerst door de Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen („Rome II”), past de rechter het Belgisch recht toe.

§ 3. Onverminderd § 1, is artikel 8.13 van toepassing op elk schip dat is geregistreerd of teboekgesteld in België of er zijn thuishaven of gewoonlijke ligplaats heeft.

Artikel 8.3. Materiële toepassing

§ 1. Dit Hoofdstuk regelt de vergoeding van de schade die door een aanvaring tussen twee of meer schepen wordt toegebracht aan schepen en aan de zaken en personen die zich aan boord bevinden.

Het is van toepassing ongeacht de wateren waarin de aanvaring heeft plaatsgehadt.

§ 2. Dit Hoofdstuk is eveneens van toepassing op de vergoeding van de schade die een schip, hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manoeuvre, hetzij door het niet nakomen van de reglementen, heeft veroorzaakt aan een ander schip of aan de zich aan boord bevindende zaken of personen, ook al heeft er geen aanvaring plaatsgehad.

Artikel 8.4. Uitlegging

Dit Hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met het Verdrag van Brussel van 23 september 1910 voor de eenmaking van sommige regelen inzake aanvaring.

Artikel 8.5. Andere regelgeving

§ 1. Dit Hoofdstuk doet geen afbreuk aan:

1° de overige bepalingen van dit Wetboek, in het bijzonder Hoofdstuk 3 van Titel 3 en Titel 4;

2° het Internationaal Verdrag van Brussel van 10 mei 1952 tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring;

3° artikel 637 van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 2. Artikel 26 van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering is niet van toepassing op de door dit Hoofdstuk beheerste vorderingen.

Artikel 8.6. Fout van een schip

Ingeval de aanvaring is veroorzaakt door de fout van één van de schepen, is de vergoeding van de schade ten laste van het schip dat de fout heeft begaan.

Artikel 8.7. Fout van twee of meer schepen

§ 1. In geval van fout van twee of meer schepen is ieder schip aansprakelijk in verhouding tot de zwaarte van zijn fout. Indien de omstandigheden echter niet toelaten de verhouding vast te stellen of de fouten gelijkwaardig blijken te zijn, wordt de aansprakelijkheid gelijk verdeeld.

§ 2. De schade veroorzaakt hetzij aan de schepen, hetzij aan hun ladingen, hetzij aan de andere zaken die zich aan boord bevinden, wordt door de schuldige schepen gedragen in de in het eerste lid bedoelde verhouding, zonder hoofdelijkheid ten aanzien van derden.

§ 3. De schuldige schepen zijn ten aanzien van derden hoofdelijk aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door dood of verwonding.

Zij zijn *in solidum* aansprakelijk voor de schade veroorzaakt aan de schepen die geen schuld hebben aan de aanvaring en aan de zaken die zich aan boord van die schepen bevinden.

De vorige leden gelden onverminderd het recht van verhaal van het schip dat een groter deel betaald heeft dan het overeenkomstig het eerste lid van dit artikel uiteindelijk moet

dragen. Dit recht van verhaal doet evenwel geen afbreuk aan wettelijke of contractuele ontheffingen of beperkingen van de aansprakelijkheid waarop de verweerder zich tegenover het slachtoffer zou kunnen beroepen.

Artikel 8.8. Vermoedens van fout

Ten aanzien van de aansprakelijkheid wegens aanvaring gelden geen wettelijke vermoedens van fout.

Artikel 8.9. Fout van de loods

De door dit Hoofdstuk vastgestelde aansprakelijkheid blijft bestaan ingeval de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van een loods, ook al is het gebruik van een loods verplicht.

Artikel 8.10. Toeval, overmacht en twijfel

Ingeval de aanvaring is veroorzaakt door toeval of door overmacht, of indien de oorzaak van de aanvaring twijfelachtig is, draagt elk zijn eigen schade.

Het voorgaande lid blijft van toepassing ingeval de schepen of één daarvan tijdens het ongeval voor anker liggen.

Artikel 8.11. Protesten en formaliteiten

De rechtsvordering tot vergoeding van de tengevolge van aanvaring geleden schade is niet afhankelijk van een protest of enige andere bijzondere formaliteit.

Artikel 8.12. Verjaring

De rechtsvordering tot vergoeding van door aanvaring veroorzaakte schade verjaart twee jaar na het voorval.

De verjaringstermijn voor het instellen van de rechtsvordering tot verhaal bedoeld in artikel 8.6, § 3, derde lid bedraagt één jaar. Deze termijn begint eerst te lopen vanaf de dag van de betaling.

Artikel 8.13. Verplichting tot hulpverlening

Na een aanvaring moet de gezagvoerder van ieder in aanvaring geraakt schip, voor zover hij het kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip, zijn bemanning en zijn passagiers, aan het andere schip, zijn bemanning en zijn passagiers hulp bieden.

In de mate van het mogelijke moet hij aan het andere schip ook de naam en de thuishaven van zijn schip meedelen, alsmede de plaatsen waarvan en waarheen het zich begeeft.

De scheepseigenaar is niet aansprakelijk wegens de enkele overtreding van de vorige leden.

Hoofdstuk 2 – Berging

Artikel 8.14. Begripsomschrijvingen

§ 1. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° "berging": iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in een bevaarbaar water of in welk ander water dan ook in gevaar verkerend schip of andere zaak;

2° "zaak": iedere zaak die niet blijvend en opzettelijk aan de kust is bevestigd, daaronder begrepen de in risico zijnde vracht;

3° "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 voorvallen;

4° "betaling": iedere krachtens dit Hoofdstuk verschuldigde beloning, vergoeding of schadeloosstelling.

§ 2. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk wordt met een schip gelijkgesteld ieder ander vaartuig, dan wel iedere constructie waarmee kan worden gevaren.

Artikel 8.15. Rechtsmacht

Onverminderd andere bevoegdheidsgronden, zijn de Belgische rechters bevoegd om van een vordering inzake berging kennis te nemen ingeval de woonplaats van de eiser, de plaats waar het schip geregistreerd of teboekgesteld is dan waar het zijn gewone ligplaats heeft, de plaats waar de hulp is verleend of de plaats waarheen de geredde zaken werden gebracht, zich op het Belgisch grondgebied bevindt.

Artikel 8.16. Internationale toepassing

§ 1. Dit Hoofdstuk is van toepassing:

1° ingeval een gerechtelijke of scheidsrechtelijke procedure betreffende een door het Internationaal Verdrag van Londen van 28 april 1989 inzake de berging beheerste aangelegenheid aanhangig wordt gemaakt in België;

2° op elke andere in dit Hoofdstuk geregelde aangelegenheid waarop het Belgisch recht van toepassing is.

§ 2. De verdeling van het bergloon tussen de scheepseigenaar, de gezagvoerder en de andere in dienst van ieder bergend schip staande personen wordt bepaald door het recht van de vlag van het bergend schip.

Indien de berging niet is verricht vanaf een schip, wordt de verdeling bepaald door het recht dat van toepassing is op de overeenkomst tussen de berger en zijn ondergeschikten.

§ 3. De mate waarin een buitenlandse publiekrechtelijke rechtspersoon op wie een verplichting rust om hulp te verlenen, gerechtigd is een beroep te doen op de in dit Hoofdstuk bepaalde rechten en rechtsmiddelen, wordt bepaald door het recht van de Staat waar die overheid is gevestigd.

§ 4. Onverminderd § 1, is artikel 8.25 van toepassing op elk schip dat is geregistreerd of teboekgesteld in België of er zijn thuishaven of gewoonlijke ligplaats heeft.

Artikel 8.17. Materiële toepassing

§ 1. Dit Hoofdstuk is mede van toepassing op vaste of drijvende platforms of verplaatsbare boorinstallaties die schepen zijn, ook wanneer die platforms of boorinstallaties op lokatie in bedrijf zijn voor de exploratie, exploitatie of winning van minerale rijkdommen van de zeebodem.

§ 2. Onverminderd artikel 8.21 is dit Hoofdstuk mede van toepassing op Belgische gezagschepen.

§ 3. Dit Hoofdstuk is niet van toepassing op werkzaamheden in verband met cultureel erfgoed onder water in de Belgische zeegebieden, tenzij zij:

- a) door de bevoegde overheid werden toegelaten;
- b) in overeenstemming zijn met het Verdrag van 2 november 2001 ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water en de ter uitvoering daarvan vastgestelde regelen; en
- c) verzekeren dat de berging van cultureel erfgoed onder water de best mogelijke bescherming daarvan met zich brengt.

Artikel 8.18. Uitlegging

Dit Hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met het Internationaal Verdrag van Londen van 28 april 1989 inzake de berging.

Artikel 8.19. Andere regelgeving

§ 1. Dit Hoofdstuk doet geen afbreuk aan:

- 1° Hoofdstuk V van de Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart;
- 2° de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België;
- 3° de Wet van 9 april 2007 betreffende de vondst en de bescherming van wrakken;
- 4° de bepalingen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van bergers.

§ 3. De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de oneigenlijke contracten en de huur van werk en diensten zijn niet van toepassing op berging.

Artikel 8.20. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van artikel 8.23 of afbreuk doen aan verplichtingen om milieuschade te voorkomen of te beperken zijn nietig.

Artikel 8.21. Berging door of onder toezicht van de overheid

Een overheid die optreedt als berger en een berger die onder toezicht van de overheid optreedt zijn gerechtigd om op de rechten en rechtsmiddelen voorzien in dit Hoofdstuk een beroep te doen, ten ware zij verplicht waren om de hulp kosteloos verlenen of de vergoeding ervan is geregeld door bijzondere bepalingen.

Artikel 8.22. Sluiting van bergingsovereenkomsten

§ 1. De gezagvoerder is bevoegd om namens de scheepseigenaar een overeenkomst omtrent berging te sluiten.

§ 2. De gezagvoerder en de scheepseigenaar zijn elk bevoegd een zodanige overeenkomst namens de eigenaar van de zaken aan boord van het schip te sluiten.

§ 3. De voorgaande paragrafen gelden onverminderd de bepalingen van dit Wetboek betreffende:

1° de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de gezagvoerder, in de mate dat die dienovereenkomstig ruimer is;

2° de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de door of voor de gezagvoerder gestelde handelingen;

3° de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de scheepsagent.

Artikel 8.23. Vernietiging en wijziging van overeenkomsten

Een overeenkomst of enig daarin voorkomend beding kan worden vernietigd of gewijzigd indien:

1° de overeenkomst is aangegaan onder misbruik van omstandigheden of onder invloed van gevaar en de overeengekomen bedingen onbillijk zijn; of

2° de overeengekomen betaling buitensporig hoog of laag is in verhouding tot de daadwerkelijk verleende diensten.

Artikel 8.24. Plichten van de berger, de eigenaar en de gezagvoerder

§ 1. De berger is jegens de eigenaar van het schip of andere in gevaar verkerende zaak verplicht:

1° de berging met de nodige zorg uit te voeren;

2° bij de nakoming van de onder 1° bedoelde verplichting de nodige zorg uit te oefenen om milieuschade te voorkomen of te beperken;

3° in alle gevallen, waarin de omstandigheden dit redelijkerwijze vereisen, de bijstand in te roepen van andere bergers; en

4° de tussenkomst van andere bergers te aanvaarden, wanneer hierom redelijkerwijze wordt verzocht door de scheepseigenaar of de gezagvoerder van het schip of de eigenaar van de andere in gevaar verkerende zaak, echter met dien verstande dat het bedrag van zijn beloning niet wordt verminderd, indien mocht blijken dat het verzoek onredelijk was.

§ 2. De scheepseigenaar en de gezagvoerder van het schip of de eigenaar van andere in gevaar verkerende zaken zijn jegens de berger verplicht :

- 1° gedurende de berging volledig met hem samen te werken;
- 2° daarbij de nodige zorg uit te oefenen om milieuschade te voorkomen of te beperken; en
- 3° wanneer het schip of de andere zaken in veiligheid zijn gebracht, teruggave daarvan te aanvaarden wanneer daarom redelijkerwijze door de berger wordt verzocht.

Artikel 8.25. Verplichting tot hulpverlening

§ 1. Iedere gezagvoerder is verplicht, voor zover hij dit kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip en de opvarenden, hulp te verlenen aan eenieder die op zee in levensgevaar verkeert.

§ 2. De scheepseigenaar is niet aansprakelijk voor de schending door de gezagvoerder van de in § 1 bedoelde verplichting.

Artikel 8.26. Voorwaarden voor de gerechtigdheid op bergloon

§ 1. Berging die met nuttig gevolg is uitgevoerd geeft recht op bergloon.

§ 2. Tenzij anders is bepaald, is geen betaling krachtens dit Hoofdstuk verschuldigd indien de berging geen nuttig gevolg heeft gehad.

§ 3. De artikelen 8.27 tot 8.30 zijn ook van toepassing, indien het geborgen schip en het schip dat de berging heeft ondernomen aan dezelfde eigenaar toebehoren.

Artikel 8.27. Criteria voor de vaststelling van het bergloon

§ 1. Het bergloon wordt vastgesteld met het oog op de aanmoediging van berging, rekening houdend met de volgende criteria, ongeacht de volgorde waarin zij hieronder zijn opgesomd:

- 1° de geredde waarde van het schip en de andere zaken;
- 2° de vakkundigheid en inspanningen van de bergers, betoond bij het voorkomen of beperken van milieuschade;
- 3° de mate waarin de berger een gunstige uitkomst verwezenlijkte;
- 4° de aard en ernst van het gevaar;
- 5° de vakkundigheid en inspanningen betoond door de bergers bij de redding van het schip, de andere zaken en mensenlevens;
- 6° de door de bergers gebruikte tijd, gemaakte kosten en geleden verliezen;
- 7° het risico van aansprakelijkheid en andere door de bergers of hun uitrusting gelopen risico's;
- 8° de snelheid van de verleende diensten;
- 9° de beschikbaarheid en het gebruik van schepen of andere voor berging bestemde uitrusting;
- 10° de staat van gereedheid alsmede de doelmatigheid en de waarde van de uitrusting van de bergers.

§ 2. De betaling van een in overeenstemming met § 1 vastgesteld bergloon kan, naar keuze van de eiser, worden gevorderd:

1° hetzij van alle belanghebbenden bij het schip en de andere zaken, in evenredigheid met de geredde waarden daarvan;

2° hetzij, voor het volledig verschuldigde bedrag, van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker, onverminderd hun recht van verhaal jegens de andere belanghebbenden voor hun onderscheiden aandeel.

Niets in dit artikel belet de aanwending van enig verweermiddel.

§ 3. Het bergloon, met uitzondering van interesten en verhaalbare gerechtelijke kosten, mag de geredde waarde van het schip en de andere zaken niet overtreffen.

Artikel 8.28. Bijzondere vergoeding

§ 1. Indien een berger hulp heeft verleend aan een schip dat zelf of wegens zijn lading milieuschade dreigde te veroorzaken en hij geen bergloon heeft verkregen krachtens artikel 8.27 dat ten minste gelijk is aan de volgens dit artikel vast te stellen bijzondere vergoeding, heeft hij recht op een bijzondere vergoeding vanwege de scheepseigenaar, gelijk aan de door hem gemaakte kosten zoals in dit artikel omschreven.

§ 2. Indien de berger in de in § 1 bedoelde omstandigheden door zijn bergingswerkzaamheden milieuschade heeft voorkomen of heeft beperkt, kan de door de scheepseigenaar volgens § 1 aan de berger te betalen bijzondere vergoeding worden verhoogd tot een maximum van 30 % van de door de berger gemaakte kosten. Indien echter het gerecht, rekening houdend met de in artikel 8.27, § 1 genoemde criteria, zulks billijk en rechtvaardig acht, kan het die bijzondere vergoeding verder verhogen, maar de totale verhoging mag in geen geval meer bedragen dan 100 % van de door de berger gemaakte kosten.

§ 3. Voor de toepassing van § 1 en § 2 worden onder kosten van de berger verstaan de contante uitgaven die door de berger redelijkerwijze zijn gemaakt bij de berging en een billijk tarief voor uitrusting en personeel die daadwerkelijk en redelijkerwijze zijn ingezet tijdens de berging, in aanmerking nemend de criteria genoemd in artikel 8.27, § 1, 8°, 9° en 10°.

§ 4. De totale bijzondere vergoeding krachtens dit artikel wordt slechts betaald indien en voor zover deze vergoeding hoger is dan het bergloon dat de berger krachtens artikel 8.27 kan ontvangen.

§ 5. Indien de berger nalatig is geweest en daardoor in gebreke is gebleven milieuschade te voorkomen of te beperken, kan hem de krachtens dit artikel verschuldigde bijzondere vergoeding geheel of gedeeltelijk worden ontzegd.

§ 6. Geen bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig recht van verhaal van de scheepseigenaar.

§ 7. De rechter die een bergloon vaststelt krachtens artikel 8.27 en een bijzondere vergoeding bepaalt krachtens de voorgaande paragrafen, is niet verplicht om het bedrag van het bergloon vast te stellen tot het beloop van de maximale waarde van het schip en

de andere geredde goederen alvorens het bedrag van de bijzondere vergoeding te bepalen.

Artikel 8.29. Verdeling tussen bergers

De verdeling van een in artikel 8.27 bedoeld bergloon tussen bergers geschiedt volgens de in dat artikel genoemde criteria.

Artikel 8.30. Redding van personen

§ 1. Geen bergloon is verschuldigd door personen wier leven is gered.

§ 2. Degene die mensenlevens heeft gered en heeft deelgenomen aan de werkzaamheden die zijn verricht ter gelegenheid van het ongeval dat aanleiding heeft gegeven tot de berging, heeft recht op een billijk aandeel in de betaling die aan de berger is toegekend voor de redding van het schip of andere zaken of voor het voorkomen of beperken van milieuschade.

Artikel 8.31. Diensten verleend krachtens bestaande overeenkomsten

Geen betaling is verschuldigd krachtens dit Hoofdstuk tenzij de verleende diensten verder gaan dan wat redelijkerwijs kan worden aangemerkt als behoorlijke uitvoering van een overeenkomst die was gesloten voordat het gevaar ontstond.

Artikel 8.32. Gevolgen van het wangedrag van de berger

Aan een berger kan een krachtens dit Hoofdstuk verschuldigde betaling geheel of gedeeltelijk worden ontzegd voor zover de berging noodzakelijk geworden of bemoeilijkt is door zijn fout of nalatigheid of de berger zich schuldig heeft gemaakt aan bedrog of ander oneerlijk gedrag.

Artikel 8.33. Verbod tot berging

Diensten, verleend niettegenstaande het uitdrukkelijk en redelijk verbod van de scheepseigenaar of de gezagvoerder van het schip of van de eigenaar van enige andere in gevaar verkerende zaak die zich niet aan boord van het schip bevindt of heeft bevonden, geven geen recht op een betaling krachtens dit Hoofdstuk.

Artikel 8.34. Uitoefening van het scheepsvoorrecht

§ 1. Geen bepaling van dit Hoofdstuk doet afbreuk aan het scheepsvoorrecht van de berger.

§ 2. De berger kan zijn scheepsvoorrecht niet uitoefenen, wanneer hem op een behoorlijke wijze voldoende zekerheid voor zijn vordering, met inbegrip van interesten en kosten, is aangeboden of verstrekt.

Artikel 8.35. Verplichting tot het verstrekken van zekerheid

§ 1. Op verzoek van de berger moet degene die aansprakelijk is voor een betaling krachtens dit Hoofdstuk voldoende zekerheid stellen voor de voldoening van de vordering van de berger, met inbegrip van interesten en kosten.

§ 2. Onverminderd § 1 moet de scheepseigenaar van het schip waaraan de hulp is verleend zich inspannen om, voordat de lading wordt vrijgegeven, van de eigenaren daarvan voldoende zekerheid te verkrijgen voor de voldoening van de vorderingen, met inbegrip van interesten en kosten, die jegens hen geldend kunnen worden gemaakt.

§ 3. Het schip en de andere zaken waaraan de hulp is verleend mogen niet zonder toestemming van de berger worden verwijderd van de eerste haven of plaats waar zij na de beëindiging van de berging zijn aangekomen, totdat voldoende zekerheid is gesteld voor de voldoening van de vordering van de berger tegen het schip of de andere zaken.

Artikel 8.36. Voorschot

§ 1. Het gerecht dat bevoegd is kennis te nemen van de vordering van de berger kan bij tussenvonnissen bevelen dat hem een billijk en rechtvaardig voorschot wordt verstrekt en wel onder voorwaarden, zonodig daaronder begrepen voorwaarden terzake van zekerheidstelling, die gezien de omstandigheden van het geval billijk en rechtvaardig zijn.

§ 2. Ingeval van een krachtens dit artikel verstrekt voorschot wordt de in artikel 8.35 bedoelde zekerheidstelling dienovereenkomstig verminderd.

Artikel 8.37. Interesten

De berger heeft recht op interesten op elke krachtens dit Hoofdstuk verschuldigde betaling. Deze interesten worden berekend aan de wettelijke interestvoet. Zij lopen van rechtswege vanaf de beëindiging van de berging.

Artikel 8.38. Ladingen bestemd voor humanitaire doeleinden

Geen bepaling van dit Hoofdstuk kan worden ingeroepen om beslag te leggen op een lading die bestemd is voor humanitaire doeleinden en die geschonken is door een Staat, indien die Staat in betaling voor de ten aanzien van die lading verleende hulp heeft toegestemd.

Artikel 8.39. Verjaring

§ 1. Iedere rechtsvordering betreffende een betaling krachtens dit Hoofdstuk verjaart indien niet binnen twee jaar een gerechtelijke of scheidsrechterlijke procedure aanhangig is gemaakt. De verjaringstermijn vangt aan op de dag waarop de berging is beëindigd.

§ 2. Degene tegen wie een vordering is ingesteld kan gedurende de termijn dat de verjaring loopt ten allen tijde die termijn verlengen door middel van een aan de eiser gerichte verklaring. Op dezelfde wijze kan deze termijn verder worden verlengd.

§ 3. Verhaalsvorderingen kunnen, ook na de in de § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf in rechte is aangesproken gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

Hoofdstuk 3 – Averij-grosse

Artikel 8.40. Internationale toepassing

§ 1. De tegenstelbaarheid aan derden van het retentierecht van de reder bedoeld in artikel 8.47, § 2 wordt beheerst door het recht van de staat op het grondgebied waarvan de goederen zich bevinden op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 2. De artikelen 8.45 en 8.46 zijn van toepassing op de rechtspleging in België.

Artikel 8.41. Afwijkende bedingen

Dit Hoofdstuk geldt slechts voor zover geen voor alle betrokken partijen bindende afwijkende bedingen zijn overeengekomen.

Artikel 8.42. Bijzondere averij

Onverminderd het gebeurlijke recht op schadeloosstelling of terugbetaling, wordt bijzondere averij gedragen door de eigenaar van de zaak die de schade heeft geleden of betaald door degene die de kosten heeft gemaakt.

Artikel 8.43. Regels van York en Antwerpen en Avarij-Grosse Regels IVR

§ 1. De averij-grosse waarbij één of meer zeeschepen zijn betrokken, wordt geregeld overeenkomstig de bepalingen van de Regels van York en Antwerpen.

§ 2. De averij-grosse waarbij enkel binnenschepen zijn betrokken, wordt geregeld overeenkomstig de bepalingen van de Avarij-Grosse Regels IVR.

§ 3. Na advies van de Commissie Maritiem Recht stelt de Koning de toepasselijke versie vast van de Regels van York en Antwerpen en de Avarij-Grosse Regels IVR en, in voorkomend geval, van de bepalingen die deze regels vervangen.

Artikel 8.44. Uitlegging

Dit Hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met de op grond van artikel 8.43, § 3 vaststelde bepalingen. Ingeval van onverenigbaarheid tussen dit Hoofdstuk en de bedoelde bepalingen, hebben deze laatste voorrang.

Artikel 8.45. Aanstelling van dispacheurs

§ 1. Indien zich naar zijn mening een geval van averij-grosse heeft voorgedaan, is de reder gerechtigd om in een haven waar bij de averij-grosse betrokken goederen worden gelost of, ingeval geen dergelijke lossing plaatsgrijpt, in de eerstvolgende aanloophaven, binnen een redelijke termijn na de lossing respectievelijk het aanlopen een dispacheur aan te stellen. De reder doet van de aanstelling tijdig mededeling aan alle andere betrokken partijen.

§ 2. Ingeval de reder niet binnen een redelijke termijn een dispacheur heeft aangesteld en hiervan mededeling heeft gedaan, kan de meest gereede partij de aanstelling van een dispacheur vorderen. Het verzoek wordt bij eenzijdig verzoekschrift ingediend bij de voorzitter van de rechtbank van koophandel van het arrondissement waar één van de in de vorige paragraaf bedoelde havens is gelegen. De aangestelde dispacheur doet van de aanstelling mededeling aan alle betrokken partijen.

Artikel 8.46. Opmaak en neerlegging van de omslag

§ 1. De dispacheur maakt de omslag op.

§ 2. De goederen van de partijen die van de aanstelling van de dispacheur geen mededeling kregen, kunnen niet in de omslag worden opgenomen.

§ 3. Na afloop van zijn werkzaamheden stuurt hij zijn voorlopige omslag ter lezing aan alle betrokken partijen. Hij bepaalt een redelijke termijn waarbinnen de partijen hun opmerkingen moeten maken.

§ 4. In de definitieve omslag houdt de dispacheur rekening met de tijdig ontvangen opmerkingen.

§ 5. De definitieve omslag wordt door de dispacheur gedagtekend en ondertekend. Zijn handtekening wordt voorafgegaan door de volgende eed:

“Ik zweer dat ik mijn opdracht in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk vervuld heb.”;

of

“Je jure avoir rempli ma mission en honneur et conscience, avec exactitude et probité.”;

of

“Ich schwöre, dass ich den mir erteilten Auftrag auf Ehre und Gewissen, genau und ehrlich erfüllt habe”.

§ 6. De definitieve omslag wordt neergelegd ter griffie van de rechtbank van koophandel van het arrondissement waar de dispacheur werd aangesteld.

Op de dag van de neerlegging van de omslag zendt de dispacheur bij een ter post aangetekende brief een afschrift van de omslag aan de partijen.

De originele stukken die de partijen aan de dispacheur bezorgden, worden hen terugbezorgd.

Artikel 8.47. Voorrecht en retentierecht

§ 1. De vordering tot betaling van een vergoeding in averij-grosse is ten belope van de omslag bevoorrecht op de vervoerde goederen en hun verkoopprijs, op de bijdrageplichtige vracht en op alle bijdrageplichtige goederen aan boord die geen deel uitmaken van het scheepstoebehoren.

§ 2. De reder beschikt over een retentierecht op de vervoerde goederen en de andere goederen aan boord waarvoor een bijdrage in averij-grosse is verschuldigd.

Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht wordt uitgeoefend.

§ 3. De reder kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel worden containers, palletten en aanverwante tuigen evenals goederenbehandelingsstuigen mede als goederen beschouwd.

Artikel 8.48. Aflevering zonder voorbehoud

De houder van een cognossement, aan wie de de goederen werden afgeleverd zonder voorbehoud omtrent averij-grosse, is niet verplicht bij te dragen in de omslag, indien hij bewijst dat hij de goederen in ontvangst nam voor rekening van een derde en ze niet meer in zijn bezit heeft. Alsdan kan de reder rechtstreeks optreden tegen hem die op het ogenblik van de aflevering schuldenaar van de bijdrage was. De reder is evenwel ten belope van de omslag aansprakelijk tegenover wie op een vergoeding in averij-grosse recht heeft.

Artikel 8.49. Naderhand ongedaan gemaakte schade of verliezen

Indien de schade of verliezen waarvoor een vergoeding werd toegekend na de uitvoering van de omslag geheel of gedeeltelijk ongedaan worden gemaakt, dient de actuele waarde van de gerecupereerde goederen of de ontvangen schadevergoeding, na aftrek van de gemaakte kosten, proportioneel te worden verdeeld over de partijen die hebben bijgedragen.

Artikel 8.50. Verjaring

De rechtsvorderingen wegens averij-grosse verjaren twee jaar na het einde van het voorval.

De aanstelling van een dispacheur of het instellen van een vordering tot aanstelling van een dispacheur stuit de verjaring tot op de dag dat de dispacheur de definitieve omslag heeft neergelegd.

De Commissie Maritiem Recht bereidt een volledige herziening van het Belgisch scheepvaartrecht voor. Dit achtste Blauwboek bevat bepalingen over scheepsvoorvallen (aanvaring, berging en averij-grosse). Het maakt deel uit van een reeks Blauwboeken die dienen bij een publieke consultatie van alle betrokkenen uit het scheepvaart-, haven- en rechtsbedrijf. Het heeft een blijvende waarde voor de latere uitlegging van het nieuwe wetboek.



www.zeerecht.be
www.droitmaritime.be