

HERZIENING BELGISCHE ZEEWET

RAPPORT COMMISSIE 2 : VERVOER EN BEVRACHTING

VOORZITTER FRANS PONET

Samenstelling van de Commissie:

Karel Stes; Bernard Insel; Wendy Verhees; Bernard Vanheurle; Jan Haentjens; Paul Verguts; Frank Stevens; Paul De Baets; Jacques Libouton; Dominique Fontijn; Paul Bettens; Wilfried Van Gompel; Jan De Vrij; Roger Roland.

Waarnemers voor de Herzieningscommissie:

Wim Fransen; Ralf De Wit.

Werkzaamheden:

6 vergaderingen op respectievelijk: 6.09.2007; 12.09.2007; 19.09.2007; 26.09.2007; 3.10.2007; 10.10.2007.

Algemene opmerkingen:

- De tijdsdruk vormt een ernstige handicap voor het diepgravend en gemotiveerd beantwoorden van de vragen. De antwoorden van de Commissie dienen in dit licht te worden beoordeeld. Het zijn aangevende richtlijnen en denkpistes die in elk geval van de wetgever nadere studie en fundering vergen.
- Zowel de inleidende teksten als de vragen in het Groenboek zijn veelal te suggestief. De vraagstelling op zich behoeft in vele gevallen nuancering of zelfs rechtzetting. Daartoe ontbreekt de mogelijkheid, gelet op het al te nauwe tijdschema.
- De door de Commissie geformuleerde antwoorden zijn noodgedwongen zeer beknopte samenvattingen van soms uitgebreide (aanzetten tot) discussies. Om deze antwoorden in de mate van het mogelijke binnen hun juiste context te begrijpen, wordt aan dit rapport de schriftelijke opmerkingen van een aantal commissieleden bijgevoegd. Deze antwoorden maken integraal deel uit van dit rapport.
Aldus worden bijgevoegd, de opmerkingen van: Bernard Insel; Wilfried Van Gompel; Jacques Libouton; Frank Stevens; Paul Verguts; Karel Stes.

Antwoord op de vragen:

Vraag 57 en 58 samen.

Het verdient aanbeveling om bevrachting en vervoer in één corpus te behandelen waarbij het eerste deel bepalingen bevat die toepasselijk zijn op beide, het tweede deel de bevrachting behandelt en het derde deel de vervoersovereenkomst.

Vraag 57.

- De regeling ter zake charterpartijen moet worden herwerkt/opgefrist.
- Dor hout moet worden verwijderd.
- Nuttige bepalingen moeten worden behouden (bv. Art. 112-116-120/foutvracht, etc...)

Vraag 58.

- De regeling inzake charterpartijen moet suppletief en beperkt zijn.
- Dwingende wetgeving is niet noodzakelijk nu de bevrachtingsovereenkomst in principe wordt afgesloten tussen contractanten die in een gelijkwaardige onderhandelingspositie staan.
- Nuttig is buitenlandse wetgeving consulteren en eventueel nuttige bepalingen over te nemen.
- Absoluut noodzakelijk is duidelijke definities te maken van de begrippen “bevrachtingsovereenkomst” en “vervoerovereenkomst”. Meer bepaald het onderscheid tussen “reisbevrachtingsovereenkomst” en “vervoerovereenkomst” moet nauwkeurig worden bepaald.
- De vraag stelt zich of Artt. 1782 t/m 1786 BW moeten worden afgeschaft. Indien wel : wat komt in de plaats? Er zijn vormen van transport die onbenoemd zijn. Deze bepalingen zijn nuttig als suppletieve lex specialis.

Vraag 59.

- De vergadering is eensluidend tegen de invoering van het UNCITRAL-Verdrag. De vergadering deelt niet de mening van de vraagstelling waar deze spreekt van de “verouderde” HVR. De HVR zijn niet verouderd en bewijzen hun waarde, hoewel ze uiteraard niet volmaakt zijn.
- De Haagse Regelen zijn wel vatbaar voor aanvullingen (in de mate het Belgische wetgeving betreft).

Vraag 60.

Het is wenselijk het toepassingsgebied van Art. 91 uit te breiden om niet alleen de derdehouder maar eveneens de verscheper/medecontractant van de zeevervoerder en de gewone houder te goeder trouw te beschermen. In dit verband wordt verwezen naar Vraag 70.

Dit alles voor zover er geen charterpartij of een ander vrij onderhandeld contract tussen de ladingbelanghebbende en de zeevervoerder is opgesteld.

Vraag 61.

- Zie ook vraag 70.
- In het licht van het antwoord op vraag 60 moet eveneens het vorderingsrecht worden uitgebreid. De uitbreiding van het vorderingsrecht mag nooit tot een dubbele betaling van schade door de zeevervoerder aanleiding geven (subsidiar vorderingsrecht?).
- Inspiratie kan worden gezocht bij o.m. Art. 67 - Variant B van één der ontwerpen van het UNCITRAL-Verdrag, dat luidt:

“Een recht voortvloeiend uit of verband houdend met een vervoerovereenkomst kan worden uitgeoefend door een persoon die een legitiem belang heeft bij de uitvoering van enige verplichting voortvloeiend uit of verband houdend met zulk een contract, indien die persoon schade heeft geleden door beschadiging of verlies.”

(Zie nota Ralph De Wit dd. 25 mei 2007 - “Onderzoek van de Vorderingsgerechtigdheid van de ladingbelanghebbenden tegen de zeevervoerder” - p. 10).

- Het verdient aanbeveling eveneens het vorderingsrecht van de zeevervoerder richting ladingbelanghebbenden (en wie?) te regelen, o.m. in verband met aansprakelijkheidsbeperkingen.

Vraag 62.

Het naamcognossement moet behouden blijven.

Vraag 63.

- Vraag 63 houdt verband met vragen 148-149 en 150.
- Jacques Libouton verduidelijkt dat het huidig ter tafel liggende wetsontwerp tot stand kwam vooraleer sprake was van huidige globale herziening van de Zeewet en slechts een “ad hoc”-oplossing voorstelt voor een wijziging van Art. 66 Zw.
- Inhoudelijk:
De meningen zijn verdeeld.
Een deel van de vergadering is van oordeel dat onbeperkte aansprakelijkheid voor containervervoer aan dek in strijd is met de tekst van Art. 91 §.IV, 5^oc, doch dat dit wettelijk bevestigd zou moeten worden. Derhalve kan dit deel zich vinden in de tekst van Art. 3 van het Wetsontwerp.
Een ander deel meent dat de aansprakelijkheid bij niet-gedeclareerde deklading onbeperkt is onder de Haagse Regels zoals erkend door het Hof van Cassatie.

Vraag 64.

Unaniem is men van mening dat verouderde in onbruik zijnde bepalingen (louter ballast) geschrapt moeten worden.

Aldus bij wijze van voorbeeld:

- naam, woonplaats van de koper;
 - nationaliteit en woonplaats van de kapitein;
 - ondertekening van het cognossement door de inlader;
- Bepaalde gegevens kunnen worden bijgevoegd: bvb. full style cognossementsuitgever, vermelding IMO-nummer.

Vraag 65.

De vergadering stelt - rudimentair verwoord - het volgende systeem voor:

Elk vervoercontract voor vervoer van goederen over zee, ongeacht of dit geschiedt onder een cognossement of onder enig ander vervoerdocument of zelfs bij ontstentenis van enig zulk document, is dwingend onderworpen aan de bepalingen van Art. 91 ZW, dit tussen alle rechthebbenden bij de vervoerovereenkomst, deze zijnde de afzender, geadresseerde en/of ontvanger en zulks met dien verstande dat de vervoerder dezelfde rechten heeft richting deze ladingbelanghebbenden (alsof het een cognossement betrof).

Vraag 66.

Zie vraag 65. Dergelijke regeling moet dwingend zijn.

Vraag 67.

De regeling van Art. 91 ZW moet worden beperkt tot zeevervoer en het contract van goederenvervoer over zee.

Multimodaal en/of gecombineerd vervoer moet niet worden geregeld door de Zeewet.

Een aparte regeling voor dit soort vervoerorganisatie dringt zich (in internationaal verband?) op.

Vraag 68.

- De aansprakelijkheid van uitvoeringsagenten is geen probleem van Zeerecht doch een burgerrechtelijk vraagstuk. Dit moet dus niet in de Zeewet worden geregeld.
- In de mate de problematiek van de uitvoeringsagent "van de zeevervoerder" betrokken is, zijn de meningen verdeeld.

De meerderheid van de vergadering meent dat, in het kader van het zeevervoer, het probleem van de immuniteit van de uitvoeringsagent wordt gecreëerd door het de facto inperken van de aansprakelijkheidsperiode van de zeevervoerder. Door de rechtspraak wordt deze periode ingevolge geldigverklaring van de "before loading, after discharge"-clausule herleid tot de periode tussen "inlading" en "lossing". Wanneer de aansprakelijkheidsperiode van de vervoerder zich dwingend uitstrekt tot de periode tussen inontvangstneming en aflevering, zonder mogelijkheid voor de zeevervoerder om zich te ontheffen, stelt de problematiek van de uitvoeringsagent in dit opzicht) zich niet. Deze opstelling sluit aan bij alle transportverdragen en bij het UNCITRAL-ontwerp.

Een minderheid is van mening dat men op dit punt niet moet raken aan Art. 91 ZW, doch het rechtstreeks vorderingsrecht tegen de uitvoeringsagent moet organiseren. Zij verwijst naar het systeem van de derdenwerking zoals uiteengezet op p. 77 van het Groenboek

Vraag 69.

De functies van de documenten is een vraagstelling van gemeen recht die een algemeen geldende regelgeving behoeft. Dit is geen specifiek Zeerecht.

De bijzondere functies van het cognossement verdienen daarbij speciale aandacht.

Ten geleide kan worden verwezen naar Artt. 1325 en 2281 BW. Zie eveneens bvb. de Wet van 2003 op de Elektronische handel.

Vraag 70.

Er wordt verwezen naar het antwoord op vraag 61.

De vergadering is unaniem over het volgende:

- Wanneer een vervoercontract plaatsvindt ofwel onder dekking van een document dat geen titel is, ofwel zonder document, moet een vorderingsrecht openstaan in hoofde van zowel de afzender als de geadresseerde zoals dit het geval is in de andere vervoersmodi.
- Ingeval van een vervoer onder cognossement of een andere gelijkaardige titel: er is in elk geval vorderingsrecht in hoofde van de houder van de titel.

De vergadering is verdeeld over de vraag of, bij een vervoer onder cognossement of een ander gelijkaardig document, eveneens een vorderingsrecht moet bestaan in hoofde van anderen dan de houder van de titel.

Een deel meent dat tevens een vorderingsrecht moet bestaan in hoofde van degene die belang heeft bij de goederen en een bewijs levert van schade (de verscheper of de ontvanger/geadresseerde, andere dan de houder van de titel).

Dit met dien verstande dat de zeevervoerder nooit meer dan één maal voor de schade zal moeten betalen.

Een ander deel meent dat het vorderingsrecht exclusief bij de derde-cognossementshouder moet blijven.

Vragen 74 en 75.

Geen opinie (bij gebreke aan enige vertrouwdheid met het onderwerp).

Vraag 146.

De meerderheid oordeelt dat een wettelijke regeling van de bevoegdheid wenselijk is. Een minderheid is zeer sceptisch en stelt de efficiëntie van een Belgische regeling in vraag (in het kader van de Europese Verordening).

Vraag 147.

- I.v.m. Art. 4 van het wetsontwerp is er eerst en vooral een taalkundige opmerking: waar oorspronkelijk sprake is van “verbintenissen uit het cognossement en uit de vervoerovereenkomst” wordt “uit de vervoerovereenkomst” in fine niet herhaald.
- I.v.m. Art. 4 van het wetsontwerp moet worden in achtgenomen dat Art. 14 van het IPRW ertoe kan leiden dat procedures in België moeten worden aangehouden bij aanhangigheid in een andere jurisdictie.
- Het ontwerp moet voorzien dat het de andere bepalingen van het IPRW onverlet laat.
- Het ontwerp moet desgevallend voorzien in de bevoegdheid van de plaats waar de overeenkomst werd gesloten, uitgevoerd of had moeten worden uitgevoerd (geheel of gedeeltelijk).
- Conclusie: het ontwerp moet in elk geval grondig worden herschreven.

Vraag 150.

- Het is een algemeen gevoel dat het samenbundelen in één wetsontwerp van enerzijds “dekvervoer” en anderzijds “bevoegdheid” ongelukkig is.
- De helft van de vergadering meent dat het wetsontwerp niet in zijn huidige vorm mag doorgaan, doch in het kader van de Nieuwe Zeewet grondig moet worden herwerkt. De andere helft is van oordeel dat - “for the time being” - het ontwerp kan doorgaan zoals het thans voorligt.

Bijlagen:

1. Antwoorden J. Libouton.
2. Antwoorden B. Insel.
3. Antwoorden W. Van Gompel.
4. Antwoorden P. Verguts.
5. Antwoorden K. Stes.
6. Antwoorden F. Stevens.