

P. Verguts
BVZ Commissie 2

eliegis – Callens Verguts & Vennden, Brusselstraat 59, 2018 Antwerpen
20070910NOTA.RTF - A070001/PV/PVWBO - GROENBOEK - BELGISCHE ZEEWET 11/09/2007 14:06:17

Nota – Commissie 2

Besten,

Aansluitend op de vergadering van woensdag 5 september vindt u hieronder mijn antwoorden op de in het Groenboek gestelde vragen – uiteraard voor zover deze betrekking hebben op de Commissie 2.

Ik begreep dat het niet de bedoeling is dat wij uitgebreid zouden filosoferen en evenmin onze antwoorden zouden onderbouwen met verwijzing naar rechtspraak en rechtsleer. Gezien het werk dat momenteel op mij afkomt en de zeer korte tijdsperiode ter beantwoording, zou dit trouwens onmogelijk zijn. De diverse vragen beantwoord ik dan ook eerder in stenostijl.

1. Nr. 57

) Een volledige herwerking van de artikelen over de charterpartij zoals opgenomen in de Zeewet lijkt mij niet enkel wenselijk maar noodzakelijk. Niet in het minst omdat een aantal artikelen, zoals aangegeven in de voorafgaande tekst van het Groenboek, inmiddels in onbruik zijn geraakt.

2. Nr. 58

Dit nummer bevat drie vragen:

- Indien men toch aan een herwerking denkt, wordt dit naar mijn gevoel de gelegenheid om de regelgeving niet tot een minimum te beperken. Enige wetsartikelen met uitsluitend een definitie zal de partijen niet dienen.

- Het lijkt mij wenselijk om een suppletieve modelregeling uit te werken die, inderdaad, aansluit bij de internationale praktijk.

Dit betekent niet dat alle bepalingen zoals zij nu voorkomen in de Zeewet zouden moeten afgeschaft worden. Ik denk dan bv. aan het systeem van de foutvracht dat nog steeds gehanteerd wordt – en nog steeds waardevol is.

) - De regelgeving over charterpartijen moet niet dwingend worden geregeld. Verwachter en bevrachter zijn zeer vaak economisch gelijkwaardig en hun contractsvrijheid moet/mag behouden blijven.

3. Nr. 59

Het uncial-ontwerpverdrag gaat veel verder dan de HVR. Tot op heden hebben deze regels hun waarde bewezen en het lijkt mij niet opportuun om deze zonder meer af te schaffen ten gunste van de uncial-regeling.

4. Nr. 60

In de veronderstelling dat artikel 91 Zeewet zou blijven bestaan, lijkt het mij logisch dat ook andere partijen dan de cognossementhouder hierdoor zouden beschermd worden.

Ik denk dan in de eerste plaats aan de afzender. Ik realiseer mij dat dit niet de mening is van de rechtspraak (waaronder enige cassatiearresten), maar u kent de kritiek van de rechtsleer op dit punt. Bescherming van ook de afzender zou trouwens aansluiten bij sommige buitenlandse rechtspraak (waaronder deze van Engeland en Australië).

5. Nr. 61

Het strikt klassieke standpunt wat betreft het vorderingsrecht van de cognossementhouder dient naar mijn mening te worden genuanceerd.

Een subsidiair vorderingsrecht kan tevens worden toegekend aan de werkelijke schadelijder.

6. Nr. 62

Het naamcognossement is, minstens internationaal gezien, achterhaald. Mij lijkt het logisch dat het naamcognossement zonder meer zou worden geschrapt.

Dit zal ook blijken uit mijn antwoord op een verdere vraag: de regels van artikel 91 Zeewet, dienen ook op een zeevrachtbrief te worden toegepast.

7. Nr. 63

De onbeperkte aansprakelijkheid voor het niet-overeengekomen vervoer van containers aan dek behouden, is in strijd met artikel 91 zelf. De beperking van aansprakelijkheid is immers de algemene regel, terwijl de onbeperkte aansprakelijkheid de uitzondering is.

Dit laatste geldt slechts (zie art. 91, §4, 5°, c) Zeewet) indien een van de twee mogelijkheden zich hebben voorgedaan. Dus (samengevat) hetzij opzet, hetzij roekeloosheid (en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit voortvloeit) bewezen wordt.

Een doorbraak van de aansprakelijkheid zie ik derhalve bv. in het geval dat uitdrukkelijk het vervoer onder dek werd overeengekomen en toch aan dek werd vervoerd. Of indien bv. uiterst "zeegevoelig" materiaal aan dek zou worden geplaatst. Het eerste is dan een voorbeeld van opzet, het tweede van roekeloosheid.

8. Nr. 64

In de regels aangaande het cognossement staan inderdaad een aantal overbodige bepalingen. Deze moeten derhalve niet worden herraomen.

Ik citeer:

- Naam en woonplaats van de kapitein
- Nationaliteit en tonnenmaat van het schip (een en ander in art. 85 Zeewet)
- De ondertekening van het cognossement door de inlader (art. 86)
- De ondertekening van het cognossement door de inlader waarvan sprake in artikel 88

9. Nr. 65

De rechten en verplichtingen van de contractspartijen onder een zeevrachtbrief verdienen mijns inziens dezelfde behandeling als de regeling van artikel 91 Zeewet.

10. Nr. 66

Een dergelijke regeling moet eveneens van dwingend recht zijn.

11. Nr. 67

Voor zover ik het uncitral-ontwerp ken, is hierop hier en daar wel kritiek mogelijk.

Het lijkt mij logischer om de regeling van artikel 91 Zeewet te beperken tot het bestaande toepassingsgebied. D.w.z. vanaf inontvangstneming tot en met aflevering – met dan wel de eveneens bestaande contractsvrijheid voor de periode vóór inlading en na lossing.

12. Nr. 68

P. Verguts
BV2 - Commissie 2

De vraag n. 68 is voor mij niet duidelijk. Uitvoeringsagenten kunnen immers niet rechtstreeks worden aangesproken – tenzij binnen de perken zoals voorzien in de gekende cassatierechtspraak.

13. Nr. 69

Het lijkt mij logisch om ook de zeevaartpraktijk te laten aansluiten op de elektronische evolutie. Mijn kennis desaanvande is evenwel te beperkt om hierop in concreto te kunnen antwoorden.

14. Nr. 70

Het antwoord op deze vraag heb ik hierboven reeds vermeld: zowel de afzender als de geadresseerde verdienen volgens mij de bescherming van artikel 91 – waarbij ik dit laatste dus zou uitbreiden tot de zeevrachtbrief.

Ook in dit geval zie ik daarenboven een subsidiair vorderingsrecht voor de werkelijke schadelijder.

15. Nr. 74

Mijn kennis aangaande het Verdrag van Athene is te beperkt om deze vraag te kunnen beantwoorden.

16. Nr. 75

Hier geldt hetzelfde antwoord als wat betreft het nr. 74.

17. Nr. 146

De rechterlijke bevoegdheid (ratione loci) wat betreft cognossementsvervoer werd wettelijk niet voorzien. Er is dan ook geen aanleiding tot een wetswijziging, maar wel tot een Inlassing.

De uitvoering van de vervoerovereenkomst gebeurt naar mijn mening zowel in de haven van inlading als in deze van lossing. De rechter van beide plaatsen kan dertalve bevoegdheid worden toegekend.

18. Nr. 147

Het wetsontwerp sluit aan op mijn zienswijze – zie het antwoord op de vraag nr. 146.

19. Nr. 148

Een wetswijziging inzake deklading is meer dan wenselijk.

20. Nr. 149

Het wetsontwerp kan, in grote lijnen, mijn goedkeuring wegdragen.

21. Nr. 150

Vermits wij bij voorbaat niet kunnen pronostikeren wanneer de nieuwe Belgische Zeewet tot stand zal komen, lijkt het mij logisch om het wetsontwerp van zodra mogelijk in te voeren. Het zal een aantal steeds terugkerende problemen inzake bevoegdheid en deklading immers verhelpen.

Paul VERGUTS