

# KANTTEKENINGEN BIJ DE RECENTE WETGEVENDE EVOLUTIE IN HET ZEERECHT(1)

door

Roger ROLAND  
Advocaat te Antwerpen  
Prof. Em. UIA en RUCA

Met de medewerking van

Bernard INSEL  
Advocaat te Antwerpen  
Docent ULB

*In recente jaren heeft het zeerecht een diepgaande evolutie gekend. Tal van verdragen en normen werden van kracht, bestaande regelgeving werd gewijzigd, enz. Een en ander is haast niet bij te houden. Binnen het bestek van deze bijdrage is het materieel onmogelijk die evolutie volledig te onderzoeken, laat staan ze kritisch te belichten. De opzet van deze bijdrage is er derhalve toe beperkt even bij de voornaamste innovaties stil te staan.*

## INHOUD

- I. DE MILIEUBESCHERMING EN DE VEILIGHEID (1-26)
  - A. Schade door olieverontreiniging (2-6)
  - B. Internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (7-26)
    - 1. De International Safety Management Code (ISM-code) (7-13)
    - 2. Beoordeling (14-15)
    - 3. Civielrechtelijke gevolgen van de ISM-code (16-26)
      - a. Wat de assurantie betreft (17-22)
        - i) Opmerkingen vooraf (19)
        - ii) Verzwijging en valse verklaring: artikel 9 Algemene Assurantiewet 1874 (20)
        - iii) De fout van de verzekerde: artikel 16 Algemene Assurantiewet 1874 en artikelen 205 en 206 Zeewet (21)
        - iv) Verzwaring van het risico: artikel 31 Algemene Assurantiewet 1874 (22)

---

(1) Deze bijdrage werd door de auteurs ingestuurd voor het millenniumnummer 2001/1. Door een redactionele nalatigheid werd deze bijdrage evenwel niet in dat nummer opgenomen. De redactie verontschuldigt zich daarvoor bij de auteurs.

- b. Wat het vervoer van goederen betreft (23-26)
  - i) De zeewaardigheid zoals bedoeld met de Haags-Visbysche regels (23-24)
  - ii) De aansprakelijkheidsbeperking (25-26)
- II. MARITIEME VOORRECHTEN, SCHEEPHYPOTHEKEN EN SCHEEPS-BESLAG (27-35)
  - A. Het verdrag van 6 mei 1993 m.b.t. maritieme voorrechten en hypotheke (30)
  - B. Het verdrag van 12 maart 1999 m.b.t. conservatoir scheepsbeslag (31-32)
  - C. Besluit (33-35)
- III. VERVOER VAN GEVAARLIJKE EN SCHADELIJKE STOFFEN – HET HNS-VERDRAG (36-49)
  - A. Werkingsveld van het verdrag (38-40)
  - B. Aansprakelijkheidsregime en vergoeding (41-46)
  - C. Verplichte assurantie (47-49)

## I. De milieubescherming en de veiligheid

1. De laatste decennia kenmerkten zich door de groeiende bewustwording van de noden van het milieu en de veiligheid. Dit heeft zich in het recht vertaald, ook in het zeerecht. Onder impuls van de omstandigheden — scheepsrampen kunnen verstrekkende gevolgen hebben — en de publieke opinie, werden tal van initiatieven op het internationaal vlak genomen. Ophefmakende scheepvaartongevallen werken daarbij doorgaans als catalysator en nopen de instanties — zowel op nationaal als supra-nationaal niveau — tot regelgeving. Ter illustratie, een greep uit de indrukwekkende lijst van rampen:

- in 1987 zinkt het ms „Herald of Free Enterprise” voor de haven van Zeebrugge. Balans: 190 doden;
- nog in 1987, verliezen 4.386 mensen het leven bij een aanvaring tussen een ferry en een tanker in Filippijnse wateren;
- in 1989 strandt de tanker ms „Exxon Valdez” voor de kust van Alaska; aardolie veroorzaakt onoverzienlijke milieuschade;
- een jaar later, in 1990, zinkt de ferry ms „Scandinavian Star” met vele dodelijke slachtoffers;
- bij de aanvaring tussen het ms „Agip Abruzzo” en de ro-ro ferry „Moby Star” [in Livorno, Italië] gaan 143 levens verloren; er wordt tevens ernstige milieuschade opgetekend;
- nog steeds in 1991, raakt het ms „Salem Express” een klip en zinkt met 470 dodelijke slachtoffers tot gevolg;
- in 1992 doet bijzonder ernstige milieuverontreiniging zich voor naar aanleiding van het zinken van de tanker ms „Aegean Sea” voor de haven van La Coruña [Spanje];
- met het stranden van de ms „Braer” kent Europa in 1993 de zoveelste milieuramp;
- de ferry ms „Estonia” gaat in 1994 met zwaar weer verloren; de meeste opvarenden worden vermist.
- in 1996 zorgt het ms „Sea Empress” voor aanzienlijke olieervuiling te Milford Haven [UK];
- de tanker ms „Erika” breekt en zinkt voor de Bretoense kust in het najaar 1999; schokkende televisiebeelden illustreren de omvang van de milieuschade;
- de chemicaliëntanker ms „Ievoli Sun” gaat in 2000 ten onder voor de Franse Atlantische kust; er bestaat een groot gevaar dat de schadelijke lading vrijkomt en de maritieme omgeving aantast.

Tot bevordering van de scheepsveiligheid en de bescherming van het milieu, kwamen diverse verdragen tot stand. Die tractaten zijn doorgaans zuiver technisch; ze bevatten scheepsbouwnormen, regels terzake van scheepsuitrusting en bemanning, enz. Het Marpol-verdrag 1973/78 is hier een mooi voorbeeld van. Onze aandacht gaat hier echter uit naar de verdragen die de enkeling aanbelangen, die — geheel of ten dele — tot het privaatrecht behoren, of nog privaatrechtelijke verhoudingen kunnen beïnvloeden.

## A. SCHADE DOOR OLIEVERONTREINIGING

2. Met onze bijdrage tot de postuniversitaire cyclus Willy Delva(2) benaderden we — in grote lijnen — de problematiek van de olie-verontreiniging van de zee. Korthedshalve wordt hier, ter duiding, naar die bijdrage verwezen.

---

(2) R. ROLAND, „Zeerecht in beweging” in *Handels-, economisch en financieel recht*, Gent, Mys & Breesch, 1995, 729 e.v.

### III. Vervuiling door olie

*In het IMO-verdrag dd. 29 november 1969 betreffende burgerlijke aansprakelijkheid voor vervuiling door olie, korthedshalve CLC 1969 genoemd, vindt men een nieuwe component van het zeerecht, met name milieubescherming.*

*U herinnert zich de ms. Torrey Canyon-ramp. Wel, het is precies die ramp die de publieke opinie heeft wakker geschud. Het genoemde tankschip had in de Perzische golf 119.328 ton olie geladen. De goederen waren bestemd voor Milford Haven in Engeland. Op 18 maart 1967 strandde het schip op de Seven Stones, een klip tussen Scilly en Land's End. Het ongeluk was te wijten aan een fout van de kapitein. Liefst 60.000 ton petroleum kwam in het water terecht en dreef af naar de kust van Wales. De Britse overheidsdiensten legde 1.600.000 GBP neer, om de schade te beperken. De totale claims bedroegen, pak weg, 6.000.000 GBP. Aangezien het een tanker van 61.623 bruto-ton was, kon de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid volgens het toen vigerende verdrag van 1957 beperken tot 4.746.000 USD.*

*In mei 1987 werd IMCO door de Britse regering belast met het zoeken van een billijke oplossing voor dat probleem. Het knelpunt was natuurlijk de aansprakelijkheid van de eigenaar of de beheerder van een schip dat olie of gevaarlijke stoffen vervoert. Men overlegde met het Internationaal Maritiem Comité. Al rap bleek, dat de bestaande wetten en verdragen geen uitkomst boden voor de problemen die eigen zijn aan olievervoer. Petroleum is op zich niet zo ontzettend schadelijk of gevaarlijk: de specificiteit van het olieprobleem bestaat hierin, dat een gewoon scheepvaartongeval als een stranding of een aanvaring een indrukwekkende schade tot gevolg kan hebben.*

*Laat ik hier enkele krachtlijnen van de problematiek belichten:*

1. *aansprakelijkheid is in beginsel het juridische gevolg van schuld. Terzake van kernschade geldt dat beginsel niet en geeft men de voorkeur aan een stelsel van objectieve aansprakelijkheid, aangezien de schadelijders nooit in staat zijn het schuldbewijs te leveren. Terzake van olievervoer ligt de situatie anders, want verontreiniging door olieverlies is doorgaans het gevolg van klassieke ongelukken zoals aanvaringen of strandingen. Het in het CLC neergelegde systeem is in feite een compromis, dat het midden houdt tussen objectieve aansprakelijkheid en aansprakelijkheid uit fout. Inderdaad, naar luid van art. 1 CLC is de scheepseigenaar aansprakelijk voor schade die uit verlies van olie voortspruit (een soort objectieve aansprakelijkheid dus); maar de CLC vervolgt dat hij niet aansprakelijk is als de schade veroorzaakt is door, ruw geschetst, oorlog, uitzonderlijke natuurverschijnselen, opzet van derden, schuld van een staat of een staatsdienst, schuld van de schadelijder zelf.*

### 3. De normatieve groei — waar als constante geldt dat de remedie steeds de ramp volgt — ging als volgt:

— 18.03.1967: ramp van de tanker ms „Torrey-Canyon”.

2. Tot 1969 was zeeassurantie haast een privé-aangelegenheid van de verzekerde, die zijn patrimonium tegen het lot wilde beschermen. De CLC brengt daar verandering in. Volgens art. 7 heeft de scheepseigenaar namelijk tot plicht, een verzekeringscontract of een daarmee gelijk gestelde overeenkomst (zekerheidsinstelling) te sluiten als hij meer dan 2.000 ton olie vervoert. Het bedrag van die overeenkomst moet gelijk zijn aan de CLC-aansprakelijkheidsgrens. Voorts kan de schadelijder de assuradeuren rechtstreeks tot schadevergoeding aanspreken; dezen zijn er niet toe gerechtigd, excepties tegen te werpen die ze t.a.v. de scheepseigenaar kunnen aanvoeren, zoals een persoonlijke fout; de enige tegenwerpelijke exceptie is de opzettelijke fout van de scheepseigenaar. Vanzelfsprekend kunnen de verzekeraars alle excepties tegenwerpen die de scheepseigenaar t.a.v. de gelaedeerde kan voordragen.

3. De aansprakelijkheidsgrens bedraagt 2.000 poicaré-goudfrank per tonnenmaat. Er is echter een maximum-grens, met name 210.000.000 goudfrank. De persoonlijke fout van de scheepseigenaar heft de beperking op. Bij wet dd. 11 april 1989 werd protocol dd. 19 november 1976 goedgekeurd, afgekort CLC PROT 1976, dat het STR-systeem invoert: de beperking bedraagt nu 133 STR per ton, maximum 14.000.000 STR.

4. De CLC-bescherming is begrensd in de ruimte: de werkingssfeer van het verdrag is beperkt tot de vervuiling van het grondgebied of de territoriale wateren van verdragsluitende staten en omvat uiteraard niet de volle zee. Nog een punt: de CLC heeft niet alleen betrekking op schadevergoeding uit hoofde van vervuiling, maar ook op maatregelen die getroffen worden om milieuschade te beperken of af te wenden.

In verhouding tot de gevolgen van een milieuramp zijn de bescherming en de tegemoetkomingen van de CLC veel te beperkt en veel te laag; zoals gezegd, bedraagt de aansprakelijkheidsgrens 14.000.000 STR. Theoretisch volstaat het weliswaar die grens op te trekken. Maar zo'n verhoging kan tot gevolg hebben, dat het risico niet meer verzekeraar is en dat de reder of de handel daaronder lijdt: inderdaad, hoe hoger de verzekeringspremie, hoe hoger de vracht en, ergo, de prijs van de goederen.

Een eerste stap in de juiste richting is het IMO-verdrag dd. 18 december 1971. Zoals uit de afkorting „FUND 1971” blijkt, voorziet het verdrag in de vorming van een blijvend fonds, dat ditmaal door de olie-importeurs van de verdragsluitende staten gespijzgd moet worden. Dat fonds kwam in 1978 tot stand (nota bene: het ms. „Amoco Cadiz” is gestrand op 16 maart 1978 in de Franse territoriale wateren; 220.000 ton crude gingen verloren met erge bevuiling van het strand in Bretagne). Onder de in de CLC bepaalde voorwaarden kan men een beroep doen op het fonds als de scheepseigenaar in gebreke blijft of als de schade groter is dan de CLC-grens. Men verwacht hier geen tegemoetkoming van de verzekeraars, want de beschermde maatregel, waarvan de bestaansreden verband houdt met het feit dat de oplossing van het bedoelde probleem verder moet worden gezocht dan in de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

De maximum tussenkomst van het fonds, hierin begrepen de 210 miljoen goudfrank van CLC 1990, bedraagt 450 miljoen goudfrank.

In vele landen werd zo'n fonds opgericht. Die maatregel leidde tot de algehele voldoening van vele milieuvorderingen. Volgens een protocol dd. 25 mei 1984 bij de CLC 1969 (afgekort CLC PROT 1984) wordt de CLC-grens verhoogd tot 60.000.000 STR, grens die bereikt wordt door een tanker van ca. 83.000 ton. Dat protocol is niet van kracht (zie onze uiteenzetting hierboven).

Volgens een protocol van dezelfde datum, dat ook nog niet in werking is getreden, met name FUND PROT 1984, wordt het bedrag van FUND 1971 opgetrokken tot 135.000.000 STR, bedrag waarin de bijdrage van de scheepseigenaar zelf begrepen is. De tegemoetkoming van het fonds kan echter, maximum, 200.000.000 STR bedragen als de olie-invoer van drie verdragsluitende staten in totaal 600.000.000 ton bedraagt. Dat kan slechts gebeuren als Japan en de Verenigde Staten tot het verdrag zouden toegetreden zijn. Gelet op het in voege treden van de U.S. Oil Pollution Act 1990, waren de 1984 protocols voorbijgestreefd. Hun substantie werd overgenomen in de 1992 protocols. Indien deze van kracht worden, zal de beschikbare vergoeding onder beide conventies verhoogd worden tot een nieuw globaal maximum van 187.000.000 USD.

- 07.01.1969: op initiatief van de scheepseigenaars komt TOVALOP(3) tot stand; het is een „vergoedingssysteem” waarmee de reders de overheid trachten tegemoet te komen voor de kosten ter bestrijding van olieverontreinigingsrampen. De vergoedingsplicht rust bij de scheepseigenaar, binnen de grenzen bepaald door TOVALOP en wordt opgevangen door een verplichte verzekering.

---

*De genoemde bedragen zijn niet altijd voldoende om de schadelijders helemaal schadeloos te stellen. Ik denk aan de ms. Exxon Valdez-zaak. Doorgaans is het echter mogelijk een billijke schadevergoeding uit te keren.*

*Een laatste opmerking over die protocols: ze geven een nieuwe definitie van het begrip „schade”, dat onder de CLC 1969 verdeeldheid had gezaaid in de rechtspraak. Zo komt schade aan het zeemilieu zelf, jammer genoeg, niet voor vergoeding in aanmerking: dat milieu is inderdaad niemands eigendom; het is een „res nullius”. Slechts de redelijke maatregelen die na de milieuramp genomen worden om vervuiling te beperken of af te wenden, komen dus in aanmerking.*

*Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Exxon Valdez: na iedere ramp besefte de publieke opinie beter dat de verontreiniging van de zee — in het bijzonder de vervuiling door olie — een prangend probleem is. Het laatstgenoemde ongeval leidde bliksemsnel, dankzij de IMO, tot het Londens verdrag dd. 30 november 1990 betreffende bestrijding van olievervuiling en samenwerking op dat gebied. Het is er dus om te doen, soortgelijke rampen en enig groter onheil te vermijden, door middel van preventieve en schadebeperkende maatregelen. Om dat doel te bereiken wordt een systeem van internationale coöperatie uitgewerkt. Het is geen privaatrechtelijk verdrag. In de aanhef ervan wordt gerefereerd aan CLC 1969 en FUND 1971 en wordt gezegd dat de protocols die de genoemde verdragen wijzigen, ten spoedigste in werking moeten treden.*

*Hoe zit het nu met de booreilanden? CLC 1969 en FUND 1971 zijn niet van toepassing op platforms die op de bodem van de zee vast zijn gezet. Zijn die verdragen wel toepasselijk op andersoortige platforms? In CLC 1969 vind je een ruime definitie van het begrip „schip”: ieder tuig („any seaborne craft of any type whatsoever”) dat olie vervoert („actually carrying oil in bulk as cargo”). Een niet aan de zeebodem bevestigd platform is zeker een tuig als bedoeld in de CLC, maar kun je zeker niet zeggen dat er olie vervoerd wordt?*

*Kunnen booreilanden, in het algemeen, met schepen gelijk worden gesteld? Op een congres in Rio de Janeiro, in 1977, telde men niet minder dan 48 soorten eilanden, van het vertrouwde schip tot de „jack up”! Naar Belgisch recht is die gelijkstelling misschien niet helemaal uit den boze, gezien het erg abstract karakter van de definitie van het schip. In andere landen is de definitie concreter: de aanwezigheid van een kiel wordt b.v. als een bestanddeel van het begrip aanzien. Een internationale definitie is er niet. Vandaar dat het noodzakelijk is, de werkingssfeer van de scheepsverdragen uit te breiden tot de booreilanden. Het Internationaal Maritiem Comité vatte het probleem bij de kop en ontwierp in Rio, op de 31ste conferentie, een conceptverdrag terzake van „off-shore mobile craft” (25 tot 30 september 1977). Art. 7 bepaalt dat de verdragsluitende staten die ook toetreden zijn tot CLC 1969, tot plicht hebben de CLC ook toe te passen op de bedoelde tuigen. De bestaansreden van die bepaling ligt voor de hand: in sommige landen werd de CLC niet toegepast op booreilanden. Over dat conceptverdrag heeft het Internationaal Maritiem Comité verslag uitgebracht bij OMI, maar daar is nog geen verdrag uit gegroeid.*

*Het IMO-verdrag van 1990 betreffende coöperatie en preventie bevat een heldere toepassingsbepaling: het is van toepassing op „any fixed or floating off shore installation or structure engaged in gas or oil exploitation, exploration or production activities, or loading or unloading of oil”.*

*Het CMI heeft op verzoek van IMO het probleem van de booreilanden terug te berde gebracht op de Conferentie die onlangs te Sydney gehouden werd. Het ontwerp van Rio werd lichtjes aangepast en zal aan IMO voorgelegd worden. Het voorstel van de Canadese delegatie om een meeromvattend verdragsontwerp uit te werken, werd verworpen. Het verdragsontwerp van Sydney bevestigt vooral de gelijkgeschakeling van schip en booreiland. Ook het CLC verdrag wordt op dergelijke tuigen toepasselijk gesteld.*

(3) Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution. Het beheer van het vergoedingssysteem werd toevertrouwd aan ITOPF [International Tankers Owners Pollution Federation].

- 29.11.1969: ondertekening van het Brusselse verdrag terzake van burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreiniging, ook gekend als CLC 1969(4). Dit verdrag werd, in de internationale rechtsorde, op 19.06.1975 van kracht. In België werd het bij wet van 20.07.1976 goedgekeurd(5). Het tractaat huldigt hoofdzakelijk het principe van de objectieve — dus foutloze — aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. Onder CLC 1969 geldt bovendien een verzekeringsplicht in hoofde van de eigenaar en dit tot beloop van de maximum bedragen voor dewelke hij gehouden is bij schade veroorzaakt door zijn schip.
- 14.01.1971: op initiatief van de petroleummaatschappijen komt CRISTAL(6) tot stand. Ook dit was een vrijwillig vergoedingsstelsel; de vergoedingsplicht rustte ditmaal — binnen de door CRISTAL gestelde limieten — bij de petroleumsector, met dien verstande dat de aanspraak tot vergoeding slechts ontstond na uitputting van de limieten onder TOVALOP.
- 18.12.1971: op initiatief van IMCO(7) wordt het zgn. Fund 1971 verdrag ondertekend(8); dit Verdrag voorziet in een bijkomende vergoeding die het fonds [IOPC/FIPOL], bovenop de vergoeding onder het CLC-verdrag, uitkeert. Het fonds wordt gespijsd door contributies van de petroleumsector. Op 16.10.1978 trad Fund 1971 internationaal in voege.
- 19.11.1976: protocollen tot wijziging van CLC 1969 en Fund 1971; de bedragen genoemd in beide tractaten worden niet langer in Goudfrank, maar in Speciale Trekkingsrechten uitgedrukt.
- 01.06.1978: de financiële tegemoetkomingen onder TOVALOP en CRISTAL worden verhoogd.
- 25.05.1984: protocollen die de vergoedingsgrenzen onder CLC 1969 en Fund 1971 verhogen.

---

(4) Civil Liability Convention 1969.

(5) Wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, en van de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, *B.S.* 13 april 1977, 04709.

(6) Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution. Het beheer van het „contract” werd waargenomen door Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Ltd., ook gekend als het „Institute”.

(7) IMCO is thans IMO.

(8) International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage; Internationaal verdrag ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, ondertekend te Brussel op 18 december 1971, gewijzigd met het protocol van London d.d. 19 november 1976 en het Protocol van London dd. 25 mei 1984.

Het verdrag, zoals gewijzigd met het protocol d.d. 19 november 1976, werd in België goedgekeurd bij wet d.d. 6 augustus 1993.

- 18.08.1990: in reactie op de ramp met het ms „Exxon Valdez”, stemt het Amerikaanse Congres de US Oil Pollution Act 1990(9). Dit was een jammerlijk initiatief. Het tastte niet enkel het internationaal gezag van IMO aan, maar dwarsboomde bovendien de eenwording van het recht; daar de voorkeur van de Verenigde Staten naar een eigen wettelijke regeling ging, traden de protocollen tot wijziging van CLC 1969 en Fund 1971 niet in voege(10).
- 27.11.1992: nieuwe protocollen tot wijziging van CLC 1969 en Fund 1971; de bepalingen stemmen in grote mate overeen met de bepalingen neergelegd in de protocollen dd. 25.05.1984; teneinde de van kracht wordende te verzekeren, werden echter minder strenge conditiën van inwerkingtreding gesteld.
- 06.08.1993: Fund 1971 wordt — samen met het wijzigingsprotocol dd. 19.11.76 — door de Belgische Wetgever goedgekeurd(11).
- 20.02.1997: TOPALOV en CRISTAL worden opgeheven en in vereffening gesteld. Dit lag in de lijn van de logica. Het betrof initiatieven van de privé sector, die tot doel hadden de regeringen onder druk te zetten. Zij waren *ab ovo* tijdelijk; van zodra het doel bereikt, hield hun bestaansreden op.

#### 4. Voor België zijn dus van toepassing:

- CLC 1969, zoals gewijzigd met het protocol dd. 27.11.1992(12);
- Fund 1971, zoals gewijzigd met het protocol dd. 27.11.1992(13);

---

(9) OPA 1990.

(10) De inwerkingtreding van de protocollen vergde o.m. 600.000.000 MT contribuerende olie. De Verenigde Staten zijn 's werelds grootse importeur van aardolie. Zonder de US, kon het genoemde quota niet gehaald worden en bleven de protocollen dode letter.

(11) Wet houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971 en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, *B.S.* 5 november 1993, 24.174.

(12) *B.S.* 13 april 1977; Wet van 8 augustus 1998 houdende instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, en de Bijlage, gedaan te Londen op 27 november 1992, *B.S.* 16 maart 1999, 08427.

(13) *B.S.* 5 november 1993.

Zie ook de uitvoeringsbesluiten, m.n.:

K.B. 15 februari 1995, *B.S.* 19 april 1995 [inwerkingtreding van artikelen 4, 5, 6 en 13 van de goedkeuringswet];

K.B. 19 juli 1994, *B.S.* 16 september 1994.

Wet van 8 augustus 1998 houdende instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag van 1971 ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, gedaan te Londen op 27 november 1992, *B.S.* 16 maart 1999, 08429.



Voor de lezer is het wellicht nuttig het werk van Colin de la Rue te raadplegen(14). Die auteur geeft op overzienlijke wijze aan hoe CLC 1969 en Fund 1971 met de protocollen van 1992 gewijzigd worden.

5. Het behoeft geen verder betoog dat bij de toepassing van die verdragen, tal van IPR-vragen rijzen; dit geldt zeker daar waar mogelijk ook nationale regelgeving — de Amerikaanse OPA 1990 is een mooi voorbeeld — van toepassing is.

6. De verontreinigingsproblematiek is bijzonder breed. Zij kent tal van aspecten; vele juridische vragen komen hier te berde. Een en ander vergt een detailstudie, die het bestek van deze te buiten gaat. Derhalve hebben we ons beperkt tot de weergave van de wetgevende toestand die hier te lande geldt. Voor verdere details aangaande de beginselen en regels, neergelegd in de genoemde verdragen, verwijzen we kortheidshalve naar onze hoger reeds genoemde bijdrage(15).

## B. INTERNATIONALE VEILIGHEIDSCODE VOOR DE SCHEEPVAART EN TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING

### 1. *De International Safety Management Code (ISM-code)*

7. Het sombere tableau van scheepsrampen noopte tot maatregelen, te meer daar statistieken uitwezen dat 90 % van de aanvaringen, 75 % van de scheepsbranden en ontploffingen en 58 % van de scheepsongevallen in het algemeen, rechtstreeks door menselijk falen veroorzaakt werden. Zodoende kwam de International Safety Management Code — ook ISM-code — tot stand. Op 4 november 1993 keurde de IMO-vergadering die code met resolutie A/741 goed(16).

Met de ISM-code werden grote verwachtingen gewekt. De code richt zich tot diegenen die met de scheepsveiligheid gemoeid zijn; uiteraard de scheepseigenaren, maar ook de scheepsbeheerders, de bevrachters, enz.

De ISM-code behoort tot het publieke recht. Die regelgeving is echter van aard — weliswaar onrechtstreeks — privaatrechtelijke verhou-

---

(14) C. DE LA RUE, *Shipping and the environment*, LLP, London, 935 en 949.

(15) R. ROLAND, „Zeerecht in beweging” in *Handels-, economisch en financieel recht*, Gent, Mys & Breesch, 1995, 729 e.v.

(16) De ISM-code kwam binnen de International Maritime Organisation, een gespecialiseerd VN-organisme, tot stand. Meer in het bijzonder was hij het werk van het Maritime Safety Committee dat binnen die organisatie zitting heeft.

dingen te beïnvloeden, o.m. ter zake van zeevervoer, zeeassurantie, enz. Vandaar dat onze aandacht ook naar deze nieuwigheid uitgaat.

8. Ten einde de veiligheid op zee te bevorderen, werden loutere aanbevelingen onvoldoende geacht. Een meer stringente werkwijze leek aangewezen. Vandaar dat de ISM-code in het SOLAS(17) verdrag werd opgenomen(18). De datum van inwerkingtreding, door nationale implementatie, werd tegelijkertijd bepaald op uiterlijk:

01.07.1998 voor:

- passagierschepen, inclusief vaartuigen met hoge snelheid;
- olie, gas en chemicaliëntankers, bulkschepen en goederenvaartuigen met hoge snelheid, van 500 bruto register ton of meer;

01.07.2002 voor:

- andere schepen of mobiele booreenheden; van 500 BRT of meer.

In de nasleep van de scheepsramp met het ms „Estonia”, oordeelde de Europese Unie dat het noodzakelijk was de inwerkingtreding van de code, voor passagierschepen, te bespoedigen. Met een Europese Raadsbeslissing d.d. 08.12.1995 werd de ISM code — op gunstig advies van het Europees parlement — op 01.07.1996 voor passagier-vaartuigen van kracht.

9. Zoals hoger aangestipt, strekt de ISM code tot het bevorderen van scheepsveiligheid, tot bescherming van het menselijk leven en de maritieme omgeving. De gehanteerde werkwijze bestaat erin de reder „op te voeden”. Het komt hierop neer dat iedere reder een systeem van veiligheidsbeleid — het zgn. Safety Management System [SMS] — moet uitwerken. Artikel 1.1.4 van de guidelines (19), definieert het SMS als volgt: „*a structured and documented system enabling Company personal to effectively implement the Company Safety and Environmental Protection Policy*”

Daarbij dienen, krachtens artikel 1.4 ISM-code, centraal te staan:

1. een veiligheids- en milieubeschermingsbeleid;
2. instructies en procedures die, in overeenstemming met de internationale regelgeving en de wetgeving van de vlaggestaat, een veilige

---

(17) International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974), verdrag van London van 1 november 1974.

(18) Op 19 mei 1994 stemde de diplomatieke conferentie in met de wijziging van SOLAS 1974; de ISM-code werd in het genoemde verdrag opgenomen als het nieuwe hoofdstuk IX.

(19) Resolutie A 788 [19] van 23 november 1995.

uitbating van het schip en de bescherming van het milieu moeten verzekeren;

3. een duidelijke afbakening van gezag en het bepalen van communiciewegen tussen het personeel, zowel aan boord als aan wal;
4. rapporteringsprocedures m.b.t. incidenten en niet-conformiteiten met de voorschriften van de ISM-code;
5. procedures die voorbereiden op noodsituaties en toelaten die situaties te beantwoorden;
6. interne auditprocedures en procedures van beheersonderzoek.

**10.** Een gedetailleerd onderzoek van de ISM-reglementering — regelgeving die tot het publiek recht behoort — is hier niet op zijn plaats. Het volstaat te noteren dat de code ertoe strekt de reder een zorgplicht op te leggen. Het staat hem niet vrij die plicht volledig naar eigen appreciatie in te vullen; hij dient welbepaalde gedragscriteria in acht te nemen. De communicatie binnen de rederij in het algemeen — en tussen scheepsleiding en reder in het bijzonder — staat hier centraal. Het systeem strekt er toe een informatiestroom te waarborgen en te coördineren, zodat de reder van mogelijke gevaren en moeilijkheden geïnformeerd wordt. Zodoende kan hij met kennis van zaken optreden voordat het tot noodlottige gevolgen komt. Een en ander vergt een geheel van handelingen: keuze van een geschikte bemanning, regelmatige veiligheidsoefeningen aan boord van het schip, tussenkomst van de aangewezen persoon<sup>(20)</sup>, regelmatige audits op vaste data, een doeltreffende rapporteren, enz. Tot de verwezenlijking van dit doel, staan drie elementen centraal:

— De scheepsleiding en de bemanning

Het gezag en de onafhankelijkheid van de kapitein aan boord van het schip worden benadrukt. Een en ander moet verhinderen dat de gezagvoerder — op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie — te zeer de druk van de reder of bevrachter voelt; de scheepsleiding moet onafhankelijk kunnen optreden in functie van haar vaststellingen.

— Een continue waakzaamheid van de reder

De reder — die een systeem van veiligheidsbeleid [SMS] zoals bedoeld in de ISM-code moet inrichten en aan wie de scheepsleiding en de ondergeschikten, alsook de krachtens artikel 4 „aangewezen persoon” binnen de rederij met regelmaat moeten rap-

---

(20) Aangewezen persoon zoals bedoeld in artikel 4 ISM.

porteren — moet maatregelen treffen om leemtes, gebreken en gevaren te verhelpen, van zodra ze aan het licht komen.

— Het overheidsoptreden

Het systeem van veiligheidsbeleid [SMS] moet ter goedkeuring aan het bestuur van de vlaggestaat worden voorgelegd. Terloops: de vlaggestaat mag die taak ook aan privé-organismen, m.n. de classificatiemaatschappijen, delegeren.

**11.** Het bestuur reikt twee documenten uit:

— het conformiteitsdocument [Document of Compliance, DOC]. Met dit document wordt aan de reder bevestigd dat de SMS met de bepalingen van de ISM-code conform is bevonden;

— het veiligheidsbeleidcertificaat [Safety Management Certificate, SMC], dat bewijs van de certificatie van het SMS levert en aan boord van het schip bewaard moet worden, zodat het aan de bevoegde autoriteiten kan worden voorgelegd.

Van belang is te noteren dat de havenautoriteiten(21) van de lidstaten gerechtigd zijn te onderzoeken of de bepalingen van het SMS aan boord geëerbiedigd zijn en of men derhalve *überhaupt* op het veiligheidsbeleidscertificaat [SMC] kan voortbouwen. Indien het antwoord ontkennend is, mogen de autoriteiten het schip in de haven aanhouden, dan wel het verbieden in de haven terug te keren(22).

**12.** Iedere rederij wordt uiteraard gekenmerkt door specificiteiten en heeft haar eigen noden; haar omvang, de aard van haar schepen, enz. zijn hier o.m. bepalend. Het SMS-programma tracht daar rekening mee te houden. Dit is net de reden waarom met de ISM-code geopteerd werd voor een vrij summier geheel van abstracte richtlijnen, neergelegd in dertien artikels. Die regelgeving werd echter in groter detail uitgewerkt met richtlijnen — bestemd voor de overheden die op

---

(21) Port State Control, in het Nederlands ook havenstaatcontrole. Zie o.m. het Koninklijk Besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

(22) Voor België, zie o.m. K.B. 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, zoals gewijzigd met het Koninklijk Besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement en het Koninklijk Besluit van K.B. van 9 december 1998 tot wijziging van het koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

de toepassing van de ISM-code moeten waken — die eraan toegevoegd werden(23).

**13.** Aandacht verdient ook artikel 1.2.3. van de ISM-code:

1.2.3.1. *dat er in overeenstemming met de bestaande regels en voorschriften wordt gewerkt; en*

1.2.3.2. *dat de door de Organisatie, de administratie, de classificatiemaatschappijen en organisaties van scheepvaartindustriën aanbevolen codes, richtsnoeren en normen in aanmerking worden genomen.*

## 2. Beoordeling

**14.** Wij zijn er stellig van overtuigd dat de ISM-code vruchten kan afwerpen, op voorwaarde evenwel dat de autoriteiten de nodige waakzaamheid aan de dag leggen en streng optreden. Van belang is hier:

— dat de verdragsluitende staten het veiligheidsbeleidcertificaat en het conformiteitsdocument niet automatisch dienen te erkennen; zo'n automatisme vergt inderdaad bilaterale of multilaterale akkoorden(24).

— dat de havenstaatcontrole een actieve rol is weggelegd. Het bestuur mag optreden indien bij nazicht blijkt dat de vereiste documenten ontbreken, dan wel niet voldoen. Alsdan mag het een meer diepgaand en operationeel nazicht uitoefenen, dat zich bijvoorbeeld kan uitstrekken tot de scheepsuitrusting, enz.

**15.** De toekomst zal leren of de ISM-code zijn beloften zal waarmaken. De verzekeraars zijn zeer bekommerd om de zeewaardigheid van de schepen. Zo wordt, ook in de goederenverzekering, de verzekerde onzevaardigheid verweten. Ongetwijfeld zoekt men soms een goedkope vracht. De verzekerde mag o.i. op de classificatie vertrouwen. Hij is niet verplicht om telkens een expertisebureau in te schakelen. De zeewaardigheid behoort trouwens tot de verplichtin-

---

(23) Guide lines on implimentation of the international safety management [ISM-code] by administration. Het betreft een geheel van richtlijnen, neergelegd in resolutie A 788 d.d. 23 november 1995, die met het oog op een uniforme toepassing van de ISM-code bij wijze van aanbeveling tot de verschillende administraties gericht is. Principieel zouden die richtlijnen in het verdrag zelf opgenomen moeten zijn, doch het gaat nog steeds om aanbevelingen hoewel zij door CMC als „*contraignantes*” moeten beschouwd worden. Het is hier niet de plaats zich in deze vrij technische aangelegenheden te verdiepen.

(24) P. BOISSON, *Politiques et Droit de la Sécurité Maritime*, p. 369, nr. 586.

gen van de reder zelf. Behoudens het bewijs dat de verzekerde de slechte staat van het schip kende, trekt de verzekeraar aan het kortste eind. De ISM-Code zou principieel de verzekeraar moeten helpen in zijn strijd tegen het bevrachten van „zwakke” schepen; deze Code impliceert immers regelmatige controles van het schip door neutrale experts etc.

Een eerste evaluatie, in het licht van de praktijk, laat geen ruimte voor een groot optimisme m.b.t. de toepassing van de code(25).

### 3. *Civielrechtelijke gevolgen van de ISM-code*

**16.** De ISM-code behoort weliswaar tot het publiek recht, doch dreigt — dit is de paradox — vergaande privaatrechtelijke repercussies te hebben.

#### a. *Wat de assurantie betreft*

**17.** De ISM-Code zal hier heel wat stof doen opwaaien en zelfs onzekerheid scheppen. Wat indien een schip niet gecertificeerd is? Twee aanmerkingen liggen meteen voor de hand:

- zoals steeds ter zake van assurantie, staan de bepalingen van de verzekeringswet en van de polis centraal; zij mogen nooit uit het oog verloren worden. Wij beperken ons derhalve tot theoretische en vrij abstracte beschouwingen, los van specifieke polisbepalingen.
- het ontbreekt hier te lande nog aan iedere jurisprudentie. Er ligt geen precedent voor. Het is dus steeds gewaagd op de gerechten vooruit te lopen en nu reeds ongenuanceerde standpunten te verkondigen.

**18.** Wij benaderen de vraag vanuit het Belgische Zeeassurantierecht. De Algemene Assurantiewet 1874 verdient hier de aandacht, in het bijzonder de bepalingen van artikelen 9, 16 en 31.

Anders dan in Engeland — met de Marine Insurance Act 1906 — kent onze wetgeving geen bepaling m.b.t. een waarborg van zeewaardigheid. In België situeren de knelpunten zich op het gebied van de verzwijging of valse verklaring, van de grove fout of nog de verzwaring van het risico.

---

(25) R. SHAW, „ISM and STCW — their impact on insurance coverage and claims. Some reflections and afterthoughts” in *Marine Insurance at the turn of the millennium*, 219 e.v.

Wat betreft het Franse recht, verwijzen we kortheidshalve naar de bijdrage van Christian Hübner(26).

i) Opmerkingen vooraf

**19.** Vooreerst graag de aandacht voor het volgende:

Het Solas-verdrag is praktisch door alle zeevarende natiën goedgekeurd(27). De conventie bindt trouwens alle lidstaten van de Europese Unie. Slechts een klein deel van het wereldtonnage ontsnapt aan de toepassing van het verdrag.

In de lidstaten geldt het verbod niet-gecertificeerde schepen in de vaart te brengen; zo'n schepen hebben bovendien geen toegang tot de havens van de verdragsluitende staten.

Concreet betekent dit dat er weinig ruimte is voor de exploitatie van niet-gecertificeerde schepen.

Schendingen van SOLAS worden, in het nationaal recht, strafrechtelijk beteugeld.

In het licht van één en ander, mogen afladers en geadresseerden erop vertrouwen dat het schip effectief gecertificeerd is(28). Het bestuurlijk optreden — zowel van de vlaggestaat als van de havenstaatcontrole — staan enigszins garant voor de certificatie en haar regelmatigheid.

Indien een belanghebbende — verzekerde of verzekeraar — niettemin twijfels aangaande de certificatie zou hebben, kan hij zich informeren; dit kan zelfs over het internet.

De ISM-code bindt enkel de „reder”, dit is de scheepseigenaar of iedere andere organisatie of persoon bedoeld in artikel 1.1.2. ISM-code, b.v. de scheepsbeheerder of de rompbeverchter.

Het ontbreken van een geldige certificatie, kan op zichzelf een schadeoorzaak vormen. Het kan immers tot scheepsoponthoud leiden, met allerlei schade — o.m. vertragings- en goederenschade, kosten van overslag en herverzending, enz. — tot gevolg.

---

(26) C. HUBNER, „L'application du Code ISM à l'assurance maritime sur facultés”, *D.M.F.* 1999, 507.

(27) Per 31 december 1999 hadden 143 staten — die staan voor 98,36 van het wereldtonnage — SOLAS ondertekend.

Lloyd's Register of Shipping, World Fleet Statistics as at 31 December 1999, te raadplegen op [www.imo.org/imo/convent/summary.htm](http://www.imo.org/imo/convent/summary.htm).

Zie ook: P. BOISSON, *o.c.*, 155.

(28) Artikel 13.1 ISM-code bepaalt: „Om een schip te exploiteren dient de rederij in het bezit te zijn van een voor het schip afgegeven conformiteitsdocument”.

ii) Verzwijging en valse verklaring: artikel 9 Algemene Assurantie-wet 1874

**20.** Artikel 9 Algemene Assurantielwet 1874(29) bepaalt: „*Elke verzwijging of onjuiste opgave van de zijde van de verzekerde, zelfs zonder kwade trouw, maakt de verzekering nietig, wanneer daardoor de waardering van het risico zodanig wordt verminderd of het voorwerp ervan zodanig wordt veranderd dat de verzekeraar, indien hij daarvan kennis had gedragen, de overeenkomst niet op dezelfde voorwaarden zou hebben aangegaan.*” In functie van de aard van de assurantie, kunnen verschillende hypothesen zich voordoen:

- De Casco-verzekering:

Bij het sluiten van een casco-assurantie zal de certificatie, haast automatisch, te berde komen. Het is bijna onvermijdelijk dat de aandacht van de verzekerde — scheepseigenaar of rompbevrachter — en die van de verzekeraar hiernaar uit zal gaan.

De vraag is of een verzekeraar, met kennis van zaken, een niet-gecertificeerd schip zal dekken. Zuiver theoretisch — werkelijk een onrealistische hypothese — belet niets de verzekeraar een niet-gecertificeerd schip te dekken, wanneer de vlaggestaat geen partij bij SOLAS is en het bovendien louter vaart tussen landen die evenmin door dit verdrag gebonden zijn. Doch het is als dan een buitennissigheid, die de verzekerde aan zijn verzekeraars moet melden. Die laatste mag er normaliter immers van uitgaan dat het schip gecertificeerd is. Eén en ander geldt ook voor de P&I-dekking.

- Bevrachtersaansprakelijkheidsdekking [„Charterer’s Liability verzekering”]

Ook hier zal de certificatie op het voorplan treden. Hier mag de verzekeraar er eveneens van uitgaan dat het schip geldig gecertificeerd is. Alleszins moet de verzekerde, die daarvan kennis heeft, de verzekeraar behoorlijk informeren.

- Goederenverzekering

In het licht van datgene dat we reeds aangaven, heeft de verzekeringnemer geen verplichting de verzekeraar over het bestaan van een geldige certificatie in te lichten. De SOLAS-conventie is de verze-

---

(29) Wet van 11 juni 1874, B.S. 14 juni 1874.



kerde vreemd. Bovendien mag hij er rechtmatig op vertrouwen dat schepen, die in SOLAS-lidstaten aanleggen, behoorlijk gecertificeerd zijn. Hij moet geen voorlegging van het SMC vragen; dit is inderdaad een louter administratief document, bestemd voor het bestuur.

De verzekerde heeft weliswaar de plicht zijn verzekeraars behoorlijk in te lichten en hen alle omstandigheden van het risico te melden. De gerechten oordelen evenwel dat die meldingsplicht zich niet uitstrekt tot feiten en gegevens die algemeen gekend zijn. Naar ons oordeel, is de certificatie zo'n feit; elkeen, ook de verzekeraar, kan immers nazicht doen. Quid echter indien de verzekerde weet dat het schip niet behoorlijk gecertificeerd is? Het is duidelijk dat hij die kennis niet mag verzwijgen en dit feit aan zijn verzekeraars moet melden. Dit feit is, door zijn belang, van aard de appreciatie van het risico te beïnvloeden, zodat er sprake van nietigheid van de assurantie kan zijn(30). In dit geval belet o.i. niets de behoorlijk geïnformeerde verzekeraar tot assurantie over te gaan, desgevallend onder aangepaste en mogelijk zeer beperkte conditiën. De goederenassurantie blijft immers vreemd aan de wettelijke verplichtingen van de reder. Met de strafwet hebben de goederenbelanghebbenden evenmin uitstaans. Wat hen betreft, vormt het ontbreken van een geldige certificatie geen schending van de openbare orde.

Niet onbelangrijk is bovendien dat tal van koopmanschappen onder CIF-conditiën verkocht worden. Welnu, de koper-invoerder — begunstigde onder de polis — is gewoonweg de rechtsopvolger van de verzekeringsnemer. Alle excepties die met de polis verbonden zijn — ook de nietigheidsexcepties — kunnen hem tegengesteld worden. Evenwel is het de begunstigde doorgaans onmogelijk de kennis in hoofde van de verkoper, d.i. tevens de verzekeringnemer, aangaande de scheepscertificatie na te gaan; evenmin weet hij wat de verzekeringnemer al dan niet aan de verzekeraars gemeld heeft. Ook bij de verkoop onder C&F-conditiën, is het niet uitzonderlijk dat de koper slechts na verscheping verneemt op welk schip de goederen geladen werden. Wat bovendien met goederen die vlottend verkocht worden? Verwacht men in ernst dat de koper zich eerst van de certificatie moet vergewissen, wanneer hij assurantiedekking zoekt?

O.i. moeten de zaken naar redelijkheid beoordeeld worden, o.m. in functie van datgene dat op de verzekeringsmarkt gebruikelijk en doenbaar is.

---

(30) Artikel 9 Algemene Assurantiewet 1874.

iii) De fout van de verzekerde: artikel 16 Algemene Assurantiewet 1874 en artikelen 205 en 206 Zeewet

**21.** Krachtens artikelen 205 en 206 is de verzekeraar van zijn verplichtingen ontslagen, indien een persoonlijke fout van de verzekerde voorligt; een lichte persoonlijke fout volstaat. De assurantie onder alle-risico-conditiën is thans — zeker wat de goederenverzekering betreft — echter zeer courant; het gros van de koopmanschappen wordt onder die conditiën gedekt. Zodoende zijn de genoemde bepalingen haast dode letter. De „*all-risks*”-dekking strekt zich immers uit tot de lichte fout van de verzekerde. Enkel de zware fout — zoals bedoeld in artikel 16 Algemene Assurantiewet 1874 — staat alsdan dekking in de weg.

Het Hof van Cassatie — vaste jurisprudentie — leert dat de zware fout hier staat voor de fout die op zichzelf zwaarwichtig is [het zgn. objectief element] en door de dader als dusdanig ervaren wordt, minstens ervaren moest worden [het zgn. subjectief element].

Het begrip „fout” zal voornamelijk ter zake van casco-assurantie aan bod komen. Bij een zwaarwichtige en bewuste schending van ISM-code, kunnen de verzekeraars een beroep op artikel 16 Algemene Assurantiewet doen. Volledigheidshalve: dit verweer vergt een causaliteit tussen de fout en de schade.

iv) Verzwaring van het risico: artikel 31 Algemene Assurantiewet 1874

**22.** Artikel 31 Algemene Assurantiewet 1874 — dat in de zeeverzekering eveneens toepassing vindt — bepaalt: *„De verbintenissen van de verzekeraar houden op, wanneer een daad van de verzekerde de risico's door verandering van een essentiële omstandigheid wijzigt of die risico's verzwart in zodanige mate dat de verzekeraar de verzekering niet zou hebben aangegaan of daarin slechts op andere voorwaarden zou hebben toegestemd, indien de nieuwe staat van zaken ten tijde van het sluiten der overeenkomst had bestaan.*

*De verzekeraar kan zich op deze bepaling niet beroepen, wanneer hij is voortgegaan met de uitvoering van de overeenkomst, nadat hij kennis had gekregen van de verandering in het risico”.*

De wet doelt hier op een „daad” van de verzekerde; het hoeft niet noodzakelijk een fout te zijn. De risicoverzwaring vergt feitelijke omstandigheden, die de initiële risicoappreciatie onder de polis opmerkelijk en bestendig wijzigen. Causaliteit met het sinister is niet vereist. Risicoverzwaring leidt tot ontbinding van het assurantiecon-

tract. Concreet kan een ernstige wijziging van het SMS een risicoverzanding zijn. Het moge duidelijk zijn dat dit de casco-assurantie aanbelangt. De goederenassurantie is hier niet mee gemeoid (cf. supra).

b. Wat het vervoer van goederen betreft

i) De zeewaardigheid zoals bedoeld met de Haags-Visbysche regels

**23.** Krachtens regel III, 1 van de Haags-Visbysche Regels, is de vervoerder gehouden „voor en bij de aanvang van de reis een behoorlijke zorg te besteden voor het zeewaardig maken van het schip, het voldoende bemannen, uitrusten en victualiëren van het schip, het geschikt en veilig maken van laadruimten, vries- en koelkamers en alle andere delen van het schip waarin goederen worden vervoerd, om die goederen daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden”. Dit is de zgn. plicht tot „*due diligence*”. Indien hij zich van die plicht kwijt, gaat de vervoerder vrijuit voor schade die niettemin haar oorzaak in onzeewaardigheid vindt (regel IV, 1).

**24.** In principe, wijzigt de ISM-code die plicht tot redelijke zorg niet. Zoals hoger aangestipt, behoort de code immers tot het publiek recht. Ook hier zal hij echter repercussies hebben, m.n. bij de concrete appreciatie en invulling van het begrip „zorgplicht”; het komt ons voor dat de ISM-code noodzakelijkerwijze tot een ruimer begrip van „*due diligence*” zal leiden. De ISM-regelen vestigen net de aandacht op de bekwaamheid van de kapitein, de scholing van de bemanning, de goede staat van het schip, enz. Een reder kan niet in ernst voorhouden dat hij zich t.a.v. de goederen van zijn zorgplicht gekweten heeft, indien het aan een veiligheidsbeheerplan [SMS] ontbreekt, dit plan niet door de bevoegde autoriteiten is goedgekeurd, of het SMS gewoonweg niet nageleefd wordt.

Bij schade door onzeewaardigheid, rust het bewijs van de zorgplicht bij de zeevervoerder. Hier rijst de vraag of hij verplicht kan worden het SMS-dossier — met o.m. de berichten en rapporten van de scheepsleiding en de tussenpersoon, de audits, enz. — te produceren. Kan hij niet voorhouden dat dit confidentiële documenten zijn? Het probleem kreeg voornamelijk in Engeland grote aandacht<sup>(31)</sup>. Alleszins hebben wij twee aanmerkingen:

---

(31) P. ANDERSON, *ISM-code: a practical guide to the legal and insurance implications*, 190-191.

De naleving van de ISM-code — dus ook het opstellen en het bewaren van de nodige documenten onder de code — is een wettelijke verplichting. Indien die documenten tot de bewijslevering in een burgerlijk geding kunnen bijdragen, moeten ze voorgelegd kunnen worden. Dat die documenten onder een publiekrechtelijke wetgeving — een regelgeving die in se vreemd is aan de oplossing van privaatrechtelijke geschillen — voorgeschreven zijn, wijzigt hier niets aan.

Naar Belgisch procesrecht, moeten de partijen tot het bewijs bijdragen. Indien gevraagd, moeten zij de documenten, waarvan aangetoond is dat ze in hun bezit zijn, overleggen<sup>(32)</sup>.

Krachtens de Haags-Visbysche Regels heeft de scheepseigenaar een persoonlijke plicht van redelijke zorg. Het volstaat niet dat hij classificatiecertificaten verzameld, aantoot dat hij zich tot „*first class*” herstellende wendt of zich bij gereputeerde firma’s in bunkers bevoorraadt, enz. De *due diligence* is op zichzelf verschuldigd; de zeevervoerder is derhalve aansprakelijk voor de schendingen van de zorgplicht door subcontractors.

Artikel 1.1.2 ISM-code, definieert het begrip „rederij”<sup>(33)</sup> als volgt: „Onder „rederij” wordt de scheepseigenares verstaan of iedere andere organisatie of persoon zoals de manager of de rompbevrachter die de verantwoordelijkheid voor het gebruik van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen en die zich, door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, bereid heeft verklaart alle uit de Code voortvloeiende plichten en verantwoordelijkheden op zich te nemen.”

Verder bepaalt artikel 3.1 ISM-code:

„Indien de voor het gebruik van het schip verantwoordelijke persoon of instantie niet de eigenaar is, moet de eigenaar de administratie van de volledige naam van deze persoon of instantie en alle gegevens betreffende deze persoon of instantie, in kennis stellen.”

Voor de toepassing van de ISM is dus blijkbaar enkel de „rederij” — degene die effectief met het veiligheids- en milieubeschermingsbeleid gelast is — de verantwoordelijke persoon.

Dit belet echter niet dat de zeevervoerder, die geen reder is, zoals bedoeld in de Code krachtens de Haags-Visbysche Regels, aansprakelijk is voor inbreuken op de ISM-code, voor zover ze tevens een schending van de zorgplicht vormen.

---

(32) A. FETTWEIS, *Manuel de procédure civile*, pp. 357 e.v., nrs. 479 e.v.

(33) „Company” in het Engels.

De Haags-Visbysche Regels duiden als zeevervoerder aan „*de eigenaar van het schip of de bevrachter die een vervoerovereenkomst aangaat met de inlander*”. Hier rees een betwisting. De vraag luidde wie exact transporteur is: beiden — zo eigenaar en bevrachter — gezamenlijk, dan wel de ene bij gebreke aan de andere. De Belgische gerechten — steunend op de bepalingen van artikel 46 Zeewet — oordelen dat de scheepseigenaar, hoe dan ook, partij bij de vervoer-verbintenis is; daar de kapitein — de wettelijke vertegenwoordiger van de eigenaar — het cognossement moet ondertekenen, is de scheepseigenaar tot uitvoering van het transport gehouden. Dit betekent tevens dat tekortkomingen van de „reder” aan de ISM-code, ook de scheepseigenaar *sensu stricto* op het gebied van *due diligence* aangewreven kunnen worden. Het feit dat een derde voor de verplichtingen van de code instaat, biedt hem hier geen soelaas.

## ii) De aansprakelijkheidsbeperking

**25.** België heeft het LLMC-verdrag(34) in 1989 goedgekeurd(35). Het verdrag heeft betrekking op de aansprakelijkheidsbeperking van de scheepseigenaar. Met „scheepseigenaar” wordt onder LLMC verstaan „*de eigenaar, de bevrachter en de beheerder van een zeeschip, alsmede degenen in wiens handen de exploitatie is gelegd*”(36). Het betreft dus de zgn. „*tonnage limitation*”, die in speciale trekkings-eenheden bepaald wordt. De aansprakelijkheidsgrenzen werden zeer hoog gelegd(37). Volledigheidshalve moet hier nog aangestipt worden dat LLMC geen uitstaans heeft met de verontreinigingsaansprakelijkheid die met een eigen regime afzonderlijk geregeld is.

**26.** Artikel 4 LLMC verdient hier bijzondere aandacht. Die tractaat-bepaling is gewijd aan de gedragingen die de aansprakelijkheidsbeperking opheffen: „*Een aansprakelijk persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voort-*

---

(34) Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.

(35) Wet van 11 april 1989, B.S. 6 oktober 1989; het verdrag is voor België in werking getreden op 1 oktober 1989.

(36) Artikel 1, 2° LLMC.

(37) Artikel 6 LLMC.

*vloeien.*” Het lijkt voor de hand liggend dat schendingen van de ISM-code, die schade veroorzaken — en die beantwoorden aan de gedragingen gedefinieerd in artikel 4 LLMC — het limitatierecht in de weg staan. De bewijslast rust bij de schadelijder; hij moet de fout in de zin van artikel 4 LLMC hard maken. Ter illustratie: een schadevaring die haar oorzaak in een verkeerd manoeuvre vindt, terwijl het schip behoorlijk bemand is, komt hier niet in aanmerking. Wat aangetoond moet worden, is een zwaar foutief „handelen of nalaten” in hoofde van diegene die krachtens artikel 1, 2<sup>o</sup> LLMC als scheepseigenaar aangemerkt wordt. Dit betekent dat het limitatierecht slechts uitzonderlijk terzijde kan worden geschoven; hiervoor moeten immers bijzonder strenge voorwaarden vervuld zijn. Evenwel zal dit o.i. het geval zijn, indien de schade haar oorzaak vindt in ernstige schendingen van de ISM-code door de „reder” — zoals gedefinieerd in de code — die zich alsdan niet op het limitatierecht mag beroepen. De scheepseigenaar die het rederschap en de zorg voor de toepassing van de ISM-code aan een derde toevertrouwt, is echter wel limitatiegerechtigd.

Terloops: het is bijzonder betreurenswaardig dat de diverse verdragen geen uniforme begrippen hanteren; de uitlopende definities van „scheepseigenaar” en van „reder” zijn hier een mooie illustratie van.

## **II. Maritieme voorrechten, scheepshypotheken en scheepsbeslag**

**27.** Het lijkt ons aangewezen de aandacht voor de UNO-verdragen van 6 mei 1993 [maritieme voorrechten en hypotheken] en 13 maart 1999 [conservatoir scheepsbeslag] te vragen, niet in het minst omdat het gevaarlijke tractaten betreft. Ze zijn nog niet van kracht in de internationale rechtsorde. In elk geval is te hopen dat de Belgische Regering zich waakzaam zal tonen en deze verdragen nooit zal ratificeren.

**28.** Op het eerste gezicht zijn de doelstellingen van deze verdragen vrij duister, voor wie niet weet dat hun oorsprong teruggaat tot de CMI-ontwerpen van Lissabon 1985. Het CMI (Internationaal Maritiem Comité) heeft in het verleden grote diensten aan de maritieme gemeenschap bewezen. Het is de initiator van de eenmaking van het zeerecht. Het succes van een groot aantal Brusselse verdragen inzake zeerecht is aan het CMI te danken. Ze hielden rekening met het wederzijds belang van schip en lading. Met de tijd geraakte het

CMI meer en meer onder de invloed van de *ship minded countries* en van de P & I's (*Protecting and Indemnity Clubs*). Het evenwicht waarnaar men streefde werd verbroken. De projecten van Lissabon 1985 zijn hiervan een sprekend voorbeeld. Het Brussels Verdrag van 10 april 1926(38) verwezenlijkte een subtiel evenwicht tussen schip en lading, tussen het krediet op lange en op korte termijn (het ene wordt verstrekt door bank- en kredietinstellingen, o.a. bij het bouwen van schip; het andere heeft betrekking op overeenkomsten die door de kapitein, buiten de thuishaven, gesloten worden met het oog op de voortzetting van de reis en het behoud van het schip; het ene wordt gewaarborgd door de hypotheekvestiging, het andere door voorrechten). Voorrechten hebben voorrang op de scheepshypotheken; ze hebben, in zekere mate, betrekking op de dagelijkse exploitatie van het schip (havenrechten, leveringen, schade aan vervoerde goederen). Het gaat om gewone schulden die elke ernstige en solvabele reder in de kortst mogelijke tijd moet kunnen voldoen. De aan de voorrechten verleende prioriteit op de scheepshypotheken, kent als keerzijde dat die voorrechten met een korte termijn verjaren; dit verplicht de schuldeiser vlug op te treden en de opstapeling van voorrechten op het schip te vermijden. De Lissabon-projecten gooien dit alles over boord. Ze beschermen de scheepseigenaar en zijn hypotheekhoudende bankier. De belangen van de lading en van het korte-termijnkrediet worden er aan opgeofferd.

**29.** Een drogreden wordt voorgehouden: het zou erom gaan de ontwikkeling van de wereldvloot te bevorderen.

De werkelijkheid is gans anders. Ernstige solvabele rederijen betalen hun schulden, zijn niet blootgesteld aan maatregelen van bewarend beslag; hun schuldeisers riskeren geen samenloop in het kader van een gerechtelijke verkoop van het schip. Ook is beslag op het schip voor ladingschade niet te vrezen. Ernstige reders zijn behoorlijk verzekerd; garanties worden verleend door Casco-verzekeraars en P & I-clubs.

De nieuwe verdragen strekken dus enkel tot de bescherming van de minst verdienstelijke reder, degene die zijn dagelijkse exploitatieschulden niet betaalt, en van zijn bankier, d.i. een kredietverlener die het best geplaatst is om zich van de ernst en de solvabiliteit van de ontlener te vergewissen, alvorens met hem te contracteren. Het belang van de wereldvloot zou er precies in moeten bestaan dergelijke rede-

---

(38) In België opgenomen in artikelen 23 e.v. Zeewet.

rijen uit te schakelen. Welnu, de Lissabon-ontwerpen beperken drastisch het aantal voorrechten en binden het bewarend beslag aan het bezit van een voorrecht. Merkwaardig: ladingschade wordt systematisch uitgeschakeld. Men weet nochtans dat ladingschade vooral ontstaat op slecht onderhouden en gebrekkig bemande schepen. Bovendien betreft het meestal „one ship companies”. Indien aan de schade-lijder het recht om bewarend beslag op het schip — het enig bezit dat voor beslag vatbaar is — te leggen, ontzegd wordt, zal hij onherroepelijk elke hoop op vergoeding opgeven. Daarentegen zal de reder straffeloos brokken mogen maken.

A. HET VERDRAG VAN 6 MEI 1993 M.B.T. MARITIEME VOORRECHTEN EN HYPOTHEKEN

**30.** Een Brussels verdrag van 1967(39), dat nooit in voege trad, beperkte de voorrechten (art. 4) tot:

*„1. The following claims shall be secured by maritime liens on the vessel:*

*(i) wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel;*

*(ii) port, canal, and other waterway dues and pilotage dues;*

*(iii) claims against the owner in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;*

*(iv) claims against the owner, based on tort and not capable of being based on contract, in respect of loss of or damage to property occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;*

*(v) claims for salvage, wreck removal and contribution in general average”.*

Deze opsomming werd door het V.N.-Verdrag d.d. 1993 overgenomen, doch de verdragsluitende staten behouden het recht om andere maritieme voorrechten in het leven te roepen, maar in dergelijk geval nemen deze slechts rang na de hypotheken, hetgeen hen praktisch elk nut ontnemt.

---

(39) Verdrag van 27 mei 1967 tot eenmaking van bepaalde regels m.b.t. maritieme voorrechten en hypotheken.



B. HET VERDRAG VAN 12 MAART 1999 M.B.T. CONSERVATOIR SCHEEPS-  
BESLAG

31. Het artikel 3 van het ontwerp van Lissabon werd overgenomen in het V.N.-verdrag van 12 maart 1999. In een vroegere bijdrage(40), hebben we dit reeds als volgt samengevat:

*Het artikel 3 van dit ontwerp kan ruw als volgt worden samengevat:*

- *Het geeft een opgave van de maritieme schuldvorderingen die voor beslag in aanmerking komen [artikel 3 (1)].*
- *De niet-bevoorrechte schuldeiser is slechts beslaggerechtigd indien [i] de scheepseigenaar persoonlijk gebonden is en [ii] het schip hem op het tijdstip van het beslag nog steeds toebehoort.*
- *Indien de scheepseigenaar niet persoonlijk gebonden is, kan enkel voor bevoorrechte vorderingen beslag worden gelegd.*
- *De bevoorrechte schuldvorderingen die hier in aanmerking komen, behoren tot vijf categorieën (sociale vorderingen van de kapitein en de scheepsbemanning, havenrechten e.d., dood of lichamelijke letsels i.v.m. de exploitatie van het schip, materiële schade veroorzaakt door een delict of quasi delict gepleegd ter gelegenheid van de exploitatie van het schip, doch met uitdrukkelijke uitsluiting van de cargoschade, hulp en berging, ophaling van het wrak, bijdrage in averij-grosse).*
- *Slechts indien de scheepseigenaar persoonlijk gebonden is, mag ook beslag gelegd worden op andere schepen die hem op het ogenblik van het beslag toebehoren (sistership clause).*
- *Bij rompbevrachting is scheepsbeslag mogelijk indien de rompbevrachter persoonlijk gebonden is; in dit geval kan er geen beslag op andere schepen van de eigenaar gelegd worden, maar wel op andere schepen die aan de rompbevrachter toebehoren.*
- *Het artikel 3 (3) bevat nog de volgende bijkomende algemene beperking: indien de scheepseigenaar niet persoonlijk gehouden is — zoals bv. bij rompbevrachting — blijft conservatoir scheepsbeslag nochtans mogelijk indien het nationaal recht, van de staat waar beslag gevraagd wordt, een executoriaal beslag mogelijk maakt [zie Comité Maritime International, 1985, Lisboa, t. II, p. 145, sub nr. 62].*

---

(40) R. ROLAND, „Opgepast, gevaarlijke bocht”, in *Liber Amicorum J. Van den Heuvel*, 321.

*Uit het voorgaande blijkt dat een niet bevoorrechte schuldvordering die op het schip betrekking heeft, doch waartoe de eigenaar niet persoonlijk gehouden is, niet voor beslag in aanmerking komt. Voorbeeld: de niet bevoorrechte schuldvorderingen die enkel lastens de bevrachter bestaan.*

— *Artikel 4 (2) bepaalt dat de garantie, die in ruil voor de opheffing van het beslag gegeven wordt, bij gebreke aan akkoord tussen partijen, door de rechter bepaald wordt, doch in geen geval mag zij de waarde van het schip overschrijden.*

**32.** Art. 3 van het Verdrag wijkt echter af van het Lissabon-ontwerp doordat alle bevoorrechte zeevorderingen voor bewarend beslag op het schip in aanmerking komen. De beperking tot de vijf groepen van het ontwerp, met daarenboven de uitdrukkelijke uitsluiting van de cargo claims, valt weg. Iedere bevoorrechte zeevordering naar het recht van de Staat waar het beslag gevraagd wordt, volstaat dus om beslag op het schip te mogen leggen. Op zichzelf is dit verheugend, doch het veronderstelt dat België het verdrag van 1993 over de voorrechten en hypothecken, niet zou goedkeuren of andere voorrechten in de nationale wet zou opnemen.

### C. BESLUIT

**33.** Het V.N. Verdrag d.d. 6 mei 1993 verbreekt, zonder geldige redenen, het noodzakelijk evenwicht tussen schip en lading, alsook tussen krediet op lange en op korte termijn. Vooral België, land van doorvoer van goederen, moet erop letten dat dit verdrag nooit in ons land van kracht zou worden.

**34.** Het Verdrag van 12 maart 1999 is onaanvaardbaar; de kritiek betreft voornamelijk:

- het opgeven van het principe van het Verdrag 1952 dat beslag toelaat voor elke zeevordering die op het schip betrekking heeft, ongeacht of ze de scheepseigenaar persoonlijk bindt, dan wel of ze uitsluitend ten laste van de bevrachter bestaat;
- het koppelen van het beslag met het voorrecht;
- de beperking van de te verlenen garantie tot de waarde van het schip.

**35.** België heeft het Brussels Verdrag van 10 mei 1952 — dat op 24 februari 1956 *internationaal* in werking trad — met de wet van

10 april 1961 goedgekeurd. Dit Verdrag(41) regelt het bewarend beslag als volgt:

- de algemene regel: het is irrelevant of de schuldvordering lastens de eigenaar van het schip, dan wel lastens de bevrachter bestaat, zolang ze op het schip betrekking heeft(42).
- indien de schuldvordering op het schip betrekking heeft, mag men bovendien beslag leggen op andere schepen van de eigenaar.

Het Brussels Verdrag 1952 heeft gedurende bijna een halve eeuw voldoening gegeven. Het was het resultaat van een voortreffelijk voorbereidend werk in de schoot van het CMI. Het vertrekt van een gezonde opvatting: wanneer de schuldvordering op het schip betrekking heeft, zal dit schip meestal het enig beslagbaar voorwerp uitmaken, het enige waar ze vat op hebben.

### **III. Vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen het HNS-verdrag**

**36.** Ruim 50 % van de over zee verscheepte goederen, kunnen als gevaarlijk aangemerkt worden. De lijst van gevaarlijke en potentieel schadelijke stoffen groeit gestadig; en is haast niet meer te overzien. Dat verkeer stelt problemen; de veiligheid — zowel voor de mens als de maritieme ruimte — lopen gevaar. Een en ander is de autoriteiten niet ontgaan. Nationale wetgevers en internationale organisaties trachten derhalve tot regelgeving te komen(43). Doorgaans betreft het normen en richtlijnen m.b.t. de bouw, de uitrusting en het onderhoud van specifieke types van schepen.

**37.** Quid echter met de aansprakelijkheid bij een schadegeval? Na een lang en moeilijk debat, kwam binnen IMO het HNS-verdrag(44) tot stand. De opzet van de conventie bestaat erin, de regelen ter zake van aansprakelijkheid van schade veroorzaakt bij het zeevervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen vast te leggen. Daarbij kon IMO

---

(41) In België geïncorporeerd met artikel 1469 §§ 1 en 2 Ger.W.

(42) Cass. 10 mei 1976 ms. „Omala”, *RHA* 1979-80, 3.

(43) Voorbeelden op supra-nationaal niveau: IMDG-code [International Maritime Dangerous Goods Code], GC-code [International Code for the construction and equipment of ships carrying liquified gases], BCH-code [Bulk Chemical Code], IBC-code [International code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk].

(44) International Convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances at sea, ondertekend te Londen op 3 mei 1996.

steunen op de ervaring die reeds met een analoge problematiek — m.n. de aansprakelijkheid voor olieverontreiniging — werd opgedaan. De principes die in het verdrag gehuldigd worden, vertonen — althans op zekere punten — een duidelijke verwantschap met de beginselen die in CLC 1969 en FUND 1971 zijn terug te vinden.

De krachtlijnen van het verdrag, kunnen kort als volgt samengevat worden:

#### A. WERKINGSVELD VAN HET VERDRAG

**38.** Het verdrag vindt toepassing op schade veroorzaakt door gevaarlijke en schadelijke stoffen. Opmerkelijkerwijze, bevat het tractaat geen definitie van die stoffen; HNS verwijst gewoonweg naar opsommingen en definities die in andere tractaten zijn neergelegd<sup>(45)</sup>. De tractaatopstellers waren van oordeel dat dit een soepele werkwijze is. Met gewoonweg naar andere regelgevingen te verwijzen, wordt in de toekomst een automatische aanpassing van HNS verzekerd, naargelang die normen gewijzigd worden.

**39.** Territoriaal geldt het verdrag voor:

- iedere schade aangericht op het territorium — inclus de territoriale zee — van een verdragsluitende staat;
- milieuschade veroorzaakt in de exclusieve economische zone van een verdragsluitende staat of, bij gebrek aan zo'n zone, in het gebied dat aan de territoriale zee grenst tot maximaal 200 zeemijl van de kust, telkens bepaald overeenkomstig de regels van het internationaal publiek recht;
- schade, andere dan milieuschade, ontstaan buiten de territoriale zee, indien zij veroorzaakt is door stoffen vervoerd aan boord van een schip dat in een verdragsluitende staat geregistreerd is of, bij gebrek aan registratie, gerechtigd is de vlag van een verdragsluitende staat te voeren;
- preventieve maatregelen, ongeacht waar ze genomen zijn.

**40.** Van belang is dat het verdrag geen toepassing vindt op vorderingen die steunen op een overeenkomst van goederen- of personenvervoer; zodoende wordt een samenloop of overlapping van de con-

---

(45) O.m. de IMDG-code, GC-code, IBC-code, enz.

tractuele aansprakelijkheid en de aansprakelijkheid onder HNS vermeden.

Komen evenmin in aanmerking voor vergoeding onder HNS:

- milieuschade, zoals bedoeld in CLC 1969 [zoals later gewijzigd], ongeacht of onder dit tractaat al dan niet vergoed dient te worden;
- schade door radioactieve substanties(46).

Met schade wordt bedoeld dood of lichamelijke schade — ongeacht of dit al dan niet aan boord gesitueerd is — alsook schade en verlies van zaken die zich buiten het schip voordoen.

## B. AANSPRAKELIJKHEIDSREGIME EN VERGOEDING

### 41. HNS wordt gekenmerkt door:

- een bijzonder strenge, doch gelimiteerde scheepseigenaarsaansprakelijkheid;
- een vergoedingsmechanisme waarbij zowel de scheepseigenaar als een fonds gemoeid zijn; hier ligt een analogie met datgene dat reeds terzake van olieverontreiniging gekend is.

**42.** Het betreft een „strenge aansprakelijkheid”, in die zin dat artikel 7 het verweer van de scheepseigenaar beperkt. Onder de genoemde tractaatbepaling, gaat de eigenaar enkel vrijuit, indien hij aantoonst:

- dat de schade door oorlog, vijandigheden, burgeroorlog of opstand is ontstaan, of nog haar oorzaak in een uitzonderlijk, onvermijdelijk en onafwendbaar natuurfenomeen vindt;
- dat de schade geheel veroorzaakt is door een opzettelijk handelen of nalaten van een derde met het doel schade te berokkenen;
- dat de schade uitsluitend het gevolg is van een nalatigheid of een fout van een overheid in het onderhoud van haar navigatiehulpmiddelen;
- dat de aflader of enige andere persoon, naliet informatie aangaande de gevaarlijke of schadelijke aard van de zaak op te geven. Dit vergt wel een rechtmatige onwetendheid van de scheepseigenaar, zijn aangestelden en agenten; de aard van de zaak moet hen daadwerkelijk ongekend zijn, met dien verstande dat zij die aard redelijkerwijze niet kennen, noch moeten kennen.

---

(46) Genoemd onder klasse 7 van de IMDG code en in bijlage B van de Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes.

— dat de schade geheel of gedeeltelijk te wijten is aan een opzettelijk handelen van de schadelijder, met het oog schade te berokkenen, dan wel zijn nalatigheid.

**43.** Ten opzichte van de schadelijder rust de aansprakelijkheid enkel bij de scheepseigenaar. De aangestelden en agenten van de scheepseigenaar, de bemanning, de loodsen en andere personen die aan boord van het schip diensten verrichten, de bevrachters — inclusief de rompbevrachter — de redders en diegenen die bijstand verstrekken, enz. zijn krachtens art. 7 HNS niet aansprakelijk t.a.v. de schadelijder. De opzet bestaat erin die vorderingen bij de eigenaar te centraliseren, zodat een overlapping van het „HNS-risico” in hoofde van de betrokkenen vermeden wordt; verder wenste men redders — en evenmin derden die preventieve maatregelen treffen — niet te ontmoedigen. Het principe wijkt enkel indien de genoemde personen opzettelijk handelen of nalatig zijn dan wel roekeloosheid aan de dag leggen met de kennis dat schade wellicht een gevolg zal zijn. Die „immunititeit” t.a.v. de schadelijders staat het regres van de scheepseigenaar uiteraard niet in de weg; welintegendeel, artikel 7.6 HNS erkent dit recht uitdrukkelijk. Belangrijk element: de genoemde tractaatbepaling maakt uitdrukkelijk gewag van het regres tegen de aflader en de ontvanger.

**44.** De aansprakelijkheid is beperkt:

— voor schepen die 2.000 BRT niet te boven gaan, tot STR 10.000.000;

— voor schepen met een grotere tonnenmaat komt hier bovenop:

— STR 1.500 per ton, tussen 2.001 en 50.000 BRT;

— STR 360 per ton, boven 50.000 BRT.

De beperking kan echter nooit STR 100.000.000 te boven gaan.

**45.** Het limitatierecht wijkt enkel indien een persoonlijk handelen of nalaten van de scheepseigenaar wordt aangetoond, begaan met de opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

**46.** Het HNS-verdrag creëert tevens een vergoedingsmechanisme waarbij een fonds gemoeid is.

Hoger stipten we reeds aan dat de scheepseigenaar beperkt aansprakelijk is. De limitatiebedragen zijn zeker niet gering, doch volstaan niet noodzakelijk bij aanzienlijke schade. Vandaar de nood om ook hier —

net zoals bij olieverontreiniging — een fonds in het leven te roepen. Dit fonds moet gespijsd worden met bijdragen van de ontvangers van getransporteerde HNS-goederen. Schadelijders, die als gevolg van de limitatie, niet integraal vergoed worden, kunnen zich tot het fonds wenden. Hetzelfde geldt voor de schadelijders die niets of onvoldoende op de scheepseigenaar kunnen verhalen, omdat die laatste insolvent is, onvoldoende assurantiedekking geniet of gewoonweg krachtens artikel 7 HNS vrijuit gaat.

### C. VERPLICHTE ASSURANTIE

**47.** Het verdrag scheidt een assurantieplicht(47). De eigenaar van een schip dat gevaarlijke of schadelijke goederen transporteert en dat in een lidstaat geregistreerd is, moet zijn aansprakelijkheid onder het verdrag verzekeren [tenzij zijn voorkeur ernaar uitgaat de assurantiedekking door een financiële waarborg te vervangen]. Ook hier treft de analogie met CLC [1969/1984].

**48.** Het verdrag erkent een rechtstreeks vorderingsrecht van de schadelijder; hij mag de verzekeraar of borg dus rechtstreeks tot vergoeding aanspreken. Die laatste geniet evenwel de vrijtekeningen die de scheepseigenaar onder artikel 7 HNS heeft. Hij kan zich niet op het faillissement van zijn verzekerde beroepen. Een en ander is logisch: de regeling strekt tot een optimale bescherming van de schadelijder; het is één van de hoekstenen van het verdrag. Hieruit is echter niet af te leiden dat de verzekeraar niet op de opzettelijke fout van de verzekerde mag beroepen, o.i. genieten zij dit verweer.

**49.** Met HNS trachtte IMO een nijpende situatie te pareren. Zoals hoger aangestipt, zijn met het transport van gevaarlijke en schadelijke zaken immers grote gevaren verbonden. Een internationale regeling was niet enkel wenselijk, maar broodnodig. Het verdrag is internationaal nog niet in werking getreden, daar het de nodige ratificaties nog ontbreekt(48). Kennelijk zijn echter weinig landen gehaast tot ratifi-

---

(47) Artikel 12 HNS.

(48) Krachtens artikel 46 HNS, vergt de van kracht wording van het verdrag:

— de ratificatie door 12 staten, inclusief 4 staten die een vloot van minstens 2.000.000 BRT bezitten;

— de Secretaris-Generaal van de VN in kennis werd gesteld van het feit dat diegenen die tot het Fonds moeten bijdragen, het voorgaande kalenderjaar minstens 40.000.000 MT „bijdragende goederen” hebben ontvangen.

Het verdrag wordt van kracht 18 maanden nadat beide voorwaarden vervuld zijn.

catie over te gaan. Mogelijkerwijze zal het dus nog enige tijd duren voordat de HNS-regeling tastbaar wordt. Helaas zal ook hier wellicht een ramp voor de nodige impuls moeten zorgen opdat het verdrag van kracht zou worden.