



Antwerpen, 29 oktober 2007

Dhr. Eric Van Hooydonk  
Voorzitter Kon. Herzieningscommissie  
Emiel Banningstraat 21  
2000 Antwerpen

Geachte heer Voorzitter en Leden van de Commissie tot herziening van de Belgische Zeewet

Betr. : HERZIENING BELGISCHE ZEEWET

De Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars heeft met belangstelling kennis genomen van het KB van 27/04/2007 houdende oprichting van een commissie belast met de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht.

De overwegingen van dit KB zijn als volgt :

1. er wordt vastgesteld dat de maritieme wetgeving in België op een beduidend lager niveau staat dan onze buurlanden waardoor de internationale reputatie van België als vlagstaat en als maritiem juridische dienstverlening ernstig in het gedrang komt;
2. er wordt een Herzieningscommissie samengesteld voor de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht. Deze Herzieningscommissie heeft o.a. als taak met de betrokken sectoren overleg te plegen;
3. de tijd die aan de Commissie toegekend is om haar werkzaamheden uit te voeren inclusief het overleg , het uitschrijven van nieuwe wets- en reglementbepalingen is zeer kort daar haar eindverslag ten laatste op 31/12/2008 aan de bevoegde minister moet voorgelegd worden.

Inzake de eerste overweging merkt onze beroepsvereniging op dat geen enkel van haar leden de indruk heeft dat hun (bescheiden) bijdrage aan de maritiem juridische dienstverlening in het gedrang komt : het tegendeel is eerder waar gezien vele internationaal gerenommeerde traders en buitenlandse makelaars hun weg gevonden hebben naar de Belgische markt en dat inzake het premie incasso van de cargoverzekeringen de ABAM - BVT wereldwijd op de 11<sup>e</sup> plaats staat. Toch benadrukt onze beroepsvereniging dat zij het initiatief tot herziening van het privaatrechterlijk en publiekrechtelijk maritiem recht en derhalve ook van de Belgische zeewet niet ongenegen is en bereid is om op constructieve manier hieraan mee te werken.

Inzake de tweede overweging wordt de aanstelling van de Herzieningscommissie als een positief punt ervaren. Verwezen wordt naar analoge werkwijzen bij de herziening van de oude zeewet: bij KB van 13/08/1855 werd een Commissie in het leven geroepen wiens werkzaamheden en consultatie van de vertegenwoordigers van het toenmalige handelsleven geleid hebben tot de Zeewet van 1879. Ook de herziening van de Wet van 11/06/1874 op de Verzekeringen in het Algemeen is begeleid en voorbereid geweest door een commissie die in het leven is geroepen geweest bij KB van 15/06/1962. Hun werkzaamheden hebben geleid tot de invoering van de Wet op de Landverzekeringsovereenkomst van 25/06/1992.



Onze vereniging heeft evenwel zeer grote bedenkingen omtrent de haalbaarheid van de vooropgestelde kalender. Wanneer wij de tijd welke in het verleden door gelijkaardige commissies besteed is geweest aan voorbereidend wetgevend werk vergelijken met het strakke tijdschema van huidige Herzieningscommissie, kunnen wij enkel maar concluderen dat het door de minister opgelegde tijdbestek totaal irrealistisch is.

Te vrezen valt dat door het korte tijdsbestek de kwaliteit van de wetgeving niet optimaal zal zijn. Wij menen immers dat een coherente wetgeving niet uit inspiratie van het ogenblik kan of mag ontstaan.

Analoog verwijzen wij trouwens naar de voorbereidende werkzaamheden van het nieuw verzekeringsrecht in Nederland dat begonnen is in 1972 met het voorontwerp (het "Groene Boek" van de hand van prof. Mr. T. J. Dorhout Mees) en dat geleid heeft tot indiening van een wetsontwerp in 1986 om uiteindelijk wet te worden op 01/01/2006.

De wijze waarop de Herzieningscommissie tot op heden zijn consultatieronde bij de betrokken sectoren organiseert, is evenwel niet altijd even gelukkig verlopen.

1. De basis voor een brede publieke consultatie geschiedt door middel van een zgn. Groenboek en door middel van een website met publiek forum. In het Groenboek wordt aangekondigd dat er in het bijzonder dient gezocht te worden naar het belang en evenwicht tussen schip en lading en dat de aspecten van alle sectoren en zeker de bank- en verzekeringsaspecten in aanmerking dienen genomen te worden.

Wij kunnen enkel vaststellen dat tot op heden zeer belangrijke spelers niet rechtstreeks of slechts zeer laattijdig geconsulteerd werden :

- a. geen enkele beroepsvereniging van verzekeringsmakelaars (de Belgische Vereniging van Verzekeringsmakelaars / Union Professionnelle des Courtiers d'Assurances; Feprabel; en FVF); nochtans zijn deze makelaars rechtstreeks betrokken partij en worden in de voorstellen van de Herzieningscommissie vragen gesteld omtrent hun statuut ( vraag 113).
- b. De Belgische Vereniging van Dispatcheurs (rechtstreeks betrokken partij inzake Averij Grosse)
- c. De Belgische Federatie van de Financiële Sector (Febelfin) ondanks de expliciete aankondiging dat de bankaspecten zéér belangrijk zijn.
- d. Geen enkele beroepsvereniging van de binnenvaart (inclusief Promotiedienst Binnenvaart Vlaanderen).
- e. De Confederatie der Expeditieus van België.

In het kader van de consultatieronde door de Belgische Vereniging voor Zeerecht werd weliswaar geprobeerd één en ander recht te zetten, maar dit heeft niet kunnen leiden tot een fundamentele bezinning door en betrokkenheid van alle sectoren.



2. Het Groenboek zelf en de website met publiek forum zijn enkel in het Nederlands gelanceerd. Nochtans betreft het hier een federale materie. Slechts sinds 23 oktober 2007 is de aangekondigde Franse vertaling van het Groenboek en van de website quasi volledig beschikbaar.  
Dit heeft niet enkel (terecht) tot wrevel geleid bij onze Franstalige leden maar heeft voor gevolg dat de uiterst korte termijn voor consultatie met als afsluitdatum 31/10/2007, anders wordt ingevuld voor Franstalige dan voor Nederlandstalige leden van dezelfde sector: de consultatie voor de Franstaligen loopt tot 31/01/2008. Deze verschillende termijnen zijn onaanvaardbaar.
3. De prominente betrokkenheid van één enkele beroepsvereniging, nl. de Koninklijke Belgische Redersvereniging, die vaste zetel in de Herzieningscommissie heeft toebedeeld gekregen, legt een zéér zware hypotheek op de objectiviteit van de werkzaamheden van de Herzieningscommissie.
4. De uiterst korte periode van consultatie is totaal irreëel gezien de fundamentele vragen omtrent de materie. In de praktijk is trouwens gebleken - doordat de vooropgestelde termijn zodanig kort was - dat de beroepsverenigingen en andere belanghebbenden niet tijdig hebben kunnen reageren op de juiste manier : reflectie vraagt tijd.

Wij zien ons derhalve verplicht, niet alleen in het belang van de leden van onze beroepsvereniging, maar ook in het belang van de verschillende sectoren waarmee wij als verzekeraars een rechtstreekse relatie en partnership onderhouden, om ons voorbehoud te formuleren tegen de huidige gang van zaken.

Wat er ook van zij, onze beroepsvereniging heeft in het licht van de vooropgestelde positieve benadering van de problematiek zijn aandacht toegespitst op de aspecten welke ons als verzekeraars rechtstreeks aanbelangen, met name de herziening van het zeeverzekeringsrecht, en die aspecten die het bestaande evenwicht tussen de belangen van het schip en de lading zouden kunnen schaden. Over de noodzaak om tot een duidelijke bevoegdheidsverdeling tussen de federale en de gewestelijke overheden in de scheepvaart te komen en over de herziening van het publiekrechtelijke zeerecht spreken wij ons derhalve niet uit.

Wij kunnen enkel vaststellen dat deze aspecten, welke eveneens tot de taak van de commissie behoren, quasi niet behandeld worden in het Groenboek. Dit geldt eveneens voor de aandacht, welke expliciet in het Groenboek gevraagd wordt voor de “zachte belangen”, zoals deze in verband met de milieubescherming en het maritiem erfgoedbeheer.

Onze beroepsvereniging heeft er de voorkeur aan gegeven om de systematiek van vraagstellingen van het Groenboek niet te volgen maar om zijn standpunt uiteen te zetten over 4 specifieke thema's zoals hierna bepaald:

1. bestaat er al dan niet behoefte aan een herziening van de Belgische zeewet
2. de hervorming van de zeeverzekeringwet
3. de aansprakelijkheid van het zeeschip versus de lading, vnl. art. 46 en art. 91 van de zeewet
4. een aantal niet aangehaalde desiderata



Wij staan volledig ter beschikking om verder met de Herzieningscommissie samen te werken door deelname van één of meerdere leden van onze vereniging of zelfs van een externe raadgever aan de besprekingen van uw Herzieningscommissie, conform de mogelijkheden voorzien in artikel 8 van het K.B. van 27.04.2007.

Onze aandacht gaat niet alleen naar de verzekeringsaspecten maar tevens naar de evenwichtige belangenafweging van het schip en de lading.

Paul Buyl  
Voorzitter ad hoc commissie  
Herziening Belgische Zeewet

Roger Franssen  
Voorzitter ABAM - BVT



### ***Is er behoefte aan een herziening van de Belgische zeewet***

De vraag of er een acute behoefte bestaat om het maritieme recht en meer bepaald de Zeewet te herzien dient genuanceerd beantwoord te worden .

Als transportverzekeraars zijn wij immers geen dringend vragende partij om dergelijke herziening te bepleiten . Uiteraard hebben wij niet de pretentie om de besluiten van vooraanstaande academici en rechtsgeleerden o.a. naar aanleiding van de viering van 200 jaar Wetboek van Koophandel in twijfel te trekken. Niemand kan ontkennen dat de bestaande wettekst op vele gebieden voorbijgestreefd is.

In principe is een modernisering derhalve welkom, dit evenwel zonder afbreuk te doen aan de goede werking en nuttige bepalingen, die vandaag hun dienst bewijzen. Evenmin kan getornd worden aan het bestaande evenwicht tussen de belangen van de twee hoofdrolspelers, zijnde het schip enerzijds en de lading anderzijds.

Een modernisering mag zeker geen voorwendsel zijn om één belangengroep voordelen te verschaffen.

De Herzieningscommissie heeft als eindtaak de wetgevende procedure i.v.m. de herziening van het publiekrechtelijk en privaatrechtelijk maritieme recht te begeleiden en derhalve het project van een nieuwe zeewet te schrijven. Het lijkt in het kader van deze opdracht evident dat tabula rasa van de bestaande teksten wordt gemaakt en dat men komt tot een coherent geheel, maar met behoud van de punten welke hun nut hebben bewezen. Het spreekt voor zich dat de België bindende internationale verdragsregels in de wetgeving worden geïntegreerd.

Een aantal van onze leden suggereert om tot een echte codificatie van alle transportmodi te komen. Dan pas kan er gewag gemaakt worden van een versterking van de internationale uitstraling van België als logistiek centrum. Deze stelling gaat blijkbaar verder dan de huidige opdracht van de Herzieningscommissie.

Inderdaad, het Werkschema van de nieuwe Belgische Zeewet dat door het Expertenteam reeds wordt vooropgesteld laat duidelijk blijken dat het de bedoeling is om enkel het Zeerecht te regelen, hetgeen tevens blijkt uit de suggesties van het expertenteam i.v.m. de nieuwe benaming van de nieuwe wet (vraag 7).

Hetgeen ons terloops vreemd voorkomt is dat in het werkschema onder Deel 8 een hoofdstuk inzake P&I-clubs wordt aangegeven doch dat er in de vragenlijst terzake niets meer wordt vermeld. Het kan o.i. niet de bedoeling zijn om in een (zee/transport)verzekeringwet het statuut van de P&I-clubs te regelen .Het statuut van de Onderlingen wordt immers geregeld in de Controlewet op de Verzekeringen.

Indien het de bedoeling is van de Herzieningscommissie om te onderzoeken of een rechtstreekse vordering zou kunnen voorzien worden voor de slachtoffers tegen P&I clubs, niettegenstaande de bekende clause “Pay to be paid”, hebben wij hiertegen uiteraard geen enkel bezwaar.

Zoals het begeleidend schrijven reeds vermeldt, spreekt onze beroepsvereniging zich niet uit over de aspecten van publiek en administratief recht. Onze vereniging dringt wel aan om ook op dit punt te komen tot een coherent geheel, en de scheiding tussen het privaatrechtelijke en publiekrechtelijke zeerecht te behouden.



### ***De hervorming van de Belgische zeeverzekeringswet***

Wij achten het nuttig dat de leden van de Herzieningscommissie kennis nemen van enkele niet juridische doch zéér belangrijke aspecten van ons beroep als transportverzekeraar. Daarvoor verwijzen naar de powerpoint presentatie, waarvan kopie hierbij als bijlage. Dit is een licht aangepaste versie in vergelijking met de 1<sup>ste</sup> werkversie u reeds bezorgd.

Het totale jaarlijkse premie incasso van onze leden bedraagt ongeveer 250.000.000 EUR (kalenderjaar 2006) en vertegenwoordigt ongeveer 90% van de totale Belgische transportverzekeringmarkt. De procentuele verdeling tussen de weerhouden hoofdtakken is als volgt : 80% cargo, 12% CMR en 8% casco (binnenvaart en zeevaart). Cargo wordt quasi gelijk verdeeld tussen premies voor zeevervoer en premies voor “land- of luchtgebonden” vervoer. Dit betekent derhalve dat ongeveer 52% van de premie niet “zeegebonden” is en derhalve buiten het theoretische toepassingsgebied van de Zeeverzekeringswet valt.

Onze verzekerden zijn, zoals reeds vermeld, niet alleen Belgische goederenbelanghebbenden doch tevens internationaal gerenommeerde traders. In casco is ongeveer de helft van de verzekerden niet-Belgisch. Er zijn geen officiële statistieken over de nationaliteit van het premie-incasso doch een officieuze peiling bij onze belangrijkste leden (Fortis Corporate Insurance, Verheyen&AXA, BDM en Nateus) geeft de volgende verdeelsleutel : 40 % van Belgische verzekerden en 60 % van buitenlandse verzekerden.

Onze makelaars zijn zowel de megabrokers (gewoonlijk lid van BVVM) als de middelgrote en kleinere al dan niet gespecialiseerde lokale makelaar (gewoonlijk lid van Feprabel of van FVF). Volgens cijfers gepubliceerd door Assuralia i.v.m. de distributiekanaal bedraagt het aandeel van de megabrokers 51,4%. De lokale makelaar is goed voor 38,7% en de overige 5,8% wordt gerealiseerd door rechtstreekse klanten, al dan niet via captives ([http://www.assuralia.be/nl/sector/distribution/assurinfo\\_2007.pdf](http://www.assuralia.be/nl/sector/distribution/assurinfo_2007.pdf) of AssurInfo nr. 18 d.d. 31/05/2007 p.18).

Onze producten zijn zéér verscheiden en dit is ook het geval met onze polisvoorwaarden :

- binnenvaartcasco wordt quasi volledig onderschreven op basis van de Nederlandse Beurs Cascopolis met toepassing van het Nederlandse verzekeringsrecht;
- zee casco wordt volledig onderschreven op basis van de Institute Time Clauses, derhalve “subject to English law and practice”;
- cargo wordt onderschreven zowel op basis van de Goederenverzekeringpolis van Antwerpen van 20/04/2004 (of zelfs nog van de Zeeverzekeringpolis van Antwerpen van 1 juli 1859) met toepassing van het Belgisch recht, als op basis van de Institute Cargo Clauses, derhalve “subject to English law and practice”;
- de producten “Vervoer voor Eigen Rekening” en “Tentoonstellingen & Beurzen” worden onderschreven op basis van eigen maatschappijvoorwaarden al dan niet met verwijzing naar de Goederenverzekeringpolis van Antwerpen;
- de CMR aansprakelijkheidsverzekeringen ” worden eveneens onderschreven op basis van eigen maatschappijvoorwaarden al dan niet met verwijzing naar de modelvoorwaarden opgesteld door onze vereniging.



Al deze producten hebben in al hun diversiteit slechts één ding gemeen : de contractuele vrijheid tussen partijen. Merkwaardig is tevens dat betwistingen tussen partijen over de interpretatie van de verzekeringsvoorwaarden zéér uitzonderlijk zijn.

Wij wensen de hervorming van het zeeverzekeringsrecht in een breder kader te zien. De leden van onze beroepsvereniging zijn immers geëvolueerd van maritieme verzekeraars naar transportverzekeraars. Dit blijkt trouwens reeds uit de benaming van onze vereniging: de oorspronkelijke Franstalige benaming “Association Belge des Assureurs Maritimes” werd later vertaald in de “Belgische Vereniging van Transportverzekeraars”.

Onze argumenten om in een breder kader te werken zijn de volgende:

1. Als transportverzekeraars richten wij ons tot alle transportmodi: naast het zeevervoer (zowel casco als cargo) is er het binnenvaartvervoer (zowel casco als cargo), het weg- en spoorvervoer (zowel de CMR-aansprakelijkheid als de cargo) en het luchtvervoer. Uit bovengenoemd cijfermateriaal blijkt dat het proportioneel aandeel van het premie incasso, dat rechtstreeks het zee- en het binnenvaartvervoer stricto sensu (zowel casco als cargo) aanbelangt, iets minder dan 50% bedraagt;
2. Het Belgisch wettelijk instrumentarium, toepasselijk op transportverzekeringen, bestaat in afnemende volgorde uit volgende pijlers:
  - de Wet van 11/06/1874 op de Verzekeringen in het Algemeen;
  - de Wet van 9/07/1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen en haar uitvoeringsbesluiten;
  - de Wet van 27/03/1995 zoals gewijzigd door de wet van 22/02/2006 betreffende de verzekeringsbemiddeling en de distributie van verzekeringen en haar uitvoeringsbesluiten;
  - de Wet van 21/08/1879 op de zeeverzekering (Titel VI van het Boek II van het Wetboek van Koophandel).

Op te merken valt dat van de 49 artikels van de zeewet enkel volgende artikels in aanmerking komen (zij het sporadisch , in de mate dat hiervan niet wordt afgeweken) :

- Artikel 202/204 inzake oorlogsrisico's;
- Artikel 206 inzake de schade veroorzaakt door daad en schuld van eigenaars, bevrachters of inladers: in iedere abonnementspolis wordt dit artikel afgeschaft en in de Alle Risico's heeft dit artikel geen enkele zin;
- Artikel 213 inzake de bepaling van de verwachte winst; terloops noteren wij dat stricto sensu de verwachte winst niet kan verzekerd worden in het Goederenvervoer over Land. Artikel 1 van de wet van 11 juni 1874 bepaalt immers dat de verwachte winst kan verzekerd worden in de bij de wet bepaalde gevallen, in casu dus de Zeeverzekeringwet, derhalve enkel van toepassing op het Zeevervoer;
- Artikel 219 inzake de versoepeling aangebracht aan art 28 van de wet van 11 juni 1874.



- Enkele artikelen over het abandonnement meer bepaald artikelen 223 tot 234 in de mate waarin dit niet is geregeld in de Goederenverzekeringpolis van Antwerpen van 20/04/2004.

De wet van 11/06/1874 daarentegen bevat de principes waarvan zowel de transportverzekeraars, de verzekerden als de makelaars tot ieders grote voldoening in hun dagdagelijkse praktijk gebruik maken.

Na het in voege treden van de Wet van 25/06/1992 op de Landverzekeringsovereenkomst (WLVO) heeft onze beroepsvereniging met succes geijverd om het goederenvervoer in zijn geheel (dus niet enkel vervoerd over zee en de binnenwateren) buiten het toepassingsgebied van de WLVO te sluiten, hetgeen bereikt is door de Wet van 16/03/1994.

Onze argumenten waren toen dat de kenmerken van de WLVO (zijnde het dwingend karakter en de bescherming van de consument) haaks staan op het ontegensprekelijk commercieel karakter van de transportverzekeringen.

Onze conclusie is dan ook dat een herziening van de zeeverzekeringswet op zichzelf geen enkele zin heeft, tenzij deze deel uitmaakt van een veel bredere herziening, nl. deze van de Wet van 11/06/1874.

Rekening houdend met de opdracht omschreven in het KB van 27/04/2007 menen wij dat deze herziening het strikte kader van de opdracht van de Herzieningscommissie overstijgt. Alleen reeds de samenstelling van de Herzieningscommissie, en meer bepaald de permanente zetel toegekend aan de Koninklijke Belgische Redersvereniging, toont dit ruimschoots aan.

Om deze reden dringen wij aan om de herziening van de zeeverzekeringswet naar een transportverzekeringswet los te koppelen van de werkzaamheden van de Herzieningscommissie gelast met de herziening van het privaats- en publiekrechtelijk maritiem recht.

Indien toch zou beslist worden om verder te gaan met het schrijven van een nieuwe transportverzekeringswet, dit ter vervanging van de wet van 1874 en van de zeeverzekeringswet samen - waarvoor noch verzekeraars noch makelaars noch verzekerden vragende partij zijn -, dan zouden de krijtlijnen van deze brede herziening liefst rekening houden met de werkzaamheden en besluiten van de Werkgroep "Transportverzekering" van de Commissie voor Verzekeringen welke onder leiding van prof. Cousy in 1996 is samengekomen:

Als basis voor verder overleg, eveneens met de makelaars, stellen wij voorlopig het volgende voor :

1. 1ste krijtlijn: een betere afbakening met de huidige WLVO o.a. inzake :
  - a. duidelijk stellen dat gecombineerde polissen, waarbij naast transport ook verblijf gedekt wordt, niet onder de WLVO vallen;
  - b. uitdrukkelijke regeling van het lot van de luchtvaartverzekeringen. Het is immers onduidelijk of de luchtvaartverzekeringen - met uitzondering van de verzekering van het goederenvervoer door de lucht - al dan niet vallen onder de WLVO. Het betreft





- het casco van de luchtvaartuigen, de aansprakelijkheid tegenover derden, zowel contractueel tegenover de lading en de passagiers, als extracontractueel;
- c. pleziervaart: er is regelmatig betwisting of pleziervaart zonder enige commerciële uitbating al dan niet beheerst wordt door de WLVO;
  - d. internationale verhuizingen zouden beter niet onder de WLVO vallen : in de praktijk wordt trouwens meestal een verzekeringscertificaat op basis van de Goederenverzekeringspolis van Antwerpen afgeleverd;
  - e. uitdrukkelijke vermelding dat de CMR verzekeringsovereenkomst niet beheerst wordt door de WLVO; hetzelfde geldt voor alle andere vormen van contractuele vervoerdersaansprakelijkheid;
  - f. uitdrukkelijke vermelding dat de aansprakelijkheid van scheepseigenaars en -herstellers niet beheerst wordt door de WLVO;
  - g. uitdrukkelijke vermelding dat de geldelijke verliezen door uitbating (zgn. tijdverlet) van de scheepseigenaar niet beheerst worden door de WLVO;
  - h. uitdrukkelijke vermelding dat de aanbouwisico's inclusief de aanbouw van pleziervaartuigen niet beheerst worden door de WLVO;
2. 2de krijtlijn: de nieuwe transportverzekeringwet moet volledig suppletief zijn met uitzondering van volgende evidente bepalingen die van openbare orde zijn en welke ook terug te vinden zijn in de WLVO:
- a. de uitsluiting van bedrog en grove schuld (art. 8 WLVO weliswaar aan te passen);
  - b. de verplichting van het verzekeraar belang en waarbij het verzekeraar belang zo breed mogelijk omschreven wordt (art. 37 WLVO eventueel aan te passen cfr. art. 191 van de Zeeverzekeringwet versus art 4 van de wet van 11 juni 1874); de actieve legitimatie van het verzekeraar belang dient te geschieden op het ogenblik dat de vordering door de verzekerde naar de verzekeraar(s) toe wordt gesteld;
  - c. het beginsel van de schadeverzekering of het indemnitair karakter (art. 51 WLVO);
  - d. het aleatoir karakter ( art 1 WLVO )
  - e. de pluraliteit van verzekeringen ( art 12 van de wet van 11/06/1874 )
3. 3de krijtlijn: de eigenheid van het Belgisch verzekeringsrecht en van het algemene contractenrecht zoals neergelegd in rechtspraak en rechtsleer dient behouden te blijven zonder invoering van buitenlandse begrippen zoals de “ultimate good faith”.
4. 4de krijtlijn: de nieuwe wet dient zich te beperken tot de verhoudingen tussen de verzekeraars en de verzekerden. Meer bepaald is de omschrijving van de taak en de aansprakelijkheid van makelaar, die trouwens geen partij is bij de verzekeringsovereenkomst, hier niet op zijn plaats. Hetzelfde geldt voor de beschrijving van het mandaat van de leidende verzekeraar en de onderlinge verhouding met en tussen de medeverzekeraars.
5. 5de krijtlijn: de nieuwe wet dient op een bondige en klare wijze de algemene principes van het bestaande verzekeringsrecht te omvatten :



- a. rechten en plichten van de partijen tijdens de precontractuele fase : mededelingsplicht en verzwijging;
  - b. rechten en plichten van de partijen bij de uitvoering van de overeenkomst; mededelingsplicht inzake verzwaring; begin, schorsing en einde van het verzekeringscontract; betaling van de premie;
  - c. rechten en plichten van de partijen bij schade en de subrogatie;
  - d. verhoopte winst;
  - e. verjaring;
  - f. de rechtstreekse vordering van de benadeelde en art. 20, 9° van de hypotheekwet.
6. 6de krijtlijn : het abandonnement. In feite is dit de belangrijkste vraag i.v.m. een eventuele herziening van het zeeverzekeringsrecht. Onnodig te zeggen dat het abandonnement als rechtsfiguur volledig voorbijgestreefd is en door velen terecht wordt omschreven als een ware “nachtmerrie”. Het is in ieder geval zo dat de cascoverzekeraars het abandonnement steeds uitsluiten . Alle binnenvaartcascopolissen worden uitgegeven "vrij van abandonnement". Hetzelfde geldt voor de weinige zeeasco die beheerst zou worden door het Belgische recht. Voor de cargoverzekeraars is er sinds 1994 en in de nieuwe Goederenverzekeringpolis van Antwerpen van 20/04/2004 een compromis gevonden waarbij aan de verzekeraar de mogelijkheid wordt gelaten om het abandonnement al dan niet te aanvaarden .Dit is dus een compromis tussen verzekeraars en makelaars omdat er toen geen consensus werd gevonden over de afschaffing ervan. Alle leden van onze vereniging opteren voor een duidelijke stellingname nl. de afschaffing van het abandonnement, minstens van de automatische eigendomsoverdracht. Het is vrij duidelijk dat de regeling in de één of andere zin van deze rechtsfiguur niet “ex cathedra” kan geschieden. Dit veronderstelt een sereen en onderbouwd debat tussen verzekeraars, makelaars, en rechtsgeleerden. Eén van de mogelijke pistes ter vervanging van het abandonnement zou kunnen zijn de invoering van een verplichting in hoofde van de verzekeraar inzake opruimings-, lichtings- vernietigings- , bodemsanerings- en watersaneringskosten na een gedekt schadegeval. In de korte tijdspanne die ons hier gegeven is kan dit uiterst belangrijk vraagstuk niet opgelost worden.

Volledigheidshalve melden wij nog dat geen enkel lid van onze vereniging bezwaren heeft om de Lening op Bodemerij definitief naar de geschiedenisboeken te verwijzen.

Er bestaat evenmin enig bezwaar om in de nieuwe wet te verwijzen naar de laatste versie van de York-Antwerp Rules.



### ***De aansprakelijkheid van het zeeschip vnl. art. 46 en art. 91 van de zeewet***

In de techniek van de verzekeringen wordt bij de berekening van de premievoeten rekening gehouden met een ganse reeks van premie- of risicobepalende factoren, o.a. de mogelijkheid om verhaal te kunnen uitoefenen. Niet enkel de vorderingsgerechtigheid tegen de contractuele vervoerders volgens het toepasselijke vervoersrecht speelt hierbij een rol, doch tevens de mogelijkheid van uitvoering.

Wij bespreken achtereenvolgens de in het Groenboek aangehaalde punten waardoor de vorderingsmogelijkheden door de ladingbelanghebbenden en gesubrogeerde verzekeraars in het zeevervoer en de uitvoering van vorderingen tegen het schip kunnen geschaad worden :

1. de invoering van het UNCITRAL-ontwerpverdrag : dit verdrag stapt af van het dwingend aansprakelijkheidsregime zoals dit te vinden is in de Hague Visby Rules en de ladingbelanghebbenden zullen derhalve moeten rekening houden met een verzwakking van hun positie. Verwezen wordt naar de commentaren geleverd door William Tetly, de UNCTAD en het ESC (European Shipper's Council), allen aangehaald door meester Bernard Insel tijdens zijn spreekbeurt voor de Studiekring Zeeverzekering op 18 september 2007. Alhoewel de soevereiniteit van ons land beperkt is gezien het gemeenschappelijk vervoerbeleid van de Europese Unie, rijst de vraag of ons land binnen de EU niet moet ijveren voor een afwijzing van het ontwerpverdrag .
2. de uitvoeringsmogelijkheden tegen het schip :
  - a. artikel 46 van de Zeewet dat de zakelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar regelt dient in ieder geval behouden te blijven. Deze zakelijke aansprakelijkheid geeft immers zekerheid aan schuldeisers na een schade-ervaring , aan contractanten van het schip zoals stuwadoors, scheepsbevoorraders en bunkerleveranciers en aan goederenbelanghebbenden, inclusief de gesubrogeerde verzekeraars;
  - b. de eventuele toetreding van ons land tot het UNO-verdrag van 6 mei 1993 betreffende de maritieme voorrechten en hypotheke : in tegenstelling tot het huidige verdrag van 10 april 1926 aangaande de maritieme voorrechten en scheepshypotheke, geïncorporeerd in art. 23 van de Zeewet, verdwijnt het voorrecht uit hoofde van de ladingschade. Alhoewel de verdragsluitende staten de mogelijkheid hebben om eigen bijkomende voorrechten in te voeren, nemen die nationale voorrechten echter rang na de hypotheke. Het is duidelijk dat de ladingbelanghebbende en de gesubrogeerde verzekeraar die na de hypothecaire schuldeisers (de banken) komen, geen of quasi geen uitvoeringsmogelijkheid meer zullen hebben;
  - c. De eventuele toetreding van ons land tot het Verdrag van 12 maart 1999 m.b.t. het conservatoir scheepsbeslag : indien de scheepseigenaar niet persoonlijk gebonden is kan enkel voor de bevoorrechte schuldvorderingen beslag gelegd worden; voor vorderingen waarvoor de scheepseigenaar niet persoonlijk gebonden is blijft conservatoir beslag enkel mogelijk indien het nationale recht van de staat, waar het



beslag gevraagd wordt, dit mogelijk maakt in zijn nationale wet . Te vrezen valt dat bij de afschaffing van de zakelijke aansprakelijkheid van art. 46 en men dus terugvalt op de persoonlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, de ladingschade slechts beslag kan leggen (in geval van afwezigheid van persoonlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar hetgeen meestal het geval zal zijn) indien de vordering bevoorrecht is. Indien ons land ook dan nog toetreedt tot het verdrag van 6 mei 1993, heeft dat voorrecht, indien dit als nationaal geregeld voorrecht wordt ingevoerd, geen enkele waarde.

Samengevat is ons standpunt dat artikel 46 moet behouden blijven en dat ons land niet mag toetreden tot de Verdragen van 6 mei 1993 en van 12 maart 1999.



***Een aantal niet in het Groenboek aangehaalde desiderata voor eventueel verder wetgevend werk.***

Algemeen achten wij het wenselijk het toepassingsgebied van artikel 91 van de Zeewet uit te breiden enerzijds in het voordeel van de verscheper of medecontractant van de zeevervoerder, anderzijds voor alle zeetransporten met of zonder cognossement, en tenslotte ook voor de periode vóór de belading en na de lossing.

Meer bepaald in verband met de aansprakelijkheid van de lading stellen wij het hierna volgende vast.

Volgens het artikel 91 van de Zeewet die de Hague Visby regels (HVR) incorporeert, kan de verlader / afzender aansprakelijk worden gesteld voor schade die de lading veroorzaakt tijdens het maritieme vervoer.

Gelet op de toenemende complexiteit in het maritieme vervoer zowel wat de betrokken partijen betreft, de aard van de vervoerde goederen en haar verpakking, de schaalvergroting (b.v. mega containercarriers) en de accumulatie van waarden op dergelijke schepen, kan dit leiden tot zeer hoge aansprakelijkheden in hoofde van de ladingbelanghebbende.

Bovendien tonen recente ontwikkelingen en sommige buitenlandse wetgeving (m.n. COGSA UK Carriage by Sea Act 1992) aan dat er een tendens is om dergelijke aansprakelijkheden te verplaatsen naar de rechtsopvolgers van de afzender. Zo kan in hoofde van een derde drager een foutloze objectieve aansprakelijkheid ontstaan, die bovendien onbeperkt is.

Deze regelgeving is niet effectief en onbillijk:

- in hoofde van de ladingbelanghebbende gelet op een mogelijk objectieve en ongelimiteerde aansprakelijkheid die de waarde van de goederen vele malen kan overtreffen, en dit terwijl de scheepsbelanghebbende over zowel een inhoudelijke (naar voorvallen) als monetair beperkte aansprakelijkheid beschikt.  
Een dergelijke aansprakelijkheid is niet verzekeraar.
- In hoofde van de scheepsbelanghebbende lijkt de regelgeving ook niet afdoend. Een aansprakelijkheid van een verscheper die (zoals vaak voorkomt) juridisch niet te vervolgen is of een 'lege doos' is (zonder verzekering) laat het schip en andere schadelijders in de kou.

Ook met betrekking tot de aansprakelijkheid te land voor en na het maritieme vervoer of door andere transportmodi, kunnen deze vragen gesteld worden.

Het is uiteraard aangewezen dat deze problematiek op internationaal vlak wordt behandeld (cfr. HVR) en er kan verwezen worden naar de discussies in het kader van het UNCITRAL verdrag.

Het is een mogelijk aandachtspunt voor het Expertenteam Zeewet om :

- de aansprakelijkheid van de lading t.a.v. het schip en/of vervoersmodi inhoudelijk duidelijk(er) te bepalen;
- een beperkingsregime terzake te bepalen om het evenwicht tussen de diverse partijen te herstellen;
- aan te duiden wie deze aansprakelijkheid draagt en wie ze dus kan beperken.