

## **RAPPORT COMMISSIE 3 (VRAGEN 12 tot 43 en 144 tot 145)**

De Commissie was samengesteld uit mevr. Chris Van der Schueren en de heren. Maxim Van Eecke, Guy Van Spilbeeck, Herman Naeyaert, Gerald Straatman, Raf Van Gysel, Herman Lange (Voorzitter). Mr. Benoit Goemans was waarnemer voor de Herzieningscommissie.

De commissie vergaderde 4 maal.

Bij de aanvang van de werkzaamheden werden door verschillende leden van de Commissie ernstige bezwaren geformuleerd in verband met de volgende punten:

- er is niet voldoende tijd beschikbaar om op ernstige wijze onderzoek te doen naar buitenlandse wetgevingen en naar diverse andere wetten en reglementen, naar de impact van eventuele wijzigingen op andere onderdelen van het Belgisch Positief Recht, zodat groot voorbehoud moet worden geformuleerd wat de resultaten van de besprekingen betreft.
- het strikte tijdschema dat wordt opgedrongen betekent ook dat diverse belangengroepen zich niet naar behoren hebben kunnen beraden. Herhaaldelijk wordt vastgesteld dat de wetgever slecht of ondoordacht werk aflevert: een project als dit van het nieuwe zeerecht mag niet in ditzelfde euvel vervallen.
- blijkbaar wordt toch wel enige nadruk gelegd op de rederijbelangen, wat volgens sommige leden blijkt uit de aanstelling van de leden van de Herzieningscommissie. De vrees is dus aanwezig bij sommigen (cargo-verzekeraars, makelaars, ...) dat de uiteindelijke resultaten eenzijdig zullen zijn: een veel bredere algemene consultatie had wenselijk geweest

De diverse vragen hebben in de commissie soms aanleiding gegeven tot lange besprekingen en interessante gedachtewisselingen.

Het hierna volgend overzicht is uiteraard slechts een bondige samenvatting van het besprokene.

### **Artikelsgewijze bespreking:**

Vragen 12 en 13: het is inderdaad wenselijk om in de nieuwe Belgisch Zeewet, en dit in het eerste artikel of in de eerste artikelen, omschrijvingen te geven van al de in de tekst gebruikte begrippen, dit naar analogie met de techniek gebruikt door de Vlaamse Decreetgever. Het is niet wenselijk om per onderdeel afwijkende begripsomschrijvingen op te geven. Dit geeft alleen maar aanleiding tot verwarring.

Vraag 14: het is correct dat de omschrijving in de huidige Zeewet van de begrippen “zeeschip” en “binnenschip” voorbijgestreefd zijn. Aanverwante wetgevingen moeten wellicht nagezien worden ten einde de begripsomschrijving die zal gebezigd worden, uniform te maken. Gesuggereerd wordt de definities, zoals deze gebruikt worden in Solas en Marpol, ook te gebruiken in de Nieuwe Zeewet. Zie ook het antwoord op vraag 16.

Vraag 15: het schijnt logisch om het winsttoogmerk als toepassingscriterium te verlaten. De Commissie wisselde o.m. van gedachten over de vraag wanneer wordt een pleziervaartuig een passagierschip, is een jetski een schip, quid vissersvaartuigen...?

Vraag 16: er moet uiteraard een duidelijke begripsomschrijving komen van wat een binnenschip is en wat een zeeschip, het criterium “gewoonlijk in de territoriale zee gebruikt worden”, is wellicht niet zo gelukkig want te vaag: wat is “gewoonlijk”? Waarom is indertijd de bepaling die voorschreef dat vaartuigen die gewoonlijk in de territoriale zee varen, als binnenschepen worden aangemerkt, gewijzigd? De Commissie heeft op deze vraag geen antwoord kunnen geven.

Vraag 17: ook hier wordt verwezen naar de definities in Solas en Marpol: als deze zouden gehanteerd worden is het duidelijk welke baggerschepen zeevaartuigen zijn, en welke binnenvaartuigen.

Vraag 18: het antwoord op deze vraag is positief. Het moet wel overzichtelijk blijven. De opmerking werd gemaakt dat de definitie van “schip” in het Nederlands wetboek te ruim is: in theorie zou volgens deze definitie ook een badeend onder het begrip “schip” vallen.

Vraag 19: in principe ja, maar opletten voor de immuniteitsregels.

Vraag 20: is volgens de Commissie een onbegrijpelijke vraag: de algemene regels van de verhouding tussen de normen gelden immers zonder meer.

Vraag 21: het antwoord van de Commissie is negatief. Het lijkt weinig aangewezen om uitgebreide bevoegdheden te verlenen aan de uitvoerende macht. Hoogstens kan in beperkte gevallen, zoals het aanpassen van bedragen aan muntontwaarding, of het aanpassen van aansprakelijkheidsgrenzen aan wijzigende internationale ontwikkelingen, de mogelijkheid voorzien worden van een tussenkomst van de uitvoerende macht.

Artikel 22: de Commissie is van oordeel dat er geen redenen tot wijziging zijn: het statuut van het schip blijkt uit de definitie. Het principe van het roerend karakter dient behouden te blijven. Voor wat bepaalde tuigen als boorplatforms betreft, moet het onderscheid gemaakt worden tussen boorplatforms die drijvend zijn, weze het dan verankerd, en boorplatforms die vast aan de bodem bevestigd zijn: in dergelijk geval gaat het niet meer om een roerend goed.

Vraag 23: het antwoord is positief. Het is aangewezen dat de rechten op een schip beheerst worden door het recht van de staat op wiens grondgebied de inschrijving heeft plaatsgevonden, zijnde dus het register van oorsprong.

Vraag 24: het antwoord is negatief. De relevante IPR regels staan reeds in het IPR Wetboek, het heeft geen zin deze te herhalen.

Op artikel 25 is het antwoord van de Commissie positief.

Wat vraag 26 betreft kan dit misschien overwogen worden, maar de Commissie ziet eigenlijk geen probleem.

Vraag 27 wordt negatief beantwoord.

Idem wat vraag 28 betreft.

I.v.m. de vraagstelling 29 is de Commissie van oordeel dat uit onverdeeldheid treden ten allen tijde mogelijk moet zijn (eventueel na een eerste vaste termijn), en alleszins indien er een onverenigbaarheid optreedt ten opzichte van de oorspronkelijke intentie van de medeëigenaars.

Vraag 30 heeft aanleiding gegeven tot hevige discussies in de Commissie: er is geen eenduidig antwoord, wellicht gelet op de verschillende belangengroepen die door de leden van de Commissie worden vertegenwoordigd.

Een voorzichtige afweging van deze diverse belangen is geboden.

Wat vraag 31 betreft zijn verschillende leden van de Commissie van oordeel dat de huidige regeling best behouden blijft: er is nu een bepaald evenwicht dat voor alle partijen aanvaardbaar is, en de toetreding tot het Verdrag van 6 mei 1993 zou een stap achteruit zijn.

Dit is vnl. de mening van cargobelanghebbenden en hun verzekeraars, die van mening zijn dat het nu bestaande evenwicht niet mag verbroken worden in het voordeel van de rederijen: door het verlaten van de conventie van 1926 zouden de goederenbelanghebbenden hun voorrecht voor ladingschade verliezen.

De conventie van 1993 laat weliswaar toe dat de verdrag sluitende partijen bijkomende voorrechten creëren, maar deze nemen dan slechts rang na de hypotheke, wat geen enkele zekerheid meer biedt.

De ratificatie van het verdrag van 1993, zeker indien ook zou overwogen worden het verdrag van 1999 mbt. het conservatoir beslag te ratificeren zou de goederenbelanghebbenden en hun verzekeraars in de grootste onzekerheid plaatsen wat hun verhaalsmogelijkheden tegen de rederijen betreft.

Zij zijn dus voor het behoud van de huidige toestand.

Anderzijds heeft een lid, dat de rederijbelangen vertegenwoordigde, laten gelden dat de toetreding tot het Verdrag van 1993 wel in overweging zou moeten genomen worden, daar het een grotere bescherming biedt aan de hypothecaire schuldeisers: in de bestaande regeling worden dezen immers regelmatig geconfronteerd met voorheen ongekende bevoorrechte vorderingen en met de problematiek van de samenloop.

Er wordt wel toegegeven dat het Verdrag van 1993 slechts door weinig maritieme landen werd geratificeerd, en dat het een aantal voorrechten afschaft, wat misschien ook niet wenselijk zou zijn.

Misschien is, aldus dit lid, een tussenoplossing het overwegen waard, die er zou in bestaan dat bepaalde principes van het Verdrag van 1993 in het nieuwe wetboek zouden worden opgenomen.

In de commissie was wel een meerderheid voor een verplichte verzekering tot dekking van de aansprakelijkheid tegenover passagiers.

Het antwoord op vraag 32 is dus niet unaniem negatief.

Het antwoord op vraag 33 is positief, zo ook op vraag 34.

Wat vraag 35 betreft is het niet duidelijk welke innovaties bedoeld worden. In het kader van een modernisering van de geldende wettelijke bepalingen, zou het wel aangewezen zijn te voorzien dat consultatie van het Register van de Hypotheekbewaarder mogelijk is via internet.

Bij vraag 36 heeft de Commissie zich afgevraagd over welke "bestaande rechtspraak" het gaat.

Het antwoord op vraag 37 is positief: na gedwongen verkoop in een land dat partij is bij de 1926 Conventie, zou een Belgisch schip gezuiverd dienen te zijn.

De antwoorden op de vragen 38 en 39 zijn positief. De Commissie heeft desbetreffend ook het standpunt gevraagd van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege, maar gezien de beperkte tijd, kon geen tijdig antwoord bekomen worden.

Wat vraag 40 betreft opteert de Commissie voor een bevestiging van de bestaande toestand.

Het antwoord op vraag 41 is eerder negatief. Overigens en dit terzijde, waarom zou wat betreft het arbeidsrechtelijk statuut van zeevarenden niet kunnen verwezen worden naar de arbeidsovereenkomstenwet van '76, zodat de vetuste wet van 1928 kan worden afgeschaft.

Wat vraag 42 betreft zijn meerdere leden van de Commissie van mening dat het huidige artikel 46 moet behouden blijven.

Vooraf de vertegenwoordigers van de cargobelangen en hun verzekeraars menen dat aan artikel 46 niet mag getornd worden.

Trouwens het Belgische recht is helemaal geen unicum, zie de vordering in rem in het Angelsaksische recht.

Het huidig artikel 46 biedt een bescherming aan derden die enkel het schip kennen, en het beschermt ook de leveranciers van goederen en diensten.

Wat de gevolgen betreft van het afschaffen van de zakelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar werd verwezen naar de situatie in Frankrijk waar verhaal van leveranciers en goederenbelanghebbenden in de praktijk dikwijls onmogelijk blijkt te zijn.

De aanpassing van artikel 46, samen met de eventuele ratificatie van de verdragen van 1993 en 1999 zou de rederijen in de praktijk een quasi-immuniteit verlenen wat onaanvaardbaar is.

Daar staat tegenover dat een lid heeft doen opmerkingen dat de door de Belgische rechtspraak gehanteerde interpretatie van artikel 46 zeer verregaand is, nu de geregistreerde eigenaar kan aangesproken worden, ook voor die verbintenissen die de kapitein uitdrukkelijk aangegaan heeft voor een andere partij, zoals bv. reisbevrachters die enkel met de tijdbevrachter hebben geconsulteerd, e. a.

Er werd geargumenteed dat dergelijke fictie niet in andere maritieme landen bestaat, en dat, zo het de bedoeling is België als maritieme cluster aantrekkelijker te maken, het aanbeveling zou verdienen een betere afbakening van artikel 46 te overwegen

Als antwoord op vraag 43 kan worden bevestigd dat het aanbeveling verdient de privaatrechtelijke vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein duidelijk te omschrijven, zowel wat de betekening aan de kapitein, als door de kapitein, als vertegenwoordiger van de reder, betreft.

Deze vertegenwoordigingsbevoegdheid dient algemeen te zijn. In één beweging zou ook kunnen bepaald worden dat betekeningen van dagvaardingen en andere gerechtelijke akten aan de rederijen geldig aan de agent van de rederij kunnen gebeuren.

Enige omzichtigheid moet hierbij volgens een lid van de Commissie wel aan de dag gelegd worden: bepaalde agenten vertegenwoordigen soms tientallen rederijen, dikwijls in een eerder los contractueel verband, wat problemen kan scheppen voor het tijdig doorsturen van gerechtelijke stukken. Dit is misschien eerder een probleem van burgerlijk (mandaat) en gerechtelijk recht...

Hierbij werd door een ander lid opgemerkt dat de rederijen dan maar zorgvuldiger moeten zijn bij de keuze van hun agenten, en er voor moeten zorgen dat dezen duidelijke instructies krijgen.

Vraag 144: het antwoord is positief. Er kan in dit verband misschien gedacht worden aan een bepaling die het gebruik van vreemde talen in maritieme processtukken regelt, al is dit misschien niet onmiddellijk zo evident..

Het antwoord op vraag 145 tenslotte is negatief: het is inderdaad wellicht een gelegenheid om de bodemerij naar de geschiedenisboeken te verwijzen.

De voorzitter houdt er aan de leden van Commissie 3 te danken voor de aangename sfeer tijdens de besprekingen en voor hun positieve bijdragen, ook al waren er, zoals uit dit verslag blijkt, grote meningsverschillen.

Dit heeft de leden van de Commissie niet belet om op vriendelijke en constructieve wijze van gedachten te wisselen.

De Voorzitter heeft ieders inbreng als bijzonder positief en verrijkend ervaren.

Herman LANGE

Oktober 2007.