

**DE ZAKELIJKE AANSPRAKELIJKHEID  
VAN DE SCHEEPSEIGENAAR**

**Achtergrondnota ter voorbereiding van het  
Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet**

**door  
Prof. Dr. Em. Leo Delwaide**

**22 mei 2007**

## 1. De oorsprong van de beperkte aansprakelijkheid.

Het concept van de beperkte aansprakelijkheid werd over de eeuwen heen geleidelijk aan gevormd. De noxale afstand, de averij grosse, het door het Romeinse recht gecreëerde bestemmingsvermogen, de Romeinsrechtelijke mede eigendom en de verschillende Middeleeuwse vormen van vereniging aan boord, het wettelijk en het verdragsrechtelijk bezitloos pandrecht op het schip hebben allen bijgedragen tot het ontstaan van het idee dat men nooit voor meer aansprakelijk kon zijn dan tot beloop van de waarde van schip en vracht.

### A. De “noxale afstand”.

In Rome kende men de “noxale afstand” van de schuldlige aan het slachtoffer, dat vrij over de afgestane schuldlige kon beschikken. Dit systeem werd uitgebreid tot dieren en goederen die schade hadden berokkend<sup>1</sup>. Het werd voortgezet in het oude Germaanse gewonterecht<sup>2</sup>. Toch moet worden vastgesteld dat de “noxale afstand” het Romeinse recht niet echt overleefd heeft. In Frankrijk maakte de “noxale afstand” nooit deel uit van het gemeenrecht en hij verdween volledig door de invoering van artikel 1385 Burgerlijk Wetboek dat de persoonlijke aansprakelijkheid invoerde van de eigenaren van dieren voor schade door deze dieren toegebracht<sup>3</sup>. Ook voor zaakschade heeft artikel 1384 lid 1 de persoonlijke aansprakelijkheid ingevoerd. Toch blijft in het strafrecht als overblijfsel van de “noxale afstand”, de verbeurdverklaring bestaan<sup>4</sup>.

Volgens de grote Amerikaanse rechtsgeleerde Oliver Wendell HOLMES is het principe van de “noxale afstand” overgegaan in de zeerechtelijke gewoonten<sup>5</sup>. Daarom was volgens hem in

---

<sup>1</sup> Fernand de VISSCHER, “La nature juridique de l’abandon noxal”, 8 *Revue historique de droit français et étranger*, 1930, (pp. 411-471), pp. 444-454 ; Zie ook de Bijbel, *Exodus*, 21.28 ; Plutarchos, *Leven van Beroemde Mannen*, Solon ; Plato, *Wetten*, Boeken 9 en 11 ; Wet der XII Tafelen, « noxae deditio » : Gaius, *Instituten*, A.C. OLTMANS, (ed), Groningen, Tjeenk Willink, 1967, pp. 187-188; J.J. DONOVAN, “The Origins and Development of the Limitation of Shipowners’ Liability”, 53 *Tulane Law Review*, 1979, (pp. 999-1045), p. 1000; Oliver Wendell HOLMES Jr., *The Common Law*, Boston, Little, Brown and Company, 1881, (Mark DE WOLFE HOWE, ed., (337 p.), London, Melbourne, Macmillan, 1968, Lecture I, “Early Forms of Liability”, pp. 5-33.

<sup>2</sup> Fernand de VISSCHER, “La nature juridique de l’abandon noxal”, 8 *Revue historique de droit français et étranger*, 1930, (pp. 411-471), pp. 444-454 met noot 39, p. 450, met verwijzing naar de *Sachsenspiegel* (II, 40), de *Schwabenspiegel* (c. 204), naar de oude Vlaamse oorkonden met citaat van WARNKOENIG, *Flandrische Staats- und Rechtsgeschiede bis zum Jahre 1305*, (III), II, 2 (178 + 270 p.), Wiesbaden, Dr. Martin Sändig oHG, 1836-1837, p. 193 en p. 39 Supplement, en naar het *Gulathingsbok*, Hfdst 163, 165, 204; Rudolf MEISSNER, *Norwegisches Recht: das Rechtsbuch des Gulathings* (208 p.), Schriften der Akademie für Deutsches Recht, Gruppe Rechtsgeschiede (Dr. Hans FRANK Hrsgbr.), Germanenrechte, Texte und Uebersetzungen, Band 6, Weimar, Verlag Herm. Böhlau Nachf., 1935.

<sup>3</sup> Lucien MICHON, *Les obligations “propter rem” dans le Code civil*, (264 p.), proefschrift Univ. Nancy, Nancy, Imprimerie A. Nicolle, 1891, n° 5, p. 7.

<sup>4</sup> Artikelen 7 en 42 tot 43bis Wetboek van Strafrecht. Zie hierover historisch, met verwijzing naar de « *Deodant pro Rege* »: Leo DELWAIDE, “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 124-125 en noot 64.

<sup>5</sup> Oliver Wendell HOLMES Jr., *The Common Law*, Boston, Little, Brown and Company, 1881, (Mark DE WOLFE HOWE, ed., (337 p.), London, Melbourne, Macmillan, 1968, Lecture I, “Early Forms of Liability”, (pp. 5-33), noot 39, p. 24 en pp. 27-28; Leon HENNEBICQ, *Principes de droit maritime comparé*, (III), II, 1, “Le droit général des armements” (335 p.), Bruxelles, Larcier, La Haye, Belinfante, 1910, (nrs 7 tot 98, pp. 11-128), n° 9, p. 13 ; Leo DELWAIDE, “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 125-128 ; *Contra* : MARSDEN, *On the Law of Collisions at Sea*, 9th Ed.,

het Duitse recht de schuldeiser van een reder een *Schiffsgläubiger*, een schuldeiser van het schip. Terzake van aanvaring wordt het schip aansprakelijk gesteld, zelfs wanneer het in bevrachting werd gegeven met overgave van rederschap en de kapitein door de bevrachter werd aangesteld, wat de persoonlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar volledig uitsluit, zelfs voor *culpa in eligendo*. Ook de maritieme voorrechten hebben een zakelijk karakter en verlenen het volgrecht aan de bevoorrechte schuldeiser. Het schip kan mitsgaders in beslag genomen en verkocht worden, ook al is er van enige persoonlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar geen sprake. Historisch wordt deze regel dikwijls uitgelegd door de omstandigheid dat het schip de enige garantie vormt voor de schuldeiser, vooral wanneer het om een buitenlands schip ging. Voor HOLMES ging het hier om een zakelijke aansprakelijkheid<sup>6</sup>.

### B. De verdeling van de risico's op zee.

Sinds de Phoenicische tijd wordt de scheepvaart beschouwd als een belangengemeenschap met solidariteit tussen alle belangen. Deze idee heeft aanleiding gegeven tot de averij-grosse<sup>7</sup>. Het gaat hier om een begrip waarbij in geval van een vrijwillige opoffering van een der dragende waarden in het gemeenschappelijk belang van schip en lading, alle geredde waarden samen met de opgeofferde waarden moeten bijdragen in de vergoeding van de aldus berokkende schade. Het gaat om een systeem van spreiding van risico's tussen alle belangen aan boord. Het heeft eveneens bijgedragen tot de gedachte dat men "van de zee niet meer kan terugnemen dan men ze heeft toevertrouwd".

### C. Het door het Romeinse recht gecreëerde bestemmingsvermogen ter beperking van het verhaal van de schuldeisers.

Het Romeinse recht kende de beperking van de aansprakelijkheid van de reder als dusdanig niet. Integendeel, de "*actio exercitoria*" ging uit van de onbeperkte aansprakelijkheid van de reder, solidair met de kapitein in de mate dat deze handelde binnen de perken van zijn mandaat. Desondanks had het Romeinse recht de "*actio de peculio*" in het leven geroepen<sup>8</sup>.

---

(Andrew Dewar GIBB, Ed.) (606 p.), London, Stevens & Sons, 1934, p. 163 ; Frederic ROCKWELL SANBORN, *Origins of the Early English Maritime and Commercial Law* (424 p.), The American Historical Association (Ed.), 1<sup>st</sup> ed., New York and London, s.e., 1930, Reprint by Professional Books Ltd., Abingdon, Oxon, England, 1989; P.K. SOTIROPOULOS, *Die Beschränkung der Reederhaftung, eine rechtshistorische und rechtsvergleichende Studie* (422 p.), Uebersee Studien zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht (Hans MÖLLER und HANS WÜRDINGER Hrsgbr.), Heft 30, Berlin, Walter de Gruyter & C°, 1962, p. 39. .

<sup>6</sup> In het Frans spreekt men nog van "assurance-corps", dwz op "le corps du navire".

<sup>7</sup> De oudste sporen hiervan zijn terug te vinden in de Talmuds van Jeruzalem en Babylon. Zie Arthur DESJARDINS, *Traité de droit commercial maritime* (IX), IX (558 p.), Paris, Pédone-Lauriel, 1890, p. 7 ; Graaf Jacques PIRENNE, « A propos du Droit commercial phénicien antique », *Communication à l'Académie Royale de Belgique, Bulletin de la Classe des Lettres et des Sciences morales et politiques*, 1959, pp. 586-614 ; Jean DAUVILLIER, « Le droit maritime phénicien », *Revue internationale des Droits de l'Antiquité*, 1959, pp. 33-64 ; S.M. PASSAMANECK, « Traces of Rabbinical Maritime Law and Custom », *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis*, 1966, pp. 525-551. Zie ook de Bijbel, Boek Jonas, I, 4-5 ; Handelingen der Apostelen, Hdstk 27, 18-19. Zie eveneens de *Digestae* van Justinianus, Boek 14. Zie ten slotte Achilles TATIUS, *De Roman van Leucippe en Clitopoon*, Boek III, par. 1 tot 5.

<sup>8</sup> Zie hierover: E.J. BEKKER, "Zweckvermögen, insbesondere Peculium, Handelsvermögen und Aktiengesellschaften", 4 *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht* (L. GOLDSCHMIDT, Hrsgbr.) (663 p.), Erlangen, Verlag von Ferdinand Enke, sd., pp. 499-567; Raymond SALEILLES, "Etude sur l'histoire des sociétés en commandite", *Annales de droit commercial*, 1895, nrs 1 tot 19, pp. 10-26 ; nrs 20 tot 48, pp. 49-79 ; 1897, nrs 49 tot 70, pp. 29-49 n° 5, pp. 13-14 ; Andrea di PORTO, *Impresa collettiva e schiavo « manager » in*

Het “*peculium*” was een onderdeel van het vermogen, dat door de vader of de eigenaar van een slaaf kon “bestemd” worden voor bepaalde activiteiten van de zoon of de slaaf<sup>9</sup>.

Hoewel de “*actio de peculio*” geen deel uitmaakte van het zeerecht heeft zij ongetwijfeld bijgedragen tot het ontstaan, vele eeuwen later, van het idee van de beperkte aansprakelijkheid.

D. De verdeling van de risico's op zee door de Romeinsrechtelijke mede eigendom en de verschillende middeleeuwse verenigingsvormen: de “*koinoonia*”, de “*colonna*”, de “*commenda*” en de “*felag*”.

Het gaat hier om verschillende methodes die door de zeevaartpraktijk werden bedacht om, zoals bij de averij grosse, de risico's van de zee te spreiden<sup>10</sup>. In de Romeinsrechtelijke mede eigendom bleef elke mede eigenaar meester van zijn aandeel, dat hij vrij kon verkopen of in pand geven. Ook de hedendaagse “*Partenreederei*” heeft nog dit dubbele karakter van vennootschap en onverdeeldheid<sup>11</sup>. Dit systeem van mede eigendom, dat voortgezet werd in de Byzantijnse “*koinoonia*”<sup>12</sup> bevatte de kern van de Middeleeuwse beperking van aansprakelijkheid van de mede eigenaren zoals dit later wordt aangetroffen in de “*colonna*” en in de “*commenda*”. De “*koinoonia*” van het Byzantijnse recht was een vennootschap die de verdeling van winsten en verliezen impliceerde<sup>13</sup>. Ingevolge de schaarste aan kapitalen en het niet bestaan van de zeeverzekering in de Middeleeuwen kwamen toen verschillende

---

*Roma antica* (407 p.), Università di Roma, Pubblicazioni dell'Istituto di Diritto romano e dei Diritti dell'Oriente Mediterraneo, LXIV, Milano, Dott. A. Giuffrè, Editore, 1984; Georges MIRKOVITCH, *Navire et patrimoine de mer* (311 p.), Proefschrift Univ. Bordeaux (Julien BONNECASE, dir.), Bordeaux, Imprimerie de l'Université, 1932, pp. 275-278.

<sup>9</sup> Door de “*actio de in rem verso*” konden de medecontractanten van de zoon of de slaaf zich tegen de vader of de meester keren in de mate dat deze voordeel hadden gehaald uit de activiteiten van de zoon of de slaaf: D. 15. 3. 1, pr., ULPIANUS over Boek 29 van het Edict.

Door de “*actio tributoria*” waardoor de vader of de eigenaar van de slaaf in samenloop kwamen met de schuldeisers van de onder-vermogens die bestonden binnen de “*peculio*” (*merces peculiares*): D. 14.4.1, pr., ULPIANUS betreffende Boek 29 van het Edict.

Door de “*actio quod jussu*” waardoor de vader en de eigenaar van de slaaf onbeperkt met hun eigen vermogen aansprakelijk werden in de mate dat zij aan de zoon of de slaaf het bevel hadden gegeven het contract te sluiten dat aanleiding gaf tot de vordering van de schuldeiser: D. 15.4.1, pr., ULPIANUS betreffende Boek 29 van het Edict. Zie hierover eveneens art. 2.1 van het Verdrag van Brussel van 25 augustus 1924, art. 1.1 van het Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 en art. 4 van het Verdrag van Londen van 19 november 1976.

<sup>10</sup> Leo DELWAIDE, “*Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire*”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 134-146.

<sup>11</sup> In Rome weliswaar zonder toepassing van het meerderheidsbeginsel : Leo DELWAIDE, “*Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire*”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), p. 135 ; zie nochtans Edgar RUHWEDDEL, *Die Partenreederei, Das Erscheinungsbild einer historisch gewachsenen Gesellschaft im modernen Recht* (483 p.), Bielefeld, Verlag Ernst und Werner Giesecking, 1973, noot 115, p. 31.

<sup>12</sup> Hierover is niets aan te treffen in Boek 53 van de Basiliëken, dat het zeerecht bevat, maar des te meer in de “*Nomos Rhodioon Nautikos*”, een gewoonterechtelijke verzameling die gedateerd wordt tussen 650 en 850; zie hierover de literatuur aangehaald in Leo DELWAIDE, “*Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire*”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), p. 137, noot 127.

<sup>13</sup> Leo DELWAIDE, “*Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire*”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 136-137. Zie nochtans de onopgeloste vraag tussen welke personen deze vennootschap werd gesloten: Levin GOLDSCHMIDT *Universalgeschichte des Handelsrechts* (468 p.), Stuttgart, verlag von Ferdinand Enke, 1891, 2. Neudruck, Aalen, Scientia verlag, 1973, p. 336; zie ook Julie VELISSAROPOULOS, *Les Naoclères grecs* (381 p.), Genève, Librairie Droz, Paris, Librairie Minard, 1980.

zeerechtelijke vennootschapsvormen ontwikkeling. De oudste was de “*colonna*” uit de “*Tabula Amalfitana*”, een verzameling van de 10<sup>e</sup> eeuw uit Amalfi<sup>14</sup>. Zij verenigde allen die deelnamen aan een scheepvaartexpeditie: de mede eigenaren van het schip, de handelaren die met hun goederen meereisden en de zeelieden die hun werk verschaften. Het ging om een tijdelijke, tot de zeereis beperkte vennootschapsvorm, waarin het vermogen van de vennootschap werd gescheiden van het persoonlijk vermogen van de vennoten. In de latere “*commenda*” uit het “Consulaat van de Zee”, een in vele talen vertaalde gewoonterechtelijke verzameling van Catalaanse oorsprong uit de 13<sup>e</sup> eeuw<sup>15</sup>. Hier heeft het schip de bovenhand gekregen over de lading. De medereders reisden niet meer mee doch hadden mandaat verleend aan de “*senyor de la nau*”. Buiten de thuishaven kon deze leningen aangaan in het belang van het schip met dien verstande dat de expeditieleider zelf onbeperkt aansprakelijk werd voor hetgeen hij aldus ontleende, terwijl de achtergebleven medereders slechts aansprakelijk waren tot beloop van hun inbreng. Hetzelfde concept kwam op autonome wijze tot ontwikkeling in het Scandinavische recht waar in een wet van Koning HAAKON de OUDERE uit 126 sprake is van een zeerechtelijke vennootschap, de “*felag*”, welke nagenoeg volledig met de “*commenda*” overeenstemt<sup>16</sup>. In het Scandinavische recht ging men echter niet uit van de wil van de partijen maar van de zakelijke vaststelling dat een vermogen met een ander werd samengebracht en de verdeling geschiedde niet a rato van de inbrengen maar a rato van het aantal deelnemers. Ook werd niet verwezen naar de aansprakelijkheid omdat het Scandinavische zeerecht berustte op de risico’s van de zee<sup>17</sup>.

#### E. Het wettelijk en het verdragsrechtelijk bezitloos pandrecht op het schip.

De zeevarenden moesten ook krediet kunnen verkrijgen om hun reis te kunnen aanvangen of voortzetten. Van in de tijd van het Oude Griekenland werd de oplossing gezocht in een lening welke gewaarborgd werd door een bezitloos pandrecht op het schip en/of de lading, e.e.a. onder de opschortende voorwaarde van de behouden aan- of terugkomst van schip en lading<sup>18</sup>. Via de voorrechten en de hypotheken uit het Oud-Griekse en het Romeinse recht, ontstond in de Middeleeuwen de bodemerij, een lening op de bodem van het schip, in het belang van het

<sup>14</sup> Leo DELWAIDE, “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larquier, Gent, Larquier, 2003, (pp. 107-258), pp. 138-139. Naast de “*colonna*” waren er in de vroege Middeleeuwen ook de “*conserva*” en de “*germinamento*”.

<sup>15</sup> Leo DELWAIDE, “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larquier, Gent, Larquier, 2003, (pp. 107-258), pp. 140-142.

<sup>16</sup> Leo DELWAIDE, “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larquier, Gent, Larquier, 2003, (pp. 107-258), pp. 142-146. De “*felag*” leunt aan bij de “*hjafelag*” en bij de “*kiraz*” uit Arabië.

<sup>17</sup> Léon HENNEBICQ, *Principes de droit maritime comparé* (III Dln), II, 1, « Le droit général des armements » (335 p.), Bruxelles, Larquier, Den Haag, Belinfante, 1910, n° 19, p. 32.

<sup>18</sup> Zie hierover U.E. PAOLI, “Il prestito marittimo nel Diritto Attico”, *Studi di Diritto Attico* (344 p.), Firenze, R. Bemporad & Figlio, 1930, pp. 9-137 ; U.E. PAOLI, « Ipoteca e apotimèma nel Diritto Attico », *Studi di Diritto Attico* (344 p.), Firenze, R. Bemporad & Figlio, 1930, pp. 165-186 ; Leo DELWAIDE, “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larquier, Gent, Larquier, 2003, (pp. 107-258), pp. 146-157.

aanvatten of het voortzetten van de reis<sup>19</sup>. De bodemerij was een zakelijke lening aan het schip zelf<sup>20</sup>. Het schip als bezitloos pand vormde aldus een bestemmingsvermogen.

#### F. De eerste verwijzing naar een beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

De eerste formele verwijzing naar de beperkte aansprakelijkheid is van de hand van Huigh DE GROOT<sup>21</sup>. Hij zette zich af tegen de Romeinsrechtelijke opvatting van de “*actio exercitoria*” waarbij de reder solidair met zijn kapitein gehouden was. Hij schreef dat in Holland, waar de handel sinds lang bloeide, de opvatting van het Romeinse recht nooit ingang had gevonden maar dat daar de gewoonte was ontstaan de deelgenoten aan het zeeavontuur, weliswaar solidair onder elkaar aansprakelijk te houden, doch niet voor meer dan voor wat zij gezamenlijk aan de zee hadden toevertrouwd<sup>22</sup>.

## 2. De verschillende opvattingen betreffende de beperkte aansprakelijkheid.

#### A. De Franse opvatting van de afstandswaarde van schip en vracht.

Krachtens Boek II, Titel 8, artikel 2 van de *Ordonnance de la Marine* van 1681, waren de scheepseigenaren aansprakelijk voor de handelingen en nalatigheden van de kapitein, doch enkel tot beloop van schip en vracht indien zij daarvan afstand hadden gedaan: “*Les propriétaires de navires sont responsables des faits du maistre, mais ils en demeureront déchargez, en abandonnant leur bâtiment et le fret*”. Dit principe werd over genomen door artikel 216 *Code de Commerce*<sup>23</sup>.

In Frankrijk en België hebben een aantal auteurs de voormelde regel van de *Ordonnance de la Marine* en van de *Code de Commerce*, bekeken vanuit historisch oogpunt en ook vanuit het oogpunt van de mogelijkheid om afstand te doen van schip en vracht. Vanuit dit standpunt was het duidelijk dat de voormelde regel een bestemmingsvermogen beoogde, waardoor elke aanspraak van de schuldeisers op het overige vermogen van de scheepseigenaar uitgesloten was.

<sup>19</sup> CLEIRAC, *Les us et coutumes de la mer* (583+87 p.), Rouen, Jean Berthelin, 1671 chap. XVIII, « Du guidon de la mer », (pp. 276-279) ; Enrico BENZA, *Il Contratto di Assicurazione nel Medioevo*, Studi e Ricerche (238 p.), Genova, Tipografia Marittima Editrice, 1884, pp. 41-43 ; Georges RIPERT, *Droit maritime*, 4<sup>ème</sup> éd., (III), I (849 p.), Paris, Rousseau & Cie, 1950, n° 1179, p. 115.

<sup>20</sup> Georges RIPERT, *Droit maritime*, 4<sup>ème</sup> éd., (III), I (849 p.), Paris, Rousseau & Cie, 1950, nrs 1188 tot 1190, p. 120, met verwijzing naar Balthasar-Marie EMERIGON, *Traité des assurances et des contrats à la grosse* (II) (649+744 p.), Marseille, Jean Mossy, 1783 ; de COURCY, *Questions de droit maritime* (IV), I (417 p.), Paris, A. Cotillon & Cie, 1877, p. 35 ; Arthur DESJARDINS, *Traité de droit commercial maritime, o.c.*, (IX), V (572 p.), n° 1135.

<sup>21</sup> Inleydinghe tot de Hollandsche Rechts geleertheit, 's Gravenhage, Hillebrand Jacobsz. Van Wouw, 1631, Boek III, Deel I, par. 32; Recht van Oorlog en Vrede, Boek II, cap. XI, par. 13.

<sup>22</sup> Leo DELWAIDE, “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), p. 157 en voetnoot 248.

<sup>23</sup> “*Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, pour ce qui est du navire et de son expédition. La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret*”.

De eerste die voor het probleem een argumentatie voorstelde was B. ABRAM<sup>24</sup>. Voor hem lag het probleem buiten de oplossingen van het Burgerlijk Wetboek. De oorsprong lag in de eigendom zelf van het schip. Enkel het schip en de vracht dienden in te staan voor de fouten welke begaan werden door degenen waaraan de leiding van het schip was toevertrouwd, dat moest dienen als waarborg voor hun verbintenissen. Derden hadden zich volgens deze auteur niet in te laten met de overeenkomsten waartoe het gebruik van het schip aanleiding kon geven. Zij hadden dit schip als onderpand en moesten zich voor de realisatie van dit pand wenden tot de eigenaar van het schip. De stellingen van ABRAM werden gevolgd door Constant SMEESTERS in België<sup>25</sup> en later door SMEESTERS en WINKELMOLEN<sup>26</sup> en, in het vervolg daarvan, door de eensgezinde Belgische rechtspraak<sup>27</sup>. In Frankrijk werd de zakelijke aansprakelijkheid verder voorgestaan door Julien BONNECASE<sup>28</sup>. De meest duidelijke voorstander van de zakelijke of objectieve aansprakelijkheid van de scheepseigenaar was Paul CHAUVEAU<sup>29</sup>.

### B. De Franse opvatting betreffende de persoonlijke aansprakelijkheid.

Ondanks de duidelijke verwijzing naar het bestemmingsvermogen<sup>30</sup>, herhaalden een aantal belangrijke Franse auteurs, zoals LYON-CAEN en RENAULT, DANJON en RIPERT dat de persoonlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar de aansprakelijkheid van het gemeenrecht uitmaakt<sup>31</sup>. De persoonlijke aansprakelijkheid belaaft degene die ze oploopt met de noodzaak om de geleden schade volledig te vergoeden, waarbij zijn volledige huidige en

<sup>24</sup> B. ABRAM, "L'affrèteur qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes de ce capitaine en vertu de l'article 1384 du Code civil?", *XXII Revue Internationale de Droit Maritime* (Revue Autran), 1906-1907, (pp. 559-576), pp. 562-564; Zie hierover Leo DELWAIDE, "Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire", in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 167-168.

<sup>25</sup> Constant SMEESTERS, *Droit maritime et droit fluvial* (III), I (504 p.), Brussel, Vve F. Larcier, 1911, n° 80, pp. 99-101.

<sup>26</sup> Constant SMEESTERS et Gustave WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial*, (III), I (664 p.), Brussel, Larcier, 1929, n° 94, pp. 131-134; zie ook Leo DELWAIDE, "Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire", in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 168-169.

<sup>27</sup> Zie de rechtspraak aangehaald door Leo DELWAIDE, *o.c.*, noot 304, p. 169.

<sup>28</sup> Julien BONNECASE, *Traité de Droit commercial maritime*, (700 p.), Paris, Sirey, 1923, n° 443, p. 459; id. *Précis élémentaire de droit maritime* (708 p.), Paris, Sirey, 1932, n° 428, pp. 394-395; zie ook Leo DELWAIDE, "Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire", in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 169-172; zie eveneens Georges MIRKOVITCH, *Navire et patrimoine de mer* (311 p.), Doctoraal Proefschrift Univ. Bordeaux (Julien BONNECASE, dir.), Bordeaux, Imprimerie de l'Université, 1932, p. 280.

<sup>29</sup> Paul CHAUVEAU, *De l'armateur-affrèteur* (locataire de navire), (300 p.), Doctoraal proefschrift Univ. Rennes, Rennes, Imprimeries Réunies, 1923; Paul CHAUVEAU, *Traité de Droit maritime* (777 p.), Paris, Librairies Techniques, 1958, nrs 462 tot 467, pp. 307-311; n° 474, pp. 317-319; zie hierover Leo DELWAIDE, "Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire", in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 172-178. Zie ten slotte over de pogingen tot het constuëren van een theorie van de zakelijke verbintenis: Leo DELWAIDE, "Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire", in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 180-193, en Annexe 4, pp. 252-254.

<sup>31</sup> Charles LYON-CAEN et Louis RENAULT, *Traité de Droit commercial* (VIII), 5ème éd., Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1931, waarvan 2 delen volledig het zeerecht tot voorwerp hebben: V (814 p.) en VI (911 p.), V, n° 176, pp. 156-157, n° 186, p. 163; Daniel DANJON, *Traité de Droit maritime*, 5ème éd., (V), I (691 p.), Paris, Sirey, 1926, n° 667, p. 323; Georges RIPERT, *Droit maritime*, 4ème éd. (III), I (849 p.), Paris, Rousseau & Cie, 1950, n° 842, p. 722.

toekomstige vermogen als onderpand dient. Degene die ten opzichte van een andere verbonden is, is dit persoonlijk, met zijn ganse vermogen en onbeperkt.

LYON-CAEN en RENAULT, poneren dat de scheepseigenaar persoonlijk en onbeperkt aansprakelijk is voor de contracten die door zijn vertegenwoordigers te land gesloten worden en voor hun onwettige handelingen en fouten begaan in de uitoefening van hun functies, bij toepassing van de artikelen 1384 en 1998 Burgerlijk Wetboek. Nu deze onbeperkte aansprakelijkheid geldt m.b.t. hun vertegenwoordigers te land, is dit volgens deze auteurs ook zo voor hun vertegenwoordigers op zee, bij toepassing van artikel 216 lid 1, *Code de Commerce*, dat volgens hen niet méér is dan de toepassing van de artikelen 1384 en 1998 Burgerlijk Wetboek. Dientengevolge was de scheepseigenaar persoonlijk en onbeperkt aansprakelijk op al zijn goederen, maar hij had krachtens artikel 216, lid 2 van de *Code de Commerce* de mogelijkheid om zich van zijn aansprakelijkheid te bevrijden door afstand te doen van schip en vracht. Het Franse Hof van Cassatie heeft ook voor de persoonlijke aansprakelijkheid gekozen<sup>32</sup>. RIPERT is van mening dat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor fouten van de kapitein rust op een dubbele vermoeden van aansprakelijkheid: de “*culpa in eligendo*”, wegens het uitkiezen van een oneerlijke of onzorgvuldige kapitein, en een “*culpa in negligendo*”, wegens het onvoldoende toezicht op de kapitein<sup>33</sup>.

#### C. De Duitse opvatting betreffende de zakelijke aansprakelijkheid.

De Duitse rechtsleer heeft het concept aangebracht van het uitvoeringsvermogen (“*reindungliche Haftung*”)<sup>34</sup>. Van groot belang voor de verdere ontwikkeling van het zeerecht is de Duitse opvatting over het “*Schiffsgläubigerrecht*”, dwz het scheepsvoorrecht dat een bezitloos pand inhoudt en het volgrecht toelaat.

#### D. De Engelse opvatting betreffende de persoonlijke aansprakelijkheid.

Naar Engels recht heeft de beperkte aansprakelijkheid niet hetzelfde belang gehad als op het Continent bij het totstandkomen van de theorie van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. De reden daarvan was dat gedurende eeuwen de zeerechtelijke vorderingen welke vielen onder de bevoegdheid van de scheepvaartrechtbanken, aanvingen met een bewarend beslag op het zeeschip, ten eerste om de bevoegdheid van de scheepvaartrechtbank te vestigen en ten tweede om de uitvoering van het tussen te komen vonnis door de verweerder te garanderen. De eerste Engelse wet die het principe heeft bevestigd van de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar was de “*Responsibility of Shipowners*’

<sup>32</sup> Zie hierover BONASSIES en SCAPEL, *Droit maritime*, 2006.

<sup>33</sup> Georges RIPERT, *Droit maritime*, 4ème éd. (III), I (849 p.), Paris, Rousseau & Cie, 1950, n° 842, p. 722, met verwijzing naar A. REGNAULT, “De la responsabilité des propriétaires de navires”, *Revue critique de jurisprudence en matières civile et commerciale*, 1876 (XLII), pp. 538-568 et pp. 605-652. RIPERT relativiseert zelf zijn vooropstellingen, maar houdt ze staande: zie hierover Leo DELWAIDE, “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 164-166.

<sup>34</sup> Zie hierover de bronnen geciteerd in Leo DELWAIDE, “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), noot 447, p. 194 ; zie verder Leo DELWAIDE, *o.c.*, pp. 194-203.

Act” van 1733<sup>35</sup>. Deze wet werd gevolgd door artikel 503 van de “*Merchant Shipping Act 1894*”, welke op haar beurt gewijzigd werd door de M.S.A. (*Liability of Shipowners and Others*) van 1958, vervangen door de M.S.A. van 1979 en de M.S.A. van 1995<sup>36</sup>.

#### E. De Amerikaanse opvatting betreffende de zakelijke aansprakelijkheid.

Het Amerikaanse zeerecht wordt gekenmerkt door de talrijke maritieme voorrechten. Deze kunnen gevestigd worden niet enkel door de scheepseigenaar, maar ook door de bevrachter, zelfs de tijd- of de reisbevrachter, de kapitein, de scheepsagent of de scheepsbeheerder<sup>37</sup>. In het Amerikaanse recht wordt niet, zoals in het Engelse, het onderscheid gemaakt tussen de “*legal owner*”, dwz de geregistreerde eigenaar en de “*beneficial owner*”. Enkel de eerste wordt naar Amerikaans recht erkend<sup>38</sup>. De vordering *in rem* kan tegen een zeeschip worden ingesteld van zodra het zich bevindt in de wateren onder de territoriale bevoegdheid van de federale rechtbank van het district op het ogenblik van het inleiden van de vordering of tijdens de behandeling ervan<sup>39</sup>. Het Amerikaanse recht laat bovendien het bewarend beslag op het zeeschip waarop de vordering betrekking heeft toe in het raam van een procedure “*in personam*” voor een scheepvaartrechtbank<sup>40</sup>. Het schip wordt vrijgegeven mits een voldoende borgstelling en aan de eiser kan gevraagd worden een tegen waarborg te stellen<sup>41</sup>.

De *Limitation of Shipowners’ Liability Act* van 1851 maakt het de binnen- of buitenlandse scheepseigenaar mogelijk zijn aansprakelijkheid te beperken tot de waarde van het schip op het einde van de reis. De beperking dekt de eigenaar “*in personam*” en het schip “*in rem*”<sup>42</sup>, behalve indien de eigenaar zich schuldig maakte aan “*privity or knowledge*”, wanner hij de noodzakelijke informatie kende of behoorde te kennen middels een redelijk onderzoek of inspectie<sup>43</sup>. De eigenaar kan een beperkingsfonds oprichten<sup>44</sup>.

<sup>35</sup> Susan HODGES & Christopher HILL, *Principles of Maritime Law* (689 p.), London, Hong Kong, Lloyd’s of London Press, 2001, Chapter 9, “Limitation of Liability”, pp. 525-596; D.C. JACKSON, *Enforcement of Maritime Claims*, 3<sup>rd</sup> Ed., (892 p.), London, Hong Kong, Lloyd’s of London Press, 2000, Chapter 24, “Limitation of Liability”, pp. 577-614.

<sup>36</sup> Zie hierover Leo DELWAIDE, “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 232-233.

<sup>37</sup> Zie *infra*, sub 3.3, de opsomming van de voor beperking in aanmerking komende zeerechtelijke vorderingen, en met name de uitbreiding van het begrip “scheepseigenaar”.

<sup>38</sup> Zie hierover William TETLEY, “Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures », *73 Tulane Law Review*, 1999, pp. 1895-1985.

<sup>39</sup> William TETLEY, “Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures », *73 Tulane Law Review*, 1999, (pp. 1895-1985), p. 1933 : *Arrest « in rem » under supplemental Rule C*. Zie ook Stephen E. FRIEDEL & Nicholas HEALY, « An introduction to « *in rem* » jurisdiction and procedure in the United States », (1989) 20 *J.M.L.C.*, pp. 55-73.

<sup>40</sup> Robert M. JARVIS, “An Introduction to Maritime Attachment Process under Rule B”, (1989) 20 *J.M.L.C.*, (pp. 521-539), pp. 526-530; William TETLEY, *Maritime Liens and Claims*, 2<sup>nd</sup> Ed., (1522p.), Montreal, Yvon Blais Inc., 1998, pp. 938-941 Supplemental Rule B.

<sup>41</sup> Thomas J. SCHOENBAUM, *Admiralty and Maritime Law*, 3<sup>rd</sup> Ed., (1224 p.), Hornbook Series, Practitioner’s Edition, West Publishing C°, St. Paul, Minnesota, 2001, Chapter 13, pp. 808-833.

<sup>42</sup> Thomas J. SCHOENBAUM, *Admiralty and Maritime Law*, 3<sup>rd</sup> Ed., (1224 p.), Hornbook Series, Practitioner’s Edition, West Publishing C°, St. Paul, Minnesota, 2001, (Chapter 13, pp. 808-833), n° 13-5, p. 816.

<sup>43</sup> Thomas J. SCHOENBAUM, *Admiralty and Maritime Law*, 3<sup>rd</sup> Ed., (1224 p.), Hornbook Series, Practitioner’s Edition, West Publishing C°, St. Paul, Minnesota, 2001, (Chapter 13, pp. 808-833), n° 13-6, p. 824.

<sup>44</sup> Thomas J. SCHOENBAUM, *Admiralty and Maritime Law*, 3<sup>rd</sup> Ed., (1224 p.), Hornbook Series, Practitioner’s Edition, West Publishing C°, St. Paul, Minnesota, 2001, (Chapter 13, pp. 808-833), n° 13-7, p. 826.

## F. Het Engelse procesrecht.

Het Engelse procesrecht werd gedurende eeuwen gekenmerkt door voor- en achteruitgang van de scheepvaartrechtbanken. Deze hadden voorheen uitgeblonken door befaamde juristen als Lord STOWELL. Juist voor de verdwijning van de “*Admiralty Courts*” in 1873<sup>45</sup> kenden deze hun hoogtepunt met Stephen LUSHINGTON<sup>46</sup> en Joseph PHILLIMORE<sup>47</sup>.

Twee beroemde beslissingen hebben de geschiedenis van de “*action in rem*” gekenmerkt:

- 1) The “*Dictator*”, uitgesproken door Sir Francis JEUNE in 1892<sup>48</sup>;
- 2) The “*Indian Grace (N° 2)*” uitgesproken door Lord STEYN in 1998<sup>49</sup>.

In de “*Dictator*” verklaarde Sir Francis JEUNE dat bijaldien het bewarend beslag op het zeeschip het belangrijkste kenmerk uitmaakte van de “*action in rem*”, niets toeliet te veronderstellen dat dit bewarend beslag de aard van de vordering wijzigde die de vordering tot dan toe had ondergaan ingevolge de verschijning van de verweerder. Hij leidde eruit af dat de scheepseigenaar persoonlijk aansprakelijk was op de rest van zijn vermogen voor schade die de waarde van zijn schip overtrof, wanneer de scheepseigenaar *in personam* was verschenen.

In de “*Indian Grace*” (N° 2) heeft Lord STEYN beschreven hoe het oorspronkelijk systeem van de verpersoonlijking van het schip geleidelijk werd verlaten. Mede onder de invloed van de voormelde beslissing in “*The Dictator*” blijft de scheepseigenaar persoonlijk gehouden van zodra hij *in personam* voor de rechtbank is verschenen. Volgens Lord STEYN is het, mede ingevolge de rechtspraak van het Europees Hof van Justitie betreffende artikel 21 van het Verdrag van Brussel van 27 september 1968<sup>50</sup>, niet mogelijk een “*action in rem*” ontvankelijk te verklaren wanneer tussen dezelfde personen met hetzelfde voorwerp reeds een beslissing “*in personam*” is getroffen door een vreemde rechtbank. Hij besluit dat de vordering “*in rem*” naar Engels recht in feite een vordering “*in personam*” uitmaakt tegen de eigenaar.

---

<sup>45</sup> Door de “*Supreme Court of Judicature Act*” van 1873 werd de “*Admiralty Court*” als “*Admiralty Division*” ondergebracht in de “*High Court of Justice*”. Sinds 1869 waren de door het “*Common Law*” gevormde juristen toegelaten om te pleiten voor de scheepvaartrechtbanken. Door de “*Supreme Court Act*” van 1981 is de “*High Court*” onderverdeeld in drie afdelingen:

- 1) de “*Chancery Division*”, voorgezeten door de “*Lord Chancellor*”;
- 2) de “*Queen’s Bench Division*”, voorgezeten door de “*Lord Chief Justice*”;
- 3) de “*Family Division*”.

De “*Queen’s Bench Division*” omvat een scheepvaartrechtbank en een rechtbank van koophandel.

<sup>46</sup> 1782-1873, Rechter in de “*Admiralty Court*” van 1838 tot 1867.

<sup>47</sup> Rechter in de “*Admiralty Court*” van 1867 tot 1875.

<sup>48</sup> “*The Dictator*” (1892), 7 *Asp. Mar. Cas.*, p. 251. Dit vonnis maakte het voorwerp uit van hevige kritiek door Frank WISWALL Jr, *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800, an English Study with American Comparisons* (322 p.), Cambridge, At the University Press, 1970, Chapter 6, “The evolution of the action in rem”, (pp. 155-208), bijz. pp. 158-184. Zie hierover Leo DELWAIDE, “*Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire*”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 218-221.

<sup>49</sup> Republic of India and the Government of the Republic of India (Ministry of Defence v. India Steamship Co° Ltd (The “*Indian Grace*” (N° 2)), (1998) 1 *Ll. Rep.*, (H.L.), pp. 6 ss.; Zie hierover Leo DELWAIDE, “*Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire*”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), pp. 221-226.

<sup>50</sup> “*The Maciej Rataj*”, (1995) 1 *Ll. Rep.*, p. 305, §§ 47 en 48; *R.H.A.*, 1995, p. 195; *E.V.R.*, 1995, p. 27.

### 3. De verschillende verdragen betreffende de beperkte aansprakelijkheid.

#### 1. Het Verdrag van 25 augustus 1924.

Dit Verdrag<sup>51</sup> liet de keuze tussen het Britse systeem van de persoonlijke aansprakelijkheid, beperkt tot een forfaitair bedrag, en het Franse systeem van de afstandswaarde bij het einde van de reis<sup>52</sup>. Door dit laatste kon de scheepseigenaar beslissen zijn aansprakelijkheid te beperken tot de waarde die het schip volgens hem had bij het einde van de reis. Daartoe stelde hij een verzoekschrift op ten behoeve van de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen, samen met de lijst van de hem bekende schuldeisers. Bij ontvangst van dit verzoekschrift stelde de Voorzitter een rechter-commissaris en een boedelvereffenaar aan. Vervolgens maakte de verzoeker het bedrag waartoe hij zijn aansprakelijkheid wilde beperken over aan de vereffenaar, vermeerderd met de wettelijke interesten vanaf de datum van het voorval dat tot het verzoek aanleiding had gegeven tot de dag van de storting aan de vereffenaar, aangevuld door een bedrag dat voldoende moest zijn tot dekking van de kosten van de vereffening die voorlopig begroot werden door de rechter-commissaris. Eenmaal deze bedragen betaald was de scheepseigenaar bevrijd. Het aan de vereffenaar betaalde bedrag verving het schip en de schuldeisers lieten tegen dit door de scheepseigenaar betaalde afstandsvermogen hun rechten en voorrechten gelden, zoals zij dit zouden gedaan hebben tegen het schip zelf<sup>53</sup>. Degenen die na het storten van het afstandsvermogen schuldeiser werden konden op dit bedrag geen enkel recht meer laten gelden. Indien de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar nog niet was vastgesteld of de voor beperking in aanmerking komende vorderingen door hem geheel of gedeeltelijk werden betwist, kon hij, onder toezicht van de voorzitter van de rechtbank, voorlopig het te storten bedrag vervangen door een bankwaarborg op naam van de vereffenaar, waarvan de omvang en de vorm eveneens bepaald werden door de voorzitter. De beschikking tot aanstelling van de vereffenaar werd aangeplakt en aangekondigd in de dagbladen van de stad waar de scheepseigenaar zijn woonplaats of zijn commerciële vestigingen had, en eventueel in een maritiem dagblad in het buitenland. De vereffenaar onderzocht de vorderingen, bijgestaan door de rechter-commissaris en stelde daarvan proces-verbaal op. Alle betwistingen betreffende de niet aanvaarde vorderingen werden naar de rechtbank verzonden, waar de scheepseigenaar ook in de betwistingen kon tussenkomen. De schuldeisers die zich voor de laatste uitkering niet gemeld hadden, werden van de vereffening uitgesloten. Na uitbetaling van de bevoorrechte schuldeisers werd het overschot tussen de overige schuldeisers pondspondsgewijs verdeeld.

Beperking van aansprakelijkheid was niet mogelijk in geval van persoonlijke “feiten en fouten” van de scheepseigenaar (*actual fault or privity*). Deze fout omvatte de persoonlijke contractuele of extracontractuele fout van de scheepseigenaar of zijn instemming met de fout van een ander, welke kon afgeleid worden uit het gebrek aan reactie op een door de scheepseigenaar gekende fout, zowal wanneer hij die fout daadwerkelijk had gekend (*actual knowledge*) of ze had moeten kennen (*constructive knowledge*), terwijl hij in beide gevallen,

---

<sup>51</sup> In België goedgekeurd door de Wet van 20 november 1928, B.S. van 1-2 juni 1931 en in de Belgische wetgeving opgenomen door de Wet van 28 november 1928, B.S. van 11 januari 1929: de artikelen 46 tot 54 Zeewet.

<sup>52</sup> Zie hierover: Constant SMEESTERS en Gustave WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial* (III), I (664 p.), Brussel, Larcier, 1929, n° 149, pp. 225-230.

<sup>53</sup> Constant SMEESTERS en Gustave WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial* (III), I (664 p.), Brussel, Larcier, 1929, n° 149, p. 226.

de beslissingsmacht had om eraan te verhelpen, d.w.z. dat hij de controle had over de situatie<sup>54</sup>.

Volgens artikel 10 van het Verdrag was beperking van aansprakelijkheid door de scheepseigenaar ook mogelijk in geval van voor beperking in aanmerking komende fout van de reder die geen scheepseigenaar was of van de hoofdbevrachter, wanneer de nationale wetgeving dit toeliet. In België was daartoe een bijzondere wetsbepaling vereist<sup>55</sup>, in Frankrijk niet<sup>56</sup>.

Ondanks de belangrijke toegevingen die door het CMI (*Comité maritime international*) aan Groot-Brittannië waren gedaan, heeft dit land, evenmin als verschillende andere grote zeevaartmogendheden, het Verdrag van 1924 nooit goedgekeurd.

## 2. Het Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957.

Het Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957, in België goedgekeurd door de Wet van 18 juni 1973<sup>57</sup>, kende alleen nog het Britse systeem van de forfaitaire aansprakelijkheidsbeperking van de scheepseigenaar die, behalve in geval van persoonlijke fout, zijn aansprakelijkheid kon beperken door het vormen van een beperkingsfonds, waarvan de vorming en de verdeling werden overgelaten aan de nationale wetgeving van het land waar het afstandsvermogen werd gevormd. De vorming van dit fonds werd beschouwd als een betaling<sup>58</sup>. Zodra het fonds gevormd was, kon door de schuldeisers die voor uitbetaling uit het fonds in aanmerking kwamen voor dezelfde vorderingen geen enkel recht meer worden uitgeoefend op andere goederen van de scheepseigenaar, op voorwaarde dat het fonds daadwerkelijk ter beschikking was van de schuldeiser. Het fonds was onderverdeeld in een fonds voor materiële schade en een fonds voor lichamelijke schade, zonder dat een voorrang tussen beide bestond. De voor beperking van aansprakelijkheid in aanmerking komende vorderingen moesten ontstaan zijn aan boord van het schip of in rechtstreeks verband staan met de vaart of het gebruik van het schip<sup>59</sup>. Het Verdrag van 1957 gold eveneens voor de bevrachter, de reder, de reder-bevrachter en de kapitein of hun aangestelden te land of te water<sup>60</sup>.

<sup>54</sup> Christophet HILL, *Maritime Law*, 2nd Ed. (382 p.), London, New York, Hamburg Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1985, pp. 239-241.

<sup>55</sup> Constant SMEESTERS en Gustave WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial* (III), I (664 p.), Brussel, Larcier, 1929, n° 126, pp. 183-184.

<sup>56</sup> Claire LEGENDRE, *La responsabilité limitée du propriétaire de navire. Convention de Bruxelles de 1924*, (218 p.), Bibliothèque de Droit maritime (Georges RIPERT, dir.), X, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1941, p. 72.

<sup>57</sup> B.S. van 29 januari 1976, van toepassing sinds die datum: zie Kh. Antwerpen, 4 mei 1976, ms "N'Gola", *E.V.R.*, 1976, p. 697.

Zie over het Verdrag van 1957 o.m.: Leo DELWAIDE, *Scheepsbeslag* (Doctoraatsthesis) (II), 1986, I, pp. 20-73; Ivo DE WEERDT, "De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar naar Belgisch en Nederlands recht. Overzicht van Rechtspraak 1976-1984", *T.B.H.*, 1986, pp. 413-433; Jean-Pierre VANHOEFF, "Hogere aansprakelijkheidsbeperking voor zeeschepen", *Maritiem Recht. Maritieme Verzekeringen* (225 p.), Antwerpen, 1986, pp. 73-75; Lionel TRICOT, "De wet betreffende de beperking van aansprakelijkheid inzake zeevorderingen", *R.H.A.*, 1988, (pp. 167-193), pp. 168-172. Zie ook alg. Lionel TRICOT, "La Belgique et le droit maritime", *R.H.A.*, 1983-84, pp. 303-322.

<sup>58</sup> CMI (éd.), *Conférence de Madrid 1955* (640 p.), Antwerpen, Lloyd Anverso, 1955, p. 470, verklaring van Jean VAN RYN op de zitting van 20 september 1955.

<sup>59</sup> René RODIERE, *Droit maritime*, 6ème éd. (574 p.), Paris, Dalloz, Précis Dalloz, 1974, n° 154, p. 116.

<sup>60</sup> René RODIERE, *Droit maritime*, 6ème éd. (574 p.), Paris, Dalloz, Précis Dalloz, 1974, n° 160, p. 120.

Het Verdrag van 1957 werd nooit, zoals dit wel het geval was geweest met het Verdrag van 25 augustus 1924, in de Belgische wetgeving geïntegreerd<sup>61</sup>.

Door het Protocol van Brussel van 21 december 1979, in België goedgekeurd door de Wet van 17 augustus 1983<sup>62</sup> werden de limieten omgezet in speciale trekkingsrechten op het Internationaal Monetair Fonds<sup>63</sup>.

### 3. Het L.L.M.C. Verdrag van Londen van 19 november 1976.

Dit Verdrag werd in België goedgekeurd en in de Belgische wetgeving ingelast door de Wet van 11 april 1989<sup>64</sup>. Het trad t.a.v. België in werking op 1 oktober 1989, dag waarop de Verdragen van 1924 en 1957 impliciet werden afgeschaft<sup>65</sup>.

In dit verdrag zijn het niet meer personen maar schuldvorderingen die van beperking van aansprakelijkheid genieten. De beperkingsgerechtigden zijn derhalve, buiten de scheepseigenaar, de bevrachter, de beheerder en degene in wiens handen het beheer van het schip is gelegd. Ook de hulpverlener is beperkingsgerechtigd, te weten iedere persoon die diensten heeft bewezen welke rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden met hulpwerkzaamheden, dwz het vlot brengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip en alles wat zich aan boord bevindt of bevond alsook met maatregelen door een andere dan de aansprakelijke persoon getroffen ter voorkoming of vermindering van schade, en waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid kan beperken. De verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor de beperking van aansprakelijkheid geldt krachtens het LLMC Verdrag

<sup>61</sup> Het gevolg was dat voor zeeschepen onder Belgische vlag de oude limieten van 1.400 BEF per eenheid-tonnenmaat bleven gelden, terwijl voor zeeschepen onder vreemde vlag de limieten golden van het Verdrag van 10 oktober 1957, behalve deze van Brazilië, Hongarije en Turkije die enkel het Verdrag van 1924 goedkeurden, doch niet dat van 1957.

<sup>62</sup> B.S. van 22 november 1983.

<sup>63</sup> 66,67 rekeeneenheden per eenheid-tonnenmaat igv louter materiële schade. Niet alle Verdragstaten bij het Verdrag van 10 oktober 1957 traden toe tot het Protocol van Brussel van 21 december 1979.

<sup>64</sup> B.S. van 6 oktober 1989, Err. 8 december 1990.

<sup>65</sup> Marc HUYBRECHTS en Charles BRANDT, "Chapter 8. Belgium », in : Patrick GRIGGS en Richard WILLIAMS, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 3<sup>rd</sup> Ed. (429 p.), London, Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1998 (pp. 123-135), p. 130 met verw. naar Leo DELWAIDE en Jan BLOCKX, "Kroniek van zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1988", *B.T.H.*, 1991 (pp. 943-1023), pp. 970-971. Zie verder over het LLMC Verdrag o.m: OMI, *Documents officiels de la Conférence de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes*; M. MATEESCO-MATTE, « Quelques réflexions en marge de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 », *Annuaire de droit maritime et aérien* (Université de Nantes), Paris, Pédone, 1976, pp. 47-68 ; Claire LEGENDRE, « La Conférence internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes », *D.M.F.*, 1977, pp. 195-229 ; E. SELVIG, « The 1976 Limitation Convention and Oil Pollution Damage », *Ll. M.C.L.Q.*, 1979, pp. 21-25 ; Jean-Pierre VANHOOFF, « Het Verdrag op de beperking van aansprakelijkheid inzake maritieme schuldvorderingen (Londen 1976) », *Maritiem Recht. Maritieme verzekeringen*, Antwerpen, 1986, pp. 76-88 ; Marc A. HUYBRECHTS, « Het Verdrag over de beperking van aansprakelijkheid inzake maritieme schuldvorderingen, ondertekend te Londen op 19 november 1976 », *Liber Amicorum Lionel TRICOT*, Antwerpen, Kluwer, 1988, pp. 325-337; Rob CLETON, *De beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar* (226 p.), Teksten Vervoerrecht, Zwolle, Tjeenk Willink, 1990; M.H. CLARINGBOULD, "Nieuwe aansprakelijkheidsbeoerking in Zee- en Binnenvaart", Symposium Zee- en Binnenvaartrecht Rotterdam, 1990, in: *Mededelingen van het Juridisch Instituut van de Erasmus Universiteit Rotterdam*, n° 51, 1991 (142 p.), pp. 32-47; Ivo DE WEERDT, "De nieuwe wet inzake zee- en binnenvaart", *R.W.*, 1989-90, pp. 665-677; pp. 951-953; p. 1405; Lionel TRICOT, "De wet betreffende de beperking van aansprakelijkheid inzake zeevorderingen", *R.H.A.*, 1988, pp. 167-193; Marc DE DECKER, "De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. De Wet van 11 april 1989", *T.B.H.*, 1991, pp. 95-122; Benoît GOEMANS, *De Wet van 11 april 1989* (45 p.), Verhandeling UFSIA, 1991; zie ook het ganse n° 4 van *E.V.R.*, 1990, pp. 395-559.

kan ook zijn aansprakelijkheid beperken. Dit is eveneens het geval voor de personen voor wier handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of de hulpverlener zoals hierboven uitgebreid omschreven, aansprakelijk is, in de mate dat zij rechtstreeks door de schadelijder zouden worden aangesproken. Beperking van aansprakelijkheid is ook mogelijk wanneer geen beperkingsfonds wordt gevormd. Zij is eveneens mogelijk in geval van eigen gebrek van het zeechip. Inderdaad zijn de in het LLMC Verdrag genoemde vorderingen vatbaar voor beperking ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid. M.a.w. is ook de foutloze risico aansprakelijkheid aan beperking onderhevig<sup>66</sup>. Voortaan is beperking enkel uitgesloten wanneer de schade het gevolg is van het persoonlijk handelen of nalaten van de scheepseigenaar in de hierboven omschreven betekenis, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien. Het gaat hier om begrippen die aanleunen bij de opzettelijke en onverschoonbare fout<sup>67</sup>.

Zoals in het Verdrag van 1957 moet de schade ontstaan zijn aan boord van of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met hulpverleningswerkzaamheden.

Het LLMC Verdrag voorziet zoals het verdrag van 1957 in de oprichting van een beperkingsfonds dat een bestemmingsvermogen uitmaakt voor de betaling van de aan beperking van aansprakelijkheid onderhevige vorderingen.

#### **4. Het probleem van de persoonlijke aansprakelijkheid.**

Het is in de gecompliceerde wereld van de scheepvaart niet altijd gemakkelijk de werkelijke scheepseigenaar te kennen<sup>68</sup>. Deze blijft dikwijls totaal onbekend voor de buitenwereld omdat

<sup>66</sup> Leo DELWAIDE en Jan BLOCKX, “Kroniek van zeerecht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1988”, *B.T.H.*, 1991 (pp. 943-1023), n° 140, p. 974

<sup>67</sup> Antoine VIALARD, *Droit maritime* (503 p.), Paris, Presses Universitaires de France, 1997, n° 155, p. 134 ; Pierre BONASSIES, « La « faute inexcusable » en droit français », in : Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger ROLAND*, (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, pp. 75-83 ; Isabelle CORBIER, « La faute inexcusable de l’armateur ou du droit de l’armateur de limiter sa responsabilité », *D.M.F.*, 2002, pp. 405 ss.

<sup>68</sup> Zie hierover Martin NDENDE, hoogleraar aan de Universiteit te Nantes, “Evolution des structures armatoriales et difficultés d’identification du transporteur maritime”, Mededeling op de conferentie georganiseerd op 17 februari 2005 te Parijs door de AFDM onder het thema: “*L’identification du transporteur maritime*”, gepubliceerd in *DMF*, 2006, pp 195-206; zie ook Jean-Serge ROHART, “Faut-il se méfier de l’apparence, ou la saisie conservatoire des navires apparentés”, *DMF* 1988, p. 499 ; Patrick SIMON, « Qui est le transporteur maritime ? », *DMF* 1995, p. 26 ; Martin NDENDE, « La mutation des entreprises du secteur des transports maritimes », *DMF* 1992, pp 465-481 en pp 547-563 ; C. BERNAT, *L’exploitation commerciale des navires et les groupes de contrats, ou le principe de l’effet relatif dans les contrats commerciaux internationaux*, Thèse Univ. Bordeaux IV, 2003 ; Agnès ROYER-FLEURY, *Essai d’une théorie juridique du connaissement et des autres titres de transport maritime*, Thèse Univ. Nantes, 2004 ; Jean-Michel MORINIERE, *Les Non Vessel Operating Common Carriers-Essai sur le concept du transporteur maritime contractuel*, Thèse Univ. Nantes, 1996 ; B.A. AHMET, *Le concept d’armateur*, Mémoire de DEA de Sciences juridiques de la mer, Nantes, 1993 ; Isabelle CORBIER, *La notion juridique d’armateur*, Coll. « Les grandes thèses du droit français », Paris, PUF, 1999 ; Cass fr com. 21 juillet 1987, Navire *Vomar*, *DMF*, 1987, p. 573 ; Appel Aix-en-Provence 25 avril 2005, Navire *Christian Maersk*, *DMF* 2006, pp 207-218, obs. Martin NDENDE.

Ten deze was het kenschetsend in de *Lloyd’s List* van 11 oktober 2001, één maand na de dramatische aanslagen van New York en Washington, een grote titel op de frontpagina aan te treffen waarbij de vraag werd gesteld of Bin Laden niet een stuk van zijn grote vermogen in zeeschepen had gestoken. Het feit dat de titel in vraagvorm werd gesteld betreffende de meest gezochte man op aarde, en dat men overigens het antwoord op de vraag tot vandaag toe nog niet blijkt te hebben gevonden, zegt veel over de onvindbaarheid van de werkelijke scheepseigenaar.

hij meestal een beroep doet op andere personen om zijn schip te exploiteren: romp-, tijd- of reisbevrachters, scheepsbeheerders (*ship's managers*), slepers, en andere medecontractanten. De derden vinden er hun weg meestal niet, maar ook de medecontractanten zijn vaak in het ongewisse over de juiste identiteit van hun werkelijke tegenpartij. Billijkheidshalve lijkt het daarom wenselijk aan al die schuldeisers een zekerheid te geven dat zij toch iets van hun zeerechtelijke vordering zullen terugkrijgen. Vooral de derde cognossementhouder of de derde schadelijders hoeven niet geconfronteerd te worden met het soms onontwarbare kluwen aan structuren waarachter de scheepseigenaren en de tussenpersonen tussen de werkelijke en de wettelijke eigenaren, zich verschuilen. Daarom verdient de zogenaamde “zakelijke” oplossing van het probleem van de schuldeiser van een zeeschip de voorkeur. Hierbij moeten de derde en zelfs de medecontractant geen fout bewijzen, want het gaat om een foutloze risico aansprakelijkheid. Zij hebben tegenover zich het schip, wie daarvan ook de werkelijke en uiteindelijke eigenaar zij. Aan deze laatste zal het toekomen met de veroorzaker van de schuld uit te maken wie voor die schuld zal moeten opdraaien. Dit is, via de omweg van het procesrecht, ook de oplossing in het Engelse recht. Daarbij moet het gaan om een vordering tegen de eigenaar of een bevrachter of beheerder van het schip of om een vordering gesteund op de exploitatie van het schip. Deze zakelijke, foutloze risico aansprakelijkheid wordt gemilderd door de beperking van aansprakelijkheid waarop de scheepseigenaar zich kan beroepen. Men weet dat volgens het in de Belgische wet geïntegreerde LLMC Verdrag hij alleen van de beperking van aansprakelijkheid wordt uitgesloten wanneer de schade het gevolg is van het persoonlijk handelen of nalaten van de scheepseigenaar, de bevrachter, de beheerder of de hulpverlener, begaan hetzij met het opzet om zodanige schade te veroorzaken hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk zou uit voortvloeien.

Om elke discussie te vermijden zou dus in de Belgische Zeewet een duidelijke regel moeten worden opgenomen volgens welke de zeerechtelijke schuldeisers volgens de Belgische *lex fori* altijd verhaal hebben op het schip waarop de vordering betrekking heeft, wie ook, de geregistreerde of de feitelijke eigenaar, de romp-, de tijd- of zelfs de reisbevrachter, of degene in wiens handen de exploitatie van het zeeschip is gelegd, of de scheepsbeheerder, of de scheepsbouwer of de scheepshersteller, of de classificatiemaatschappij of de scheepscontroleur, volgens de geldende aansprakelijkheidsregelen, voor de zeeschuld moet instaan. Met andere woorden is de werkelijke scheepseigenaar ten opzichte van de derde schadelijder gehouden door een foutloze risico aansprakelijkheid, welke ten zijnen opzichte ook de persoonlijke aansprakelijkheid zij van degene die uiteindelijk voor de zeeschuld moet instaan<sup>69</sup>.

Enkel de met volgrecht beklede zeerechtelijke schuldeiser, dwz de houder van een voorrecht op het schip volgens de wet van de vlag op het ogenblik waarop de schuldvordering is ontstaan<sup>70</sup> zal over dit volgrecht blijven beschikken in geval van wijziging in de eigendomssituatie van het schip tussen het ogenblik van het ontstaan van de vordering en dat van het instellen ervan<sup>71</sup>.

<sup>69</sup> Zie ter zake van het beslagrecht Cass. 10 mei 1976, *Arr. Cass.*, 1976, p. 1008, *Pas.*, 1976, I, p. 969, *R.H.A.*, 1979-80, p. 3, *E.V.R.*, 1983, p. 769 met noot Rudiger DE PAEP, *R.W.*, 1976-77, kol. 1709, ms. “*Omala*”.

<sup>70</sup> Beroep Gent, 10 oktober 1986, *R.H.A.*, 1986, p. 141, *E.V.R.*, 1987, p. 561, *T.B.H.*, 1987, *Vervoer*, II, p. 110, met noot Koen LENAERTS, “Voorrechten op zeeschepen in het Belgische Internationaal Privaatrecht”, ms. “*Epimenidis*”. Zie ook: Georges van HECKE en Koen LENAERTS, *Internationaal privaatrecht*, 2<sup>e</sup> druk, Leuven? E. Story-Scientia, 1989, n<sup>o</sup> 651, p. 306; Paul GOEMANS, “Privileges maritimes et loi du pavillon”, in: Jan BLOCKX e.a., (Eds.), *Liber Amicorum Lionel TRICOT*, Antwerpen, Kluwer, 1988, pp. 257-271 ; Georges van HECKE et François RIGAUX, « Droit international privé (conflits de lois) », *R.C.J.B.*, 1991 (pp. 143-203), n<sup>o</sup> 63, p. 187.

<sup>71</sup> *Contra* : Kh. Antwerpen, 19 november 1987, *E.V.R.*, 1988, p. 477, ms “*Chios Faith*”.

Het schip behoudt aldus zijn karakter van bestemmingsvermogen, zoals dit eveneens tot uiting komt in het oprichten van een beperkingsfonds bij toepassing van het LLMC-Verdrag. Het objectief karakter van de aansprakelijkheid blijkt eveneens uit het groot aantal beperkingsgerechtigden ten aanzien van zeerechtelijke schuldvorderingen in het LLMC-Verdrag<sup>72</sup>.

---

<sup>72</sup> Leo DELWAIDE, “Considérations sur le caractère réel de la responsabilité du propriétaire de navire”, in: Leo DELWAIDE (éd.), *Liber Amicorum Roger Roland* (583 p.), Brussel, De Boeck & Larcier, Gent, Larcier, 2003, (pp. 107-258), p. 247.