

Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet

Bijdrage tot de publieke consultatie van:

Pierre Renaers

Voorzitter van de Vierde Kamer van het Hof van Beroep te Antwerpen,

Paul De Baets

Raadsheer in de Vierde Kamer van het Hof van Beroep te Antwerpen

Béatrice Ponet

Raadsheer in de Vierde Kamer van het Hof van Beroep te Antwerpen

Ann Peeters

Raadsheer in de Vierde Kamer van het Hof van Beroep te Antwerpen¹

Antwoorden op de consultatievragen:

1. ja
2. ja
3. ja
4. ja
5. wij neigen om te zeggen, neen – net zoals op vraag 10 : dit werk is nuttig maar moet dit in een nieuwe codex zeerecht?

Wij hebben de volgende **suggestie voor** de Commissarissen. Kan door of in de schoot BVZ of een nieuw op te richten vereniging ‘ De vrienden van het Belgisch Zeerecht’ bv. jaarlijks een voor de praktijk werkbaar geannoteerde codex gemaakt worden waarin naast de wettelijke codificatie van het private zeerecht het publiek zeerecht, toepasselijk strafrecht, ipr, gerechtelijk recht, beslagrecht, bepalingen van arbeidsrecht etc. opgenomen worden ?Vergelijk met het IBR (Instituut Bedrijfsrevisoren) dat jaarlijks een aangepast Wetboek Vennootschapsrecht opstelt waarin naast het wettelijk gecodificeerde Wb. Venn. ook andere teksten worden gebundeld, zoals strafrecht, boekhoudrecht ipr etc.

6. het werkschema is adequaat : ja dus

Wij hebben een **suggestie** voor de Commissarissen: waarom geen afzonderlijk deel 9 over toepasselijk recht en bevoegdheid?Deel 10 ‘Slotbepalingen’ dient in elk geval een regeling over overgangrecht te bevatten, want in de praktijk is dit belangrijk.

7. Wij suggereren **Maritiem Wetboek / Code Maritime**. Het bekt goed in beide landstalen.

¹ Deze bijdrage werd door de auteurs geschreven in persoonlijke naam en verbindt niet het Hof van Beroep te Antwerpen.

8. Wij zijn daar voorstander van, hoewel over een en ander goed moet worden nagedacht. Als diverse internationale en Europese normen worden omgezet in Belgisch recht, dient goed voor ogen te worden gehouden welke de rechtskracht is van deze normen. Sommige zijn *self – executing*, andere niet. Sommige verdragen gaan uit van erkende internationale organisaties, andere niet. Europese normen - omgezette richtlijnen, zo wordt vermoed, verordeningen worden niet opgenomen in de nationale wet – kunnen voorwerp zijn van prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie.
9. verjaring en niet – ontvankelijkheid dekken elkaar niet helemaal. Dit is in rechtsleer en jurisprudentie voldoende uitgeklaard. Verjaring is als een speciale vorm van niet - toelaatbaarheid te aanzien. Waarom de materie van de verjaring niet globaal behandelen in plaats van per hoofdstuk en een algemene regel opnemen in verband met het mogelijk regres, niet onbelangrijk.
10. zie vraag 5
11. ‘*publiek*’ is vaag: de huidige consultatie – ronde is ruim genoeg opgevat , zo lijkt het ons. Misschien kunnen enkel de personen die in de eerste ronde actief waren in tweede instantie opnieuw geconsulteerd worden.
12. Wij zijn daar voorstander van, maar dit heeft consequenties. De definitie van ‘*zeeschip*’ ten aanzien van ‘*binnenschip*’ moet worden bepaald en afgelijnd (zie 14) en doorgetrokken ten aanzien van andere materies, zoals de beperking van aansprakelijkheid (LLMC- Verdrag en andere verdragen), en zal ook invloed hebben op andere domeinen, ondermeer wat betreft het beslag bv.
13. soms, maar dan uitzonderlijk, zal dit nodig zijn, vrezen wij (liefst zo weinig mogelijk uitzonderingen). Bijkomende vraag : een wrak is geen schip of binnenschip (?) , dus ook hier een klare aflijning (zie ook vraag 50)
14. zie vragen 12 en 13
15. Wij denken het. Vergelijk met art. 1 Wb. Venn. Winstoogmerk geldt niet meer voor vennootschappen, wel het criterium rechtstreeks of onrechtstreeks vermogensvoordeel. Misschien kan dit als alternatief criterium worden ingelast waardoor ook de afbakening ten aanzien van staatschepen (vraag 19) beter tot zijn recht komt.
16. goed idee

17. goed idee

18. zie antwoord op vraag 12

19. ja (zie vraag 15)

20. Algemeen gesproken dient de Nieuwe Belgische Zeewet gekaderd te worden binnen het groter geheel van het Belgische handels – en verbintenissenrecht , met aandacht voor grensoverschrijdende raakpunten met andere grote rechtssystemen, zoals het Angelsaksische rechtssysteem, al dan niet in verdragen tot ons gekomen (bv. *due diligence* – figuur) en ook het Europese rechtssysteem, met die nuance dat het Europees recht reeds een *mixture* is van continentaal en Angelsaksisch recht , zodat het Europees recht prevaleert op welk systeem dan ook, wanneer er betwisting zou rijzen over specifieke rechtsnormen eigen aan een bepaald rechtssysteem. Verder zijn er dan de eigen specifieke zeerechtelijke bepalingen, zoals de beperking van aansprakelijkheid, bepaalde beslagtechnisch regels , , foutvracht en halve vracht, bepaalde ontheffingsgronden inzake aansprakelijkheid, abandonnement, etc.(zie ook vraag 8)

21. indien mogelijk, waarom niet. Waarom niet aan de Koning de bevoegdheid geven om te codificeren, respectievelijk om uit te voeren (zie recent de wetwijziging inzake WHPC d.d. 5 juni 2007). Anders ligt het om te preciseren en te actualiseren. Dit lijkt ons de taak van de wetgever. Delegatie aan de Koning (uitvoerende macht) zou in dit verband wel eens op een njet van de Raad van State kunnen stuiten, zo lijkt ons.

22. op het eerste gezicht , niet

23. wellicht; de vraagstelling is wel zeer specifiek. Eerst zou een algemeen deel over het toepasselijk recht moeten voorzien worden

24. ja, zo lijkt ons (zie 20); ook dit is iets voor het aparte hoofdstuk over de bevoegde rechtbanken en toepasselijk recht (zie ook vraag 6)

25. Is dit niet eerder publiek / administratief recht (zie vraag 6).

26 tot 29: dit kan, zonder al te detaillistisch te worden

30. is dit nu reeds het geval niet, gegeven de rechtspraak. Zijn de woorden 'die voortkomen uit' de best mogelijke formulering of is 'in verband met' niet beter?

31 en 32 : de regeling van 1926 – Conventie sloot aan bij de 1924 – Conventie inzake BvA, dit is sedert 1957 – Conventie en zeker met het LLMC losgelaten, dus niets staat eraan in de weg om de 1993 – Conventie inzake maritieme voorrechten en hypotheek te integreren in de bestaande wetgeving

33 dat kan, mits men het winstoogmerk verlaat als criterium (zie vraag 15)

34. ook dat kan

35 hier is zeker verduidelijking gewenst. Hypotheekbewaarder De Latte heeft waardevolle suggesties gedaan die de moeite zijn om verder te onderzoeken

36 en 37: idem als 35

38 tot 41: wij zijn geen voorstanders om arbeidsrechtelijke bepalingen op te nemen in de private zeewet (zie vraag 5 en de suggestie in verband met de alomvattende codificatie van het zeerecht)

42 en 43 : art. 46 Z.W. is cruciaal. Wij twijfelen eraan of 'ons' huidig Belgisch recht de ' *zakenrechtelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar* ' voorstaat (zie bv. de materie van de aanvaring – vragen 90 en 91) met als ' *mildering de beperking van aansprakelijkheid* '. Is het de aansprakelijkheid die beperkt wordt of zijn het de gevolgen ervan in een aantal gevallen omschreven door de wet of internationaal verdrag? Of het huidig art.46 Z.W. dient te worden gewijzigd is maar de vraag. Met belangstelling zullen wij verdere adviezen en ontwerpen opvolgen.

44. Wij zijn geen voorstander om de ' *actio in rem* ' expliciet op te nemen in onze wetgeving. Het principe van de fout - aansprakelijkheid mag niet verward worden met het (beperkte) verhaalobject (schip) inzake maritieme vorderingen.

45. Wij stellen ons de vraag of er zomaar kan worden afgeweken van het LLMC – verdrag?(zie vraag 8).

46. ja, mits het onderscheid op te nemen tussen de situatie duweenheden ten aanzien van derden en de onderlinge relatie bak – duwboot (zie ook vragen 76 tot 78)

47. zie vragen 42 en 43

48, 49 en 50 : iedere verbetering is welkom, maar vraag is of dit in de maritieme codex moet (zie vraag 5)

51 en 52: wij denken 'ja'.Maar toch dient men oog te hebben voor de precieze draagwijdte van elk verdrag

53: de vraag stelt zich ook in ruimer verband, met name naar een specialisatie inzake bepaalde specifieke materies en dit te linken aan een beperkt aantal rechtbanken respectievelijk hoven, zonder te willen aansturen op een aparte transportrechtbank of alles te willen concentreren te Antwerpen bv.

Misschien kan de nieuwe wetgeving betreffende aspecten van gerechtelijk recht in verband met de bescherming van intellectuele eigendomsrechten - B.St. 10 mei 2007- en err. B. St. 14 mei 2007, waardoor datum van de wet gewijzigd werd in 10 mei 2007 de opstellers van de nieuwe maritieme code inspireren, er is met name in de geciteerde wet een specialisatie opgenomen zowel territoriaal als materieel. (zie ook vragen 154 en 158)

54, 55 en 56: dit kunnen aparte onderafdelingen worden

*

57 en 58: het is suppletoir recht en het zal altijd suppletoir blijven, een meer bij de internationale praktijk aanleunende suppletoire regelgeving mag, maar zal ook in overeenstemming moeten zijn met de algemene bepalingen van het verbintenissenrecht.Een dwingende regeling tussen professionelen die vrijelijk hun overeenkomsten afsluiten en /of over reële onderhandelingsmacht beschikken lijkt niet wenselijk, noch nodig.Het Europees recht bv. heeft praktisch geen regels van verbintenisrechtelijke aard ten aanzien van en onder professionelen, enkel ten aanzien van consumenten (onrechtmatige bedingen, verkoop op afstand, wet consumentenverkoop etc. beschermen enkel de consument)

Het afbakenen van de bevrachtings – en de vervoerovereenkomst lijkt kies.Misschien kunnen de Commissarissen hun licht opsteken in het buitenland (Frankrijk , dan wel Nederland) .Wellicht is art.115 Z.W. aan enige verfijning toe (grote volumecontracten, rompbefrachtiging opnemen bv.).Een detaillistische suppletoire regelgeving is niet wenselijk, zo lijkt het ons.

59: Het UNICITRAL – ontwerp ligt beleidsmatig bij de EU en lokt nu reeds veel controverse uit.Het Brusselse cognossemmentsverdrag van 1924 /1968 (HVR) is niet 'verouderd', integendeel het laat blijken van een evenwicht tussen de belanghebbenden en worden wereldwijd geaccepteerd.

Het proces van codificatie vermengen met het ijveren binnen de EU – context voor het UNICITRAL – ontwerp zou het project van noodzakelijke codificatie ernstig kunnen hypothekeren. Dit gezegd zijnde is het niet uit te sluiten dat UNICITRAL hier en daar ‘*materiaal*’ bevat dat bruikbaar kan zijn bij een moderne codificatie. Het is in elk geval aan te raden om waarnemers te hebben die het UNICITRAL – ontwerp als ‘*work –in - progress*’ volgen.

Aan HVR kan door een (Belgische) codificatie niet veranderd worden, hetgeen niet uitsluit, dat voor materies, niet geregeld door HVR, er aanvullend kan worden gelegifereerd, in zoverre natuurlijk niet strijdig met HVR.

60.: dit is een van de meest cruciale vraagstukken, net zoals art.46 Z.W. Aangezien het Groenboek vermeldt dat de cassatierechtspraak manifest fout is dient art.91 ‘*verfijnd*’ te worden. Er kan niet verwacht worden dat de rechtspraak zich contra cassatie ontwikkelt. De noodzaak voor aanpassing van art.91 laat zich voelen. De vraag is natuurlijk hoe het toepassingsgebied van art. 91 kan worden aangepast. Kan wetgevend niet aangegeven worden dat de HVR / art. 91 dwingend van toepassing zullen zijn telkens het vervoer van goederen over zee aanleiding geeft of **had moeten geven** tot uitgifte van een (overdraagbaar)cognossement of gelijkaardig document?

61: dit is een zeer moeilijk item. Allicht is de verleiding groot om het vorderingsrecht uit te breiden, zij het tot de verscheper / verkoper/ werkelijke schadelijder, dan wel de (loutere) houder van het cognossement / zeevrachtbrief, maar er is terughoudendheid in de rechtspraak, niet alleen in België, maar ook in het buitenland. De kwestie is ook gelieerd aan de mogelijkheid tot uitbreiding van het toepassingsgebied van HVR (vraag 60)

62. Het komt in de praktijk nog voor. Bij waardepapieren in het algemeen wordt het onderscheid gemaakt tussen op naam, aan toonder en aan order. Het afschaffen van het naamcognossement – het cognossement is een ‘concrete titel’ , zo leren VAN RYN & HEENEN - zou hieraan afbreuk doen.

63 een regeling is wenselijk ; er zijn initiatieven, maar er is ook (pamfletachtige) kritiek, dus uiterst behoedzaam werken en met de grootst mogelijke consensus. Overigens is de premisse dat er een onbeperkte aansprakelijkheid geldt voor het niet overeengekomen vervoer aan dek van containers voor kritiek vatbaar.

64. dor hout mag en wordt best gesnoeid. Snoeien van dor hout is een delicate zaak. Sommige bepalingen kunnen worden geschrapt zoals deze in verband met

de vermelding van naam en woonplaats van de kapitein, de verplichting het cognossement op te stellen in 4 exemplaren, naam en tonnenmaat van het schip (art. 85), de ondertekening van het cognossement door de verlader (art.86 – 88).

65 tot 70 : indien de codificatie zou leiden tot een ruimere toepassing van art. 91 / HVR, met eventueel een precisering wat onder ‘*andere gelijkwaardige documenten*’ wordt verstaan, en als er een betere bescherming van de ladingbelanghebbenden bij het vervoer onder een ‘*seaway bill*’ wordt beoogd dan zouden best rechten en verplichtingen van contractpartijen onder een zeevrachtbrief hetzelfde regime volgen als onder art.91 (dwingend recht). Over de juiste techniek om dit legistiek te bewerkstellingen hebben wij geen pasklare visie.Wij verwijzen naar het zeer sterke werkstuk van Prof. De Wit in dit verband.

Voor multimodaal vervoer of gecombineerd vervoer zouden beter separate bepalingen worden opgenomen.

Hoe vraag 68 kadert in deze context is wat bevreemdend, op het eerste gezicht, tenzij er wordt gealludeerd op de blijkbaar wat onbillijke situatie van de ‘*tackle – to – tackle*’ – situatie onder art. 91, meer specifiek dat er navolgend de lossing er nog geen aflevering (kan) geschiedt (en).De natie / stuwadoor kan volgens de quasi – immuniteit niet rechtstreeks of in slechts zeer beperkte mate worden aangesproken en de zeevervoerder kan zich ontheffen.Een vacuüm. Vraag is of dit aanleiding moet geven tot het legistiek counteren van een vaste rechtspraak van het hoogste hof dat inmiddels in alle andere takken van het recht toepassing heeft gevonden.Het zou wat ironisch zijn om te constateren dat het ‘stuwadoorsarrest’ enkel in maritieme aangelegenheden geen toepassing (meer) vindt.Vergelijking met buitenlandse rechtssystemen en / of importeren van buitenlandse voorbeelden is zeer moeilijk omdat wellicht niet alle effecten juist kunnen worden ingeschat en /of niet verenigbaar zouden zijn met de evolutie van het aansprakelijkheidsrecht in België, zeker in andere takken dan het zeerecht.

Voor documenten via elektronische gegevensdragers is er art.2281 B.W.Hieraan kan worden gerefereerd, indien nodig.

71 – 73: de laatste vraag verdient een eerste antwoord.Een verbeterde geactualiseerde versie van de 1936 – wet dient te worden opgenomen in de zeewet.De bepalingen ter uitvoering van het verdrag van Boedapest zullen tot het binnenvaartbevrachtingsrecht behoren en dienen alsdan, samen met een geactualiseerde versie van de binnenvaartbevrachtingswet 1936 te worden opgenomen in de zeewet.Of dit dient te geschieden binnen hetzelfde ambitieuze tijdbestek als de codificatie van het zeerecht is een andere kwestie.De aanzet tot

het vastleggen van de weg die men wil inslaan met de binnenvaart kan wel worden gegeven, zo lijkt ons.

74- 75: er is geen bezwaar op het eerste gezicht. Typisch is dat in het vooropgestelde werkschema onder deel 5 'overeenkomst van goederenvervoer' eerder behandeld wordt dan 'overeenkomst van passagiersvervoer'. Goederen prevaleren nog steeds boven mensen. Misschien een hint om personen eerder te behandelen dan goederen / koopwaar?

75- 78 : wij denken het en wel één die aansluiting verdient bij de bestaande rechtspraak (zie vraag 46), met aandacht voor de onderlinge gehoudenheid van de bestanddelen van het scheepsverband.

De vraag 78 houdt o.i. verband met publiek zeerecht en allicht gewestelijk te regelen (?)

79. zeerecht behoort tot het handelsrecht. Laten wij de invoering van de recreatieve vaart over aan het 'plezier' van de federale / gewestelijke regelgever.

*

80. Naar ons gevoelen gaat dit aspect het klassieke zeerecht te buiten en brengt wellicht een niet wenselijke ruimere discussie op gang. Wij zien niet goed in waarom een vervoer -commissionair zou moeten worden 'afgeschaft'?

81 en 82: (zie ook vraag 20)

Een nadere regeling voor scheepsagenten is niet evident, nu de wet op de handelagentuurovereenkomsten toepasselijk is op scheepsagenten, wat een omzetting is van een Europese richtlijn. Een nadere eigen nationale regeling loopt het gevaar strijdig te zijn met de Europese norm. Er loert nog een ander gevaar: in geval een nationale regelgeving een nog sterkere bescherming biedt aan de agent zou het zelfstandig statuut van agent in vraag gesteld kunnen worden en zouden zij misschien als handelsvertegenwoordigers kunnen worden aanzien. Er is reeds rechtspraak die tot herkwalificatie van het statuut is overgegaan. Ook voor andere tussenpersonen (concessiehouders, franchisenemers) bestaan fragmentarische wettelijke regeling en bescherming maar geen dwingende regeling voor de aansprakelijkheidsverdeling. Dit zou een unicum zijn (zie ook de vragen 83 en 84)

83 - 86 : in de loop van de jaren zeventig , tachtig en negentig van vorige eeuw heeft er zich een sterke consensus in de rechtspraak gevormd inzake de commissionair – expediteur en de uitvoeringsagent. Is het wel wijs hieraan te morrelen? Indien de leer van de quasi – immuniteit van de uitvoeringsagent een probleem is, dan is zeker wettelijke tussenkomst vereist, want anders zal de rechtspraak zich contra cassatie ontwikkelen, hetgeen dient te worden vermeden uit hoofde van de rechtszekerheid.

Iedere wijziging die geen verbetering is dient in principe te worden geweerd.

Wat opvalt is dat er niets gezegd wordt over VBG – ABAS – voorwaarden.

Wij doen graag de volgende **suggestie** aan de raad van commissarissen. Moet niet wat scherper worden toegezien door een onafhankelijke commissie, waarin ook magistraten zitting hebben, over de houdbaarheid en rechtsgeldigheid van wat soms *soft law* wordt genoemd? Is hier geen nood aan een meer permanent overleg dat de bewuste sector overstijgt en aan een onafhankelijke *board* waar een en ander, na overleg en grondige consultatie weliswaar, kan worden bijgehouden en geactualiseerd. Kan dit geen bijdrage zijn tot een meer en betere regeling van de sector tussenpersonen in de haven? Anderzijds is vanuit mededingingsrechtelijk perspectief enige waakzaamheid geboden. Immers door het opstellen van voorwaarden die algemeen toepasselijk worden of zijn in de sector zou er wel eens sprake kunnen zijn van ‘*onderling afgestemde feitelijke gedraging*’ in de zin van artikel 81 EG – Verdrag / artikel 2 WBEM. Voorzichtigheid is geboden (zie ook suggestie bij vraag 161).

*

87 en 88 : wij zijn voorstander om enkele zeer algemene bepalingen inzake averij – grosse, van suppletoire aard, te behouden in het zeerecht. Averij – grosse mag (wettelijk) niet geheel verdwijnen achter de coulissen.

*

89- 90: het ontwerp en de nota van Prof. Huybrechts pleiten voor het behoud van de principes inzake aanvaring en het 1910 – Tractaat. Terecht o.i., maar dit heeft zijn consequenties met betrekking tot de mogelijke herijking van art. 46 Z.W., zoals hoger aangegeven (vragen 42 en 43).

91 – 94 : ja. Er mag worden verwezen naar de degelijke nota van Prof. W. Fransen

95: als neveneffect kan zulks het geval zijn, maar voor de aantrekkelijkheid van België als arbitrage – centrum is toch nog wat meer nodig dan een betere codificatie van de regelgeving inzake hulpverlening (zie vragen 155 – 157).

96 – 105: zie nota W. Fransen (zeker 102 verdient een ja, maar dat geldt o.i. vooral alle regres - vorderingen ; dus liever een algemene bepaling (zie vraag 9)

*

106 – 144 : wij verwijzen naar de o.i. zeer interessante en lezenswaardige nota van Prof. Huybrechts met zeer belangwekkend rechtsvergelijkend materiaal. Een 'nieuw' – zeg maar geactualiseerd – eigen regime is verkieslijk inzake zee – en transportverzekering. O.i. is het nodig het statuut van medeverzekeraars / leidend verzekeraar en de vertegenwoordiging ten aanzien van partijen en derden, inclusief het optreden in rechte, beter te regelen alsook dit van de herverzekering (vragen 121 / 122 / 142). Wel mag er verwacht worden dat er geen te verstrekkende aanpassingen zouden overwogen worden in aanverwante takken waardoor het geheel onbeheersbaar zou dreigen te worden of te weinig draagvlak zou hebben.

145: niemand, behoudens nostalgische rechtshistorici, zullen wakker liggen van het schrappen van bepalingen inzake bodemerij. Wij vermoeden dat deze vraag de eerste prijs inzake algemene consensus in de wacht zou kunnen slepen, gesteld dat er een dergelijke prijs zou bestaan, natuurlijk.

146 - 150: iedere verbetering in de zin van duidelijker en eenvoudiger regeling is welkom, maar het lijkt ons moeilijk deze wetswijziging los te koppelen van huidige codificatie. Het wetsontwerp voorziet in een wijziging van de art. 59, 66 en 91 Z.W. Maar misschien geldt ook het spreekwoord : '*beter één vogel in de hand, dan tien in de lucht*'

Een rechterlijke bevoegdheid (*ratione loci*) wat betreft cognossementvervoer is niet opgenomen in art. 91 Z.W. Het zou dus niet om een wetswijziging maar om een inlassing gaan. In de mate dat Europese rechtspraak en regelgeving toelaat nadere precisering aan te brengen aan bv. art. 5.1 b) EEX – V^o zou dit geen slechte zaak zijn, indien daarmee een aantal bevoegdheidsincidenten kunnen worden vermeden, respectievelijk beperkt worden. Misschien verdient het ook aanbeveling om een meer algemene en ruime bevoegdheidsregel te voorzien voor de gevallen waarin EEX – V^o niet van toepassing is.

Voor een eventueel wettelijk ingrijpen inzake niet – gedeclareerde deklading zie vraag 63.

In verband met het voorliggende wetsontwerp stelt zich de vraag of het wel wijs is de materie van bevoegdheid en niet - gedeclareerde deklading te koppelen en of het niet beter zou zijn één en ander te ontkoppelen? Dit is een bedenking.

*

151 – 152 : iedere verbetering is welkom, de jurisprudentie is gevestigd en ook dat is niet onbelangrijk; een al dan niet wettelijke regeling van deze items mag de codificatie niet in de weg staan

153: liefst via een andere weg dan het kanaal van de codificatie (zie 53 / 158)

154: zie vraag 53. Een separate transportrechtbank lijkt ons weinig realistisch en staat haaks op de schaalvergroting, wat natuurlijk specialisatie niet uitsluit van bepaalde rechtbanken, maar dit is een vraag naar een meer efficiënte organisatie van justitie in het algemeen.

155 - 157: er is geen enkel bezwaar op voorwaarde dat er voldoende garanties zijn inzake objectieve en neutrale beoordeling. Een arbitragecentrum is zeer zeker te overwegen en de overheid zou ook zijn steentje kunnen bijdragen.

Wij formuleren de volgende **suggestie** : waarom geen wetenschappelijk onderzoek laten uitvoeren door een team van experts vertrouwd met arbitrage (gedacht wordt aan een commissie onder leiding van Prof. Hans van Houtte bv.)

158 : in verband met de ‘*wereldvreemdheid*’ van de wetgeving inzake taalgebruik in gerechtszaken verzoeken wij toch wat voorzichtiger te zijn, zeker in een communautair geladen landje als België. De rechtspraak van het Hof van Cassatie is niet uit de lucht komen vallen en viseert zeker niet ‘*de maritieme wereld*’. Men zou de moed moeten hebben om dit ook eens uit te leggen aan het cliëntèle in plaats van te gewagen van ‘*wereldvreemde gevolgen van de wetgeving*’. O.i. biedt de wet wel voldoende garanties om met enige soepelheid te worden toegepast. Bovendien is er een specifieke regeling inzake verjaring opgenomen die misschien nog inspirerend kan werken op anderen terreinen (zie De Wet van 26 april 2007 , Taelman en C°, p.122 inzake art. 700 Ger.W.)

159: ja, een wijziging van het begrip handelaar naar onderneming , waar velen al jaren voor pleiten, is niet voor morgen

160: misschien (zie vraag 6)

161: wij dachten aan de procedure inzake de aanstelling van een vereffenaar van het afgestane scheepsvermogen ; hier zijn dringend wettelijke verbeteringen en

preciseringen nodig, zo lijkt ons. Desgevallend willen wij bij de redactie onze steun en ervaring ter beschikking stellen.

Tot slot hebben we nog een **suggestie** : misschien is het aan te raden te pleiten voor de oprichting van een vervoerskamer bij de Raad voor de Mededinging. In Nederland is dit het geval. Misschien is het impact beperkt, maar het zou de erkenning van de specificiteit van het zee – en vervoerrecht inhouden. O.i. is dit meer haalbaar dan het pleidooi voor een separate transportrechtbank.

Antwerpen, 24 september 2007