

SCHEEPVAARTRECHT

door

Roger ROLAND

Docent aan de U.I.A. en het R.U.C.A.

1. Alvorens de weg te beschrijven die het zeerecht tijdens de laatste decennia is opgegaan, lijkt het wijs even stil te staan bij enkele oeroude eigenschappen van deze rechtstak, met name het „particularisme” en de „autonomie” ervan.

Het begrip „*particularisme*” houdt verband met de verhouding tussen het bijzondere en het algemene: een bepaalde rechtstak gooit het „hoger” recht hier en daar overboord of kneedt het om een algemene regel met een bijzondere toestand te verzoenen.

„*Autonomie*” veronderstelt daarentegen dat een rechtsstelsel door eigen rechtsbeginselen en een eigen rechtstechniek beheerst wordt, kortom, volkomen zelfstandig is (1).

De rechtsgeschiedenis leert dat we de geboorte van het zeerecht *niet* aan andere rechtssystemen te danken hebben. Zo schrijft RIPERT: „Il a un caractère original, qu’il doit à un particularisme très accentué. Je l’ai dit déjà, on ne saurait sans méprise grave considérer le droit maritime comme une application aux choses et aux gens de mer du droit commercial terrestre. C’est une science principale et non subordonnée” (2).

De „costuymen” die het Middeleeuws zeerecht vormen, zijn ontloken in de steden waar de zeehandel bloeide. Zij zijn geen telg van de gewoonten waaruit het burgerlijk recht gegroeid is. Wel gelijken de costuymen van de belangrijkste havens enigszins op elkaar. Maar die verwantschap betekent niet dat ze uit een gemeenschappelijke ader, het civiel recht, stammen. Integendeel, tengevolge van de handel en de daarmee gepaard gaande contacten, groeiden de verscheidene rechtsstelsels al ras naar elkaar toe: een neiging die zeker een voorbode is van de unificatie van het scheepvaartrecht.

Ik waag me niet verder op het gebied van de rechtsgeschiedenis, — een wetenschap die voor mij *terra incognita* is. Ik houd het bij deze ruwe

(1) CHAUVEAU, P., *Traité de droit maritime*, uitgave 1958, nr. 7, blz. 12.

(2) *Droit maritime*, uitgave 1929, deel I, nr. 52, blz. 71.

schets met weinig kleurschakeringen. Het is een feit dat het zeerecht autonoom, ten minste particularistisch is.

2. Maar waarin bestaat die eigenheid? Voor DE SMET, R., hebben drie factoren de zelfstandige ontwikkeling van het zeerecht bepaald (3):

a) *Het zeeavontuur*. Het schip is de speelbal van de zee en heeft met wind en weer te kampen. Die risico's hebben de averijgrosseregeling en de zeeverzekering in het leven geroepen.

b) *De verpersoonlijking van het schip*. In tegenstelling tot de andere roerende goederen bezit het schip een nationaliteit, een woonplaats (de thuishaven), een naam, een identiteit. Ik denk ook aan de „extraterritorialiteit” ...

c) *De afzondering van het schip*. Groot is dikwijls de afstand tussen schip en reder. Aan de kapitein kent de wet daarom een bijzondere bevoegdheid toe. Een rechtsfiguur als de „bodemerij” houdt daar ook mee verband. Tussen het zeerecht en het civielrecht is er dus een scherpe kloof. Welke rechtsfiguur uit het burgerlijk recht lijkt op „averij-grosse” of „bodemerij”? Ook de kapitein heeft geen evenbeeld in het *ius civile*. Er is ook de zakelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, de medeïgendom, de afstand van het scheepsvermogen ...

3. Vraag is of het zeerecht van vandaag, het zeerecht van morgen nog de stempel draagt of zal dragen van rechtsstelsels die de economische structuur van de middeleeuwen en de onzekere tijd van de zeilschepen weerspiegelen. Mij dunkt dat het zeerecht zich allengs aan het verleden ontworstelt. De grens tussen zeerecht en handelsrecht vervaagt.

4. De eerste scheepvaartwetgevingen stammen uit de vijftiende en uit de zestiende eeuw. Vermeldenswaard zijn de Verordeningen van Vlaanderen en de Costuymen van de stad Antwerpen, die door Filips II gebundeld en tot wet verheven zijn.

De belangrijkste mijlpaal is nochtans de *Ordonnance de la Marine*, ook *Grande Ordonnance* genoemd, die Colbert in 1681 heeft uitgevaardigd. De Franse *Code de Commerce* van 1807, die op 1 januari 1808 van kracht is geworden, is een slaafse copie van Colberts verordening.

In België hebben later belangrijke wetten het licht gezien. De wet van 21 augustus 1879 (een nieuw geluid want de scheepshypotheek wordt in onze wetgeving ingevoerd), de wet van 10 februari 1908, die ook de binnenvaart beheerst, en nog andere ...

(3) DE SMET, R., *Droit maritime et droit fluvial belges*, Larcier, Brussel, 1971, I, nr. 3, blz. 7.

5. Omstreeks 1911 breekt een nieuw tijdperk aan: een onafgebroken streven naar unificatie van het zeerecht dat tot uiting komt in een wemeling van verdragen. Het zeerecht was immers een bron van „wetsconflicten”, — wat niemand zal verwonderen.

Het „*Comité Maritime International*” is, wat de rechtsunificatie betreft, een echte fakkeldrager geweest. Sinds enkele jaren zijn allerlei U.N.O.-instellingen echter op de voorgrond getreden, met name:

— UNCTAD: *United Nations Conference on Trade and Development* (de Franse benaming is CNUCED: *Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement*),

— UNCITRAL: *United Nations Commission on International Trade Law* (CNUDCI: *Commission des Nations Unies pour le Développement du Droit Commercial International*).

De vaststelling dat die instellingen het *C.M.I.* hebben afgelost, is interessant. Het traditionele zeerecht, — erfgoed van Colberts Ordonnance —, wijkt stilaan voor modernistische opvattingen: nieuwe horizonten doemen op. Geen breuk, maar een geleidelijke overgang waarbij het oude en het nieuwe samenvloeien.

Het *C.M.I.* heeft de traditie in ere gehouden. Het heeft voor de oude droom van de unificatie geijverd zonder het verleden vaarwel te zeggen. Zijn bouwstenen waren de reeds bestaande teksten.

Ons land is, gedurende 60 jaar ongeveer, de ziel van de unificatiebeweging geweest. De *YORK-Antwerp Rules* (1890) en de *Haagse regels* (1921) zijn weliswaar het werk van de *International Law Association*, maar Antwerpen was zeker de stuwende kracht.

Eerst had de Belgische regering tevergeefs reclame gemaakt voor het *Congres Maritime d'Anvers* (1885). Op 29 april 1891 werd dan de *Association Belge de Droit Maritime* gesticht door het driemanschap Louis Franck, een groot Antwerps advocaat, Charles Le Jeune, een bekend verzekeraar en August Beernaerd, eerste minister. De vereniging bestond uit advocaten en rechtsgeleerden, handelaars, reders, verzekeraars, dispatcheurs. Het doel was natuurlijk de unificatie van het zeerecht. Dat initiatief werkte aanstekelijk, want het goede voorbeeld werd overal in Europa gevolgd.

Een overkoepelende vereniging zag dan het licht en werd *Comité Maritime International* gedoopt. De eerste internationale conferentie vond plaats op 6 juni 1897, onder voorzitterschap van August Beernaerd. Het vast secretariaat van het *C.M.I.* werd toevertrouwd aan dispatcheur Henri Voet-Genicot en aan het advocatenkantoor Franck-Van den Bosch. Hoe kwam een verdrag tot stand? Eerst wat voorbereidend werk in sub-commissies. Dan werd er overleg gepleegd met de nationale verenigingen voor

zeerecht. Tenslotte werd er een conferentie gehouden, waaraan zowel de vaste leden van het C.M.I. als de vertegenwoordigers van de nationale verenigingen deelnamen. Ook de regeringen stuurden waarnemers. Een verdragsontwerp werd uitgewerkt. Dat ontwerp werd besproken op een diplomatieke conferentie. Zo werd dan eindelijk een verdrag gesloten.

6. Op 26 september 1910 worden de eerste vruchten geplukt: een verdrag over aanvaring, hulp en berging. Die datum is een mijlpaal in onze rechtsgeschiedenis. „C'était là un des événements les plus considérables de l'histoire du droit.”, schrijven SMEESTERS en WINKELMOLEN. „Pour la première fois, on adoptait une législation destinée à régir toute l'humanité civilisée et allant la régir en fait, puisque la plupart des états maritimes ratifièrent ces conventions”.

Zoals gezegd, zijn verscheidene hoofdstukken van Colberts *Ordonnance* in ons wetboek van koophandel beland. Ik denk bijvoorbeeld aan de vermolmde regels over de zeebevrachting, die overigens tot het aanvullend recht behoren en dus wijken voor charterpartijen of cognossemensvoorwaarden.

7. Na de oorlog krijgt het zeerecht een andere kleur. De technische vooruitgang en de ontvoogding van Azië en Afrika hebben een weerslag op de ontwikkeling van dat recht.

Eerst een woord over de onthutsende vaart van de *techniek*. De scheepsbouw staat in het teken van veiligheid, snelheid, automatisatie. Nieuwe vervoertechnieken vinden ingang: de containers, het kangoe-roevervoer enz... Rechtsfiguren als averijgrosse, bodemerij, afstand van het scheepsvermogen, wortelen in economische structuren die tot het verre verleden behoren. Ze beantwoorden volkomen aan de noden van de zeilscheepvaart. Ze worden door de moderne techniek verdreven. De kracht van de factoren die de zelfstandige ontwikkeling van het zeerecht in de hand hebben gewerkt, neemt zienderogen af. Maar, hoewel de schepen struiser zijn, is er nog wel eens een ramp. Hoewel de communicatiemiddelen ontzettend vernuftig zijn, vervult de kapitein nog steeds een belangrijke opdracht. Het verleden leeft nog voort. Er is dus geen echte kentering, maar wel een evolutie van autonomie naar particularisme, om Chauveau's terminologie aan te wenden.

Belangrijk is ook de vaststelling dat de ontwikkelingslanden op dat gebied meer en meer van zich laten horen. Hoewel het *Comité Maritime International* zijn poorten voor die staten nooit gesloten heeft, integendeel, lag

(4) SMEESTERS en WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial*.

het zwaartepunt toch in het westen. Dat verklaart dat die instelling hoofdzakelijk heeft gebouwd op de bestaande rechtsstructuren, die vooral de reder beschermen: denken we aan de beperking van de vervoerdersaansprakelijkheid, aan de ontheffingsgronden van de Haagse regels enz... De ontvoogdingsstrijd en de belangstelling van de U.N.O. voor economische problemen hebben ongetwijfeld tot gevolg dat het hedendaags zee-recht stilaan van het klassiek zeerecht vervreemdt. Onder de druk van de ontwikkelingslanden hebben de Haagse regels hun plaats moeten ruimen voor een nieuw rechtssysteem, met name de *Hamburg Rules*. Aan de invloed van de UNCTAD en de UNCITRAL heeft RODIERE, R., een artikel gewijd: „*CNUCED et CNUDCI devant le droit maritime. Un exemple de leur travail*” (5). De gezaghebbende rechtsgeleerde herinnert eraan dat de UNCTAD een emanatie van de algemene vergadering van de U.N.O. is: „Elle a été créée pour atteindre certains objectifs dont le sixième principe général énonce: le commerce international est l’un des facteurs les plus importants du développement économique. Le souci de ne pas entraver ce développement conduisait à mettre en cause certain nombre de pratiques législatives des pays dits développés. Pour y parvenir et agir directement sur ce point, la CNUCED, usant des pouvoirs que lui conférait sa charte institutive, a donc proposé de créer une commission spécialisée et la résolution a créé la CNUDCI (UNCITRAL) dont la mission générale est conditionnée par deux propositions: (a) *‘Elle doit encourager l’unification et l’harmonisation du droit commercial international ...’* (b) *‘en favorisant une participation plus large aux conventions internationales existantes et une acceptation plus générale des lois types et lois uniformes’*”.

Tussen haakjes: de ontwikkelingslanden hebben uiteraard een machtspositie in UNCITRAL. En Rodière vervolgt: „D’ailleurs au nombre des principes généraux qui régissent l’activité de la CNUCED, figurent ceux-ci: *‘La décolonisation ... est une condition nécessaire du développement économique’* et „*Il ne doit exister aucune discrimination fondée sur les différences entre systèmes socio-économiques*, ce qui conduit même au principe n° 8 de la discrimination compensatrice, les pays développés devant compenser par leurs abandons le handicap dont souffrent les pays non développés. Dès la deuxième session, la CNUDCI décide de s’attaquer aux problèmes maritimes. La révision des règles de la Haye était placée en tête de l’ordre du jour”.

Het loont de moeite ook bij volgende beschouwingen stil te staan: „Il faut surtout noter que la création de la commission des transports maritimes de la CNUCED, comme celle du groupe de travail sur la législation des transports maritimes de la CNUDCI, représentent une victoire sur l’OMCI. Celle-ci

(5) *D.M.F.*, 1972, blz. 388/394.

est accusée par les pays en voie de développement d'être encore trop inféodée aux pays maritimes traditionnels et ceux-ci en effet ont peu fait pour permettre à l'OMCI de s'immiscer dans leur politique maritime économique. L'OMCI, peut-on dire, a mal rempli la tâche d'ordre économique que lui confiaient les lettres (b) et (c) de l'article 1er de sa convention institutive."

De OMCI (*Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale*) is een gespecialiseerde instelling in de zin van artikel 57 van het U.N.O.-handvest. In het Engels: IMCO (*Intergovernmental Maritime Consultative Organisation*). Zo'n instelling is de vrucht van regeringsakkoorden. De band met de U.N.O. bestaat in een coöperatiecontract dat, overeenkomstig artikel 63 van het handvest, met de Economische en Sociale Raad wordt gesloten (6).

Het staat dus buiten kijf dat de ontwikkelingslanden hun stempel drukken op de evolutie van het scheepvaartrecht. Laten wij hopen dat het geen beeldenstorm wordt en dat zij hun wijsheid ook putten uit de rechtstraditie. Een zware taak is hier nog voor het C.M.I. weggelegd. Het C.M.I. werkt nog steeds verdragsontwerpen uit. Maar de ontwerpen worden niet meer rechtstreeks, d.w.z. op initiatief van de Belgische regering, aan de „Diplomatieke Conferentie" ter goedkeuring vorgelegd. Nu is het IMCO of een U.N.O.-instelling die het C.M.I. met het opmaken van een verdragsontwerp belast. Tussen het C.M.I. en diens „opdrachtgever" ontstaat er dan een nauwe samenwerking. Zo zijn twee belangrijke verdragen uit C.M.I.-ontwerpen gegroeid:

— „*International convention on civil liability for oil pollution damage*" (29 november 1969).

— „*Convention on Limitation of liability for maritime claims*" (19 november 1976).

In oktober 1977 heeft het C.M.I. nog twee ontwerpen tot stand gebracht, die door IMCO moeten worden bestudeerd:

— „*Draft convention on jurisdiction, choice of law and recognition and enforcement of judgments in collision cases*".

— „*Draft convention on offshore mobile craft*" (7).

Ook op andere gebieden zijn de werkzaamheden van het C.M.I. belangrijk. Het comité werkt bijvoorbeeld eenvormige regels uit, die niet in een wet of verdrag worden vastgelegd en die m.a.w. krachtens een overeen-

(6) GANSHOF VAN DER MEERSCH, W.J., *Organisations Européennes*, Bruylant/Sirey, 1966, I, blz. 40.

(7) Zie in dit verband: *Documentation C.M.I.*, 1977, I, II en III en ROLAND, R., *Le statut des engins opérant en mer autres que les navires de mer*, Rapports belges au XIème congrès international de droit comparé, Budapest, 23/28 août 1978, Bruylant, 1978, blz. 223-242.

komst worden toegepast (cfr. de *York-Antwerp Rules*). Men vertrouwt er dan op dat iedereen naar die regels zal verwijzen.

Tenslotte richt het C.M.I. studiedagen en colloquia in, waar gistende onderwerpen ter tafel worden gebracht.

8. Hoewel ik eerst van zins was te spreken over de jongste verdragen die reeds door de Belgische wetgever zijn goedgekeurd, ben ik wegens de aard van het onderwerp ertoe gedwongen deze studie hoofdzakelijk aan *toekomstig* recht te wijden. De gebeurtenis die nu in het brandpunt van de belangstelling staat, is inderdaad de op 31 maart 1978 geboren „*U.N. Convention on the Carriage of Goods by Sea*’’. Dat zijn de *Hamburgse regels*. Onze wetgever heeft dit tractaat nog niet goedgekeurd. Maar over enkele jaren zullen de Haagse regels overal door de Hamburgse regels zijn verdrongen.

Daarom eerst een woord over de beruchte Haagse regels.

9. Het *Brussels cognossementsverdrag van 25 augustus 1924* (ook „*Haagse regels*’’ genoemd; op 28 november 1928 in onze wetgeving opgenomen) heeft paal en perk willen stellen aan de misbruiken waartoe de contractvrijheid had geleid. Vóór de Haagse regels was de zeevervoerder haast nooit aansprakelijk voor ladingschade (verlies, averij...): de vervoerovereenkomst werd immers beheerst door de cognossementsvoorwaarden, die krioelen van draconische ontheffingsbedingen.

De Verenigde Staten hebben met betrekking tot de bescherming van de cognossementshouder baanbrekend werk verricht. Ze hebben de economische hegemonie van de Engelse reders willen fnuiken. Zo is in 1893 de *Harter Act* tot stand gekomen. De *Australian Carriage of Goods by Sea Act* van 1904, de *New-Zealand Shipping Steamer Act* van 1908 en de *Canadian Water Carriage Act* van 1910 zijn naar het beeld van de *Harter Act* geboetseerd. In die „*dominions*’’ was men inderdaad „*cargo minded*’’.

Het C.M.I. heeft dan plannen gesmeed om eenvormige regels tot stand te brengen. Maar toen brak de eerste wereldoorlog uit...

In 1921 heeft de *International Law Association* in Den Haag een internationale vergadering belegd. Ook de Engelse reders waren op die conferentie vertegenwoordigd. De Haagse regels zijn de vrucht van die besprekingen. Zowel de vorm als de inhoud van de regels is op een Engelse leest geschoeid. Het zij opgemerkt dat er in Den Haag geen verdrag is tot stand gekomen. Men dacht dat de reders de toepassing van dat recht in het cognossement zouden bedingen zonder daartoe gedwongen te zijn en zonder te mokken! Dat was natuurlijk een vrome wens.

Toen heeft het *C.M.I. de International Law Association* afgelost. In 1922 wordt in Londen een vergadering gehouden. Het C.M.I. „keurt” de Haagse regels en brengt hier en daar wijzigingen aan. Op 25 augustus 1924 wordt het cognossemensverdrag (de Haagse regels) getekend. Zoals gezegd, is het Verdrag op 28 november 1928 in de Belgische wetgeving opgenomen. De regels hebben een plaats gekregen in het tweede boek van het Wetboek van koophandel. Zij vormen het zo dikwijls geciteerd artikel 91 van de Belgische scheepvaartwet.

Enkele krachtlijnen van de Haagse regels:

1) De zeevervoerder is voor schade of verlies aansprakelijk vanaf het tijdstip waarop de goederen op het schip worden geladen tot het tijdstip waarop ze uit het schip zijn gelost. Bedingen waarbij de vervoerder zich ontheft van aansprakelijkheid voor schade die vóór het laden of na het lossen ontstaat, zijn volkomen geldig.

2) Levende dieren vallen buiten de werkingssfeer van de regels, zoals ook de lading die volgens de overeenkomst op het dek moet worden vervoerd en die in werkelijkheid ook op het scheepsdek geladen is.

3) Er zijn ook verplichtingen die de wet als minimumeisen beschouwt: het schip moet zeewaardig zijn, de laad- en koelruimen moeten in orde zijn. Het is nochtans voldoende dat de zeevervoerder vóór of in het begin van de reis de „*due diligence*” (redelijke zorg) in acht neemt. Dus geen vereiste van „*utmost diligence*” (uiterste zorg).

4) Tijdens het laden, tijdens de reis, tijdens het lossen rust op de zeevervoerder een zorgverplichting met betrekking tot de hem toevertrouwde goederen. Zijn aansprakelijkheid wordt vermoed.

5) Men vindt ook een limitatieve opsomming van de ontheffingsgronden. Met enkele grove pennestreken:

a) Voor uit onzeewaardigheid voortspuitende schade of verlies is de vervoerder niet aansprakelijk als hij vóór de reis de „*due diligence*” heeft in acht genomen. Hij moet m. a. w. niet opdraaien voor verborgen gebreken van zijn vaartuig.

b) De koersafwijking die redelijk is of die tot doel heeft mensen of goederen te redden, is ook een ontheffingsgrond.

c) Er zijn dan de ontheffingsgronden die in feite tot overmacht kunnen worden teruggebracht: de „perikelen, gevaren en onheilen van de zee”, oorlog, quarantaine, arbeidsconflicten, eigen of verborgen gebrek van de goederen of van de verpakking, en noem maar op...

d) Tenslotte zijn er gevallen waarbij de vervoerder een fout pleegt en toch vrijuit gaat: de navigatiefouten, de fouten die betrekking hebben op het behandelen van het schip, de brandschade.

6) Krachtens de Haagse regels mag de vervoerder zijn aansprakelijkheid voor ladingschade beperken tot 100 pond sterling per collo of eenheid (in Belgische munt omgerekend in 1928: 17.500 F.).

De Haagse regels zijn dus een echt compromis tussen het belang van de lading en het belang van de reder. In dat compromis wortelt trouwens het gevoel van onbehagelijkheid dat later zowel bij de reders als bij de ladingbelanghebbenden is opgeweld. In dit verband merkt SWEENEY, J. C., raak op: „Dissatisfaction with the 1924 Hague Rules has come from two dissimilar sources: the traditional maritime states and the nearly independent states of the developing world in Asia and Africa (8).

10. Op de zestiende conferentie van het *C.M.I.* in Visby en op de twaalfde zitting van de *Conférence diplomatique de Droit Maritime* (1967 en 1968) krijgen de Haagse regels een nieuw kleedje. De wijzigingen worden de „*Visbyse regels*” genoemd. Ze worden vastgelegd in het op 23 februari 1968 te Brussel ondertekend Protocol. Onze wetgever heeft het Verdrag goedgekeurd. De goedkeuringswet is nog heet van de naald: wet van 28 augustus 1978 (9).

In Visby hebben de meer „*cargo minded*” staten een punt in de wacht gesleept. Maar de wijzigingen zijn niet spectaculair (10).

De veranderingen hebben vooral betrekking op de aanpassing aan nieuwe noden, met name:

- de aansprakelijkheidsgrens wordt verhoogd tot 10.000 F. per collo of eenheid, of tot 30 F. per kilogram brutogewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, met dien verstande dat de grootste beperking in aanmerking komt (art. 2); frank betekent hier een eenheid, bestaande uit 65,5 mg. goud van een gehalte van 900/1000 ste. fijn goud (de *Poincaré*-frank);
- de begrippen „collo” en „eenheid” worden gedefiniëerd, voor het geval een laadkist (container), een laadbord (palet) of dergelijk vervoergerei gebruikt wordt: elk collo of elke eenheid die in het cognossement vermeld wordt als in het vervoergerei verpakt, zal als collo, respectievelijk eenheid worden beschouwd; bij ontstentenis van zulke vermelding, zal het gerei zelf als collo of eenheid worden aangezien;
- de vervoerder kan zijn aansprakelijkheid niet beperken „indien bewezen is dat de schade het gevolg is van het feit dat de vervoerder heeft

(8) *The Uncitral Draft Convention on Carriage of Goods by Sea, Journal of Maritime Law and Commerce*, 1975, blz. 72.

(9) *Staatsbl.*, 23 november 1978.

(10) Zie in dit verband: ROLAND, R., *Het Brussels cognossementsverdrag en het protocol van 28 februari 1968*, in *Recht in beweging. Opstellen aangeboden aan Prof. Mr. Ridder R. Victor*, Kluwer, Deurne-Antwerpen, blz. 807 e.v.

gehandeld of heeft nagelaten te handelen met het inzicht schade te berokkenen, hetzij op zodanige wijze dat hij aan het ontstaan van de schade zware schuld heeft,,(11). Onder de Haagse regels was de zeevervoerder steeds gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, tenzij hij met opzet een fout had gepleegd(12).

- zelfs als de averijvordering op een aquiliaanse fout steunt, mogen de zeevervoerder en diens aangestelden zich beroepen op de wettelijke ontheffingsgronden en op de aansprakelijkheidbeperking.

11. Ondanks de Visbyse regels groeit de ontevredenheid van de ontwikkelingslanden: „Dissatisfaction of the developing world stems essentially from the belief that the operation of traditional maritime law (along with other aspects of international trade law) impairs the balance of payments position of developing states as to insure continued poverty and perpetual underdevelopment in an industrial age. In the field of traditional maritime law this dissatisfaction is clearly spelled out in the UNCTAD Secretariat Report on Bills of Lading of december 14, 1970’’, betoogt SWEENEY (13) Het feit dat de gesubrogeerde ladingverzekeraars op een aansprakelijkheidsbeperking stuiten (bovendien mag de reder krachtens andere verdragen het scheepsvermogen afstaan), heeft natuurlijk een weerslag op de premieberekening, wat de verschepers niet leuk vinden. De premie stijgt dus, maar de vervoerprijs (vracht) daalt daarom nog niet.

Maar wat zal er gebeuren als er regels tot stand komen die gunstiger zijn voor de ladingbelanghebbenden? Zullen de rederijen de vracht dan niet verhogen? De ontwikkelingslanden denken van niet. De Amerikaanse jurist SWEENEY durft de toekomst niet voorspellen: „This, however, is surely debatable in view of the long time spans required to build a history of claims experience as a foundation of proper rate making(14).

In „*La convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer*’ (15) schrijft CLAIRE LÉGENBRE ... : „Les pays en voie de développement ont souhaité un remaniement beaucoup plus profond, inspiré par des considérations diverses. Pour les uns, il s’agissait de s’insurger contre les règles qu’on disait inspirées uniquement par l’intérêt des vieilles nations maritimes. Pour d’autres, il s’agissait de vues plus théoriques visant à aligner le droit des transports maritimes sur le droit des autres modes de

(11) Cfr. art. 25 van het in Warschau gesloten Verdrag, zoals gewijzigd door het Haagse Protocol van 28 september 1955.

(12) Zie ROLAND, R., HUYBRECHTS, M., en ROLAND, S., *Overzicht van rechtspraak, Scheepvaartrecht* (1968-1975), T.P.R., 1976, 168 en de aldaar geciteerde noot van J. Putzeys.

(13) *O.c.*, blz. 73.

(14) *O.c.*, blz. 74.

(15) *D.M.F.*, juli 1978, blz. 388.

transports ... D'autre part, ceux qui préparaient dans le passé les conventions internationales maritimes s'imaginaient que leur tâche consistait à créer un droit adapté aux spécificités du milieu marin. Aujourd'hui, cette démarche intellectuelle tend à être abandonnée parce que le droit maritime n'est plus élaboré par des praticiens ... Plusieurs organisations internationales ont mis en garde la conférence contre le coût éventuel d'une modification de la répartition des risques entre transporteurs et chargeurs. Elles n'ont pas été écoutées."

In Hamburg heeft de U.N.O.-conferentie haar zegen gegeven aan het ontwerp waaraan UNCITRAL jaren had gewerkt. Met de vele amendementsvoorstellen heeft ze geen rekening gehouden: „Il semble que les pays en voie de développement aient nourri une certaine méfiance à l'égard de toutes les modifications proposées. Peut-être aussi les délégations étaient-elles liées par les instructions qu'elles avaient reçues avant de se rendre à Hambourg. Il y avait, semble-t-il, plus d'imprévus dans les conférences diplomatiques convoquées autrefois à Bruxelles" (16).

Het zou echter verkeerd zijn te denken dat de zeevarende mogendheden tegen het ander kamp samenspannen. Zo hebben Frankrijk en Noorwegen de nieuwe aansprakelijkheidsregeling (art. 5) toegejuicht. Noorwegen en de Verenigde Staten hadden het ook niet erg voor de ontheffing voor nautische fouten.

Wat er ook van zij, de „ship owning nations" hebben het onderspit gedolven. Grote „fleet owners" als Engeland, Nederland, de oostbloklanden, Japan hebben de evolutie niet kunnen stuiten.

Het verdrag zal van kracht worden wanneer het door 20 staten zal zijn goedgekeurd.

Ik kan in deze voordracht niet alle aspecten van het verdrag belichten. Daarom zal ik vooral het aansprakelijkheidsstelsel bespreken, dat trouwens het *corpus* en de spil van de regels vormt.

12. Artikel 4, § 1 bepaalt dat de vervoerder voor de goederen verantwoordelijk is wanneer ze zich onder zijn hoede bevinden in de laadhaven, tijdens het vervoer *stricto sensu* en in de loshaven.

Wat dat juist betekent, wordt dan in artikel 4, § 2 uitgelegd. Wel zal die bepaling nog veel inkt uit de pen doen vloeien.

13. Wanneer de schadeveroorzakende gebeurtenis (schade betekent hier: averij, verlies, vertraging) zich binnen de aldus afgebakende tijdsperiode voordoet, is de vervoerder aansprakelijk. Hij is slechts ontheven wanneer

(16) Claire Legendre, *o.c.*, blz. 389.

hij bewijst dat „he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences” (art. 5, § 1).

Op die regel bestaan er twee belangrijke uitzonderingen. De levende dieren laat ik buiten beschouwing (art. 5, § 1).

Eerste uitzondering: brandschade (art. 5, § 4). Daar moet de schadelij-dende partij bewijzen dat de brand veroorzaakt is door een fout of een verzuim van de vervoerder, van diens aangestelden of van diens agenten. De vervoerder is ook aansprakelijk als hij de redelijke maatregelen niet genomen heeft die hij had moeten nemen om de brand te bestrijden en de gevolgen ervan te voorkomen of te beperken (ook daar rust de bewijslast op de eiser).

Tweede uitzondering: het redden van mensen of goederen (art. 5, § 6). Schade die voortspuit uit die menslievende maatregelen, komt niet ten laste van de vervoerder. De maatregelen moeten echter redelijk zijn.

De nautische fouten (d.w.z. fouten gepleegd bij het besturen of het behandelen van het schip) zijn dus geen ontheffingsgrond meer.

Het loont de moeite nu een poging te doen om de essentie van de Hamburgse regels te doorgronden. Een geschikt uitgangspunt is een artikel dat R. RODIERE aan de regels heeft gewijd en waarvan de titel reeds een strijdkreet is: „*La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1978, Le point de vue d'un juriste latin*” (17). Als spreekbuis van het „cartesianisme”, oefent hij, met een scherpe pen, kritiek uit op het Verdrag. Vraag is of het cartesianisme noodzakelijkerwijze betere resultaten boekt dan een pragmatische aanpak.

Ik ben het volkomen eens met die gezaghebbende rechtsgeleerde wanneer hij betoogt dat het aansprakelijkheidsstelsel van artikel 5, § 1 in feite neerkomt op een vermoeden van fout (18). Het systeem steunt dus zeker niet op de beruchte „objectieve aansprakelijkheid”.

Onder de Haagse regels wordt de *aansprakelijkheid* vermoed; onder de Hamburgse regels wordt de *fout* vermoed.

Het vermoeden van *aansprakelijkheid* betekent, in de ogen van Rodière, dat de vervoerder de werkelijke schadeoorzaak moet aanwijzen en moet bewijzen dat die oorzaak een ontheffingsgrond oplevert. Kent men de schadeoorzaak niet, dan is de vervoerder aansprakelijk. Dat is een betwistbaar standpunt, want in België heeft de rechtspraak steeds geoordeeld

(17) *D.M.F.*, augustus 1978, blz. 451 e.v.

(18) Cfr. ook *Sweeney, o.c.*, blz. 102 e.v.

dat de vervoerder krachtens artikel 91, A, § IV, 2, littera Q vrijuit gaat, indien hij bewijst dat hij geen fout gepleegd heeft (19).

Het vermoeden van een *fout* impliceert in elk geval dat de vervoerder ontheven is indien hij bewijst dat hij geen fout gepleegd heeft, zelfs als hij er niet in slaagt de schadeoorzaak te bewijzen.

Feit is dat de Hamburgse regels, in dat opzicht, ten aanzien van de vervoerder minder streng zijn dan de Haagse regels. Artikel 5, § 1 bepaalt immers dat hij ontheven is indien hij bewijst dat hij de maatregelen getroffen heeft die hij *redelijkerwijze* moest treffen. Het criterium is dus niet de uiterste zorg, maar wel de normale zorg van de *bonus pater familias*.

Rodière merkt raak op dat de ontwikkelingslanden in feite blij hebben gegeven van kleinmoedigheid. Sommige ontwikkelingslanden bezitten reeds een vloot of smeden in dit verband grootse plannen. De omstandigheid dat de handelsvloot van de socialistische landen de zeeën verovert, heeft waarschijnlijk ook gewicht in de schaal gelegd. Met Rodière begrijpen wij nu dat de zeevarende mogendheden de ontheffing voor de nautische fouten hebben prijsgegeven. In ruil daarvoor hebben ze een aansprakelijkheidssysteem gekregen waarin de vervoerder slechts moet bewijzen dat hij de „redelijke maatregelen,„ heeft genomen om schade of verlies te voorkomen.

Ook de twee uitzonderingen (artikel 5, § 4 en § 6) vindt Rodière onlogisch. De brandschade bv.: waarom heeft de schadelijdende partij de bewijslast? Gewoonlijk kent men de schadeoorzaak niet. De zeevervoerder zal dus zelden voor brandschade aansprakelijk zijn. De ontheffingsgrond van de Haagse regels heeft m.a.w. een gedaanteverwisseling ondergaan.

Een belangrijke vaststelling is ook dat de „due-diligence-verplichting” in verband met de zeewaardigheid van het schip impliciet vervat is in artikel 5, § 1. Twee opmerkingen over de zeewaardigheid. Eerst denk ik wel dat de vervoerder niet enkel vóór de reis (zoals onder de gelding van de Haagse regels) maar nu ook tijdens de reis de „redelijke maatregelen” moet treffen met betrekking tot de zeewaardigheid van het schip. Een tweede opmerking houdt verband met de *Munstcaster Castle Case* (20), waarin terecht wordt beslist dat de vervoerder moet opdraaien voor de fouten van de uitvoeringsagenten (scheepsherstellers, experts e.d.) op wie hij, met het oog op de due-diligence-verplichting, een beroep doet

(19) Zie ROLAND, R., HUYBRECHTS, M. en ROLAND, S., *Overzicht van rechtspraak, Scheepvaartrecht, T.P.R.*, 1976, blz. 151, nr. 99.

(20) House of Lords, 7 december 1961, *Lloyds List Reports*, 1961, I, 57.

(vaste rechtspraak in België). Het is dus niet voldoende dat de vervoerder een topfirma inschakelt. Artikel 5, § 1 zegt uitdrukkelijk dat de vervoerder aansprakelijk is voor de fouten van zijn aangestelden. In het Engels: „servants or agents”. In het Frans: „préposés ou mandataires”. Het ligt echter voor de hand dat de vervoerder ook aansprakelijk is voor de schuld van zijn *uitvoeringsagenten* (stuwadoor, classificatiebureau...). Dat is trouwens gemeen recht.

14. Artikel 6 heeft betrekking op de beperking van de vervoerders-aansprakelijkheid per collo of eenheid. Ook voor de vertragungschade is er een aansprakelijkheidsgrens. Artikel 26 houdt definities en regels in betreffende de rekeneenheid.

De titel van artikel 8 luidt, in het Engels: „loss of right to limit responsibility”. De regel is dezelfde als die welke in Visby is geformuleerd (zie *supra*, nr. 10).

15. Ten slotte nog enkele beschouwingen.

1. De werkingssfeer van de Hamburgse regels is ruimer dan de werkingssfeer van de Haagse en de Visbyse regels. Zo wordt de garantiebrieff geregeld.

2. De averij-grosse zal in de toekomst minder belangrijk zijn daar er onder de Hamburgse regels geen ontheffing meer bestaat voor nautische fouten. Averij-grosse treft men meestal aan bij aanvaringen en scheepvaartongevallen, als het schip schade heeft opgelopen en schip en lading blootgesteld zijn aan een nakend gevaar. Er zijn dan reddingskosten, sleepkosten, enz... Welnu, de reder die schuld heeft aan een aanvaring, heeft er geen belang meer bij dat die opofferingen en uitgaven als averij-grosse worden omgeslagen daar hij niet meer ontheven is voor nautische fouten en de ladingbelanghebbenden hun bijdrage derhalve niet zullen betalen of alleszins terugbetaling van hun bijdrage zullen vorderen.

3. Vraag is ook of de eigenaars van de goederen er nog belang bij hebben, onder de Hamburgse regels, de lading tegen de zeerisico's te doen verzekeren. In een rechtsstelsel dat op de „objectieve vervoerdersaansprakelijkheid” berust, zouden ze daar zeker geen belang meer bij hebben, daar de geadresseerde in dat systeem altijd wordt vergoed en de reder er derhalve toe gedwongen wordt de goederen zelf, en dus niet meer zijn aansprakelijkheid, te doen verzekeren. Steeds in die hypothese, zouden de „Protecting and Insurance Clubs” zelf voor de goederenassurantie zorgen en de goederenverzekeraars aldus verdringen.

Het nieuw rechtssysteem is echter niet zo revolutionair. De uitbreiding van de „period of responsibility”, de aansprakelijkheid voor nautische

fouten en, in zekere mate, de brandschaderegeling, zijn de enige echte hervormingen. De aansprakelijkheid van de vervoerder is dus ook onder de Hamburgse regels „onzeker”. Ook op het gebied van de verzekering zal er dus weinig veranderen.

16. Sinds de tweede wereldoorlog heeft België nog andere scheepvaartverdragen gesloten:

- 1) Brussels Verdrag van 10 mei 1952 over de burgerlijke bevoegdheid in aanvaringszaken (de belangrijkste bepalingen van dat tractaat vindt men in de artt. 637 en 638 Ger. W.).
- 2) Brussels Verdrag van 10 mei 1952 over de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor aanvaringen en andere scheepvaartongevallen.
- 3) Brussels Verdrag van 10 mei 1952 over bewarend beslag op zeeschepen.
- 4) Brussels Verdrag van 10 oktober 1957 over de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een zeeschip (in België van kracht sinds 31 januari 1976).
- 5) Brussels Verdrag van 10 oktober 1957 over de verstekelingen (goedgekeurd op 18 juli 1973, *Staatsbl.*, van 29 januari 1976).
- 6) Brussels Verdrag van 29 april 1961 over het vervoer van reizigers over zee.
- 7) Brussels Verdrag van 25 mei 1962 over de aansprakelijkheid van degenen die atoomschepen exploiteren (wet van 9 augustus 1963).
- 8) Brussels Verdrag van 27 mei 1967 over het vervoer van bagages.
- 9) Brussels Verdrag van 27 mei 1967 over de inschrijving van rechten betreffende schepen in opbouw.
- 10) Brussels Verdrag van 27 mei 1967 over scheepsvoorrechten en scheepshypotheken.
- 11) Brussels Verdrag van 29 november 1969 over de burgerlijke aansprakelijkheid voor „oil pollution damage” (het gaat hier om bevuilding veroorzaakt door olie die op een schip wordt vervoerd als lading of als brandstof).
- 12) Brussels Protocol van 23 september 1970 over hulp en berging.

Het is wel opvallend dat België na de oorlog een groot aantal verdragen heeft gesloten, maar dat de goedkeuringswetten uitblijven... Ook zij opgemerkt dat ons lijstje niet volledig is. De meeste verdragen zijn nog niet van kracht.

17. Het Brussels Verdrag van 10 oktober 1957 (goedgekeurd op 18 juli 1973; de goedkeuringswet is gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van ... 29 januari 1976!) over de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een zeeschip weerspiegelt de evolutie van het zeerecht. Het

heilig beginsel van de aansprakelijkheidsbeperking wordt geleidelijk prijsgegeven.

Zoals reeds uiteengezet, getuigde die rechtsfiguur van de autonomie van het scheepvaartrecht. Dat rechtsstelsel berustte eigenlijk op een risicoverdeling. Rechtshistorici beschouwen de beperking van de redersaansprakelijkheid zelfs als een voorloper van de vennootschap. In de donkere tijd van de zeilscheepvaart was het risico erg groot. Zo is men er dan toe gekomen de redersaansprakelijkheid tot het „zeefortuin” te beperken en het „landfortuin” aan de greep van de schuldeisers te onttrekken. Het schip of het wrak werd aan de schuldeisers afgestaan („abandon”). Dat was de scheepsafstand *in natura*. Die vorm van aansprakelijkheidsbeperking vindt men in Colberts Ordonnance de la Marine (21).

In de Angelsaksische landen heeft men echter de voorkeur gegeven aan een andere methode: de reder delgde zijn schuld door een vooraf bepaald bedrag te betalen dat overeenstemde met de waarde van het schip.

Het Brussels Verdrag van 25 augustus 1824 was een soort compromis. Om zijn schuld te delgen betaalt de reder een bedrag dat gelijk is aan de waarde van het schip nà het ongeval, verhoogd met de door de wet geschatte vracht (10% van de waarde van het schip vóór de reis), en ook verhoogd met het „juridisch toebehoren”. Voor de schuldvorderingen die tot één van de eerste vijf groepen behoren, heeft de reder de keuze tussen dat systeem en de betaling van het door de wet bepaald bedrag van 100 Pond Sterling per ton (onze wetgever heeft de omrekening gemaakt: 280 Belga's of 1.400 B.Fr.). Sinds het van kracht worden van dat Verdrag behoort de „scheepsafstand *in natura*” tot het verleden. Het zij opgemerkt dat de reder het scheepsvermogen niet mag afstaan als hij zelf een fout gepleegd heeft.

Het nieuw Verdrag (10 oktober 1957) houdt enkele belangrijke hervormingen in, maar breekt niet met het verleden. Een greep uit de wijzigingen:

- 1) Voor volgende schuldvorderingen mag de reder zijn verhaalsaansprakelijkheid niet meer beperken:
 - hulp en berging,
 - averij-grosse,
 - overeenkomsten of handelingen die de kapitein krachtens de hem door de wet toegekende bevoegdheid buiten de thuishaven sluit, respectievelijk stelt met het oog op het behoud van het schip en het voortzetten van de reis.

(21) Zie in verband met de juridische aard van de afstand: ROLAND, R., HUYBRECHTS, M. en ROLAND, S., *Overzicht van Rechtspraak, T.P.R.*, 1976, blz. 94, nr. 14.

2) Het systeem van de „single liability” verdrijft het onbillijk systeem van de „cross liability”: als de reder ten aanzien van een schuldeiser een schuldvordering heeft die uit hetzelfde ongeval (het gaat hier vooral om aanvaringen) voortspuit, heeft tussen de twee schuldvorderingen compensatie plaats en de aansprakelijkheidsbeperking wordt dan op het saldo toegepast.

3) De aansprakelijkheidsgrens wordt verhoogd:

— voor ladingschade: 1.000 Fr. per ton („eenheid tonnenmaat” luidt de vertaling),

— persoonschade: 3.100 Fr. per ton,

— als personen en goederen schade hebben geleden: een bedrag van 3.100 Fr. per ton dat uit twee schijven bestaat: een schijf van 2.100 Fr. per ton voor de persoonschade en een schijf van 1.000 Fr. per ton voor de goederenschade; als eerstgenoemde schijf niet volstaat om de personen te vergoeden, dan „deelt het onbetaald saldo van deze vorderingen uit hoofde van goederenschade naar evenredigheid mede in het tweede gedeelte van het fonds” (vertaling die in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd is). De frank is hier de *Poincaré-frank* (65,5 mgr. van een gehalte van 900/1.000 ste fijn goud).

3) Ook de kapitein en de bemanningsleden mogen hun aansprakelijkheid beperken. Als zij medeëigenaar van het schip zijn, kunnen zij zich slechts op de beperking beroepen indien zij in de hoedanigheid van kapitein, respektievelijk bemanningslid handelen.

18. Op 19 november 1976 is, op initiatief van O.M.C.I., in Londen een nieuw verdrag tot stand gekomen. Het verdrag is nog niet van kracht. Kenschetsend is wel dat de aansprakelijkheidsgrens hier zo hoog ligt, dat het nieuw tractaat de ondergang betekent van de scheepsafstand. Alleen bij grote rampen zal de aansprakelijkheidsgrens voor de reder nog iets betekenen.

19. Volledigheidshalve vermeld ik nog onze belangrijke wet van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de „teboekstelling”. De nationaliteit wordt nu bepaald door de nationaliteit van de eigenaar(s). De wet heeft in dit verband regels vastgelegd. Het schip bezit dus van rechtswege een nationaliteit. De nationaliteit wordt m.a.w. niet meer verkregen op het tijdstip waarop de zeebrief wordt uitgereikt. De „teboekstelling” is nu verplicht voor zeeschepen, maar niet voor binnenschepen.