

Erasmus
School of
Law

Belgisch Scheepvaartwetboek Vervoersrechtelijke aspecten

Frank Stevens

Erasmus University Rotterdam



Inleiding.

1. dwingend karakter
2. toepassingsgebied
3. ladingclaims

1. Dwingend karakter.

- oorspronkelijk BSW, art. 2.6.2.2, § 2 - art. 2.6.2.13, 2e lid
Deze onderafdeling is van bijzonder dwingend recht.
- geschrapd door Wet 16 juni 2021
 - dwingend?
 - 'bijzonder dwingend recht'
 - geen rechtstreekse werking

1. Dwingend karakter.

- is het vervoersregime nog steeds dwingend?
- zonder meer ja:

- Onderafdeling 1 - art. 2.6.2.5, § 8

§ 8. Ieder beding, overeenkomst of afspraak in een zeevervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, voortvloeiende uit nalatigheid, fout of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen, in dit artikel bepaald, of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in deze onderafdeling is voorzien, is nietig, van onwaarde en zonder gevolg.

- Onderafdeling 2 - art. 2.6.2.17

§ 1. Bedingen die van deze onderafdeling afwijken zijn nietig.

§ 2. In afwijking van § 1, kan worden afgeweken van (...) (beperkte uitzonderingen)

1. Dwingend karakter.

- vergelijk Hoofdstuk 1, Bevrachtingen
 - aanvullend karakter uitdrukkelijk bevestigd
(art. 2.6.1.1, art. 2.6.1.31, art. 2.6.1.88)
- vervoerregimes van oudsher dwingend, in alle transportmodi

1. Dwingend karakter.

- 'bijzonder dwingend recht'
 - IPR-kwalificatie
 - Europeesrechtelijke variant (art. 9.1 Rome I) van onmiddellijk toepasselijke politiewet / *loi de police*
 - politiewet / bepalingen van bijzonder dwingend recht moeten steeds worden toegepast door de Belgische rechter, ongeacht toepasselijke recht
- art. 91 ZW unaniem beschouwd als politiewet
- Cass. 7 januari 2011

1. Dwingend karakter.

- wettelijke *bevestiging* geschrapt door Wet 16 juni 2021 ...
- draagwijdte ??
 - *geen ...*
 - wetgever geeft niet uitdrukkelijk aan dat hij decennia-lange vaste rechtspraak wilde omkeren
 - auteur(s) Wet 16 juni 2021 had nauwelijks/geen kennis van maritiem recht
 - MvT: scheepshypotheek slaat ook op lading aan boord, en daarom mag de hypotheek niet meer op 'de vracht' slaan ...
 - MvT: het is onmogelijk om alle originelen van het vervoerdocument te verzamelen ...

1. Dwingend karakter.

- specifieke motivering voor schrapping onjuist
 - strijdig met Verord. 44/2001 ...
 - maakt België onaantrekkelijk als maritieme natie ...
 - betekent dat het Belgische recht steeds van toepassing is ...
- alleszins geen duidelijke intentie van de wetgever om een dergelijke ingrijpende wijziging in vaste, langdurige rechtspraak door te voeren

1. Dwingend karakter.

- Art. 2.6.2.4

§ 1. De Regels van Den Haag en Visby zijn niet rechtstreeks van toepassing.

- geen wijziging door de Wet van 16 juni 2021, reeds in oorspronkelijke BSW
- Blauwboek 1: vrijwel alle privaatrechtelijke zeerechtverdragen hebben rechtstreekse werking
- advies Raad van State over wetsontwerp CMR:
 - verdrag dat eenvormige internationale regels invoert moet "uit de aard der zaak" als self-executing beschouwd worden

1. Dwingend karakter.

- BSW bevestigt uitdrukkelijk rechtstreekse werking van diverse verdragen:
 - Beslagconventie, Staatsschepenverdrag, LLMC, PAL, Aanvaringsverdrag, CLC, FUND, BUNKER, Nuclear, Bergingsverdrag, WRC, CLNI
- zie bijv. art. 2.3.2.32
 - § 1. De rechtstreeks werkende bepalingen van het LLMC-Verdrag zijn van toepassing in het in artikel 15.1, eerste zin van dat verdrag omschreven geval.*
- waarom HVR geen rechtstreekse werking?

1. Dwingend karakter.

- MvT:

Nu de Haagse Regels, in overeenstemming met het bijhorende Ondertekeningsprotocol en de thans geldende Zeewet (artikel 91), volledig in het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn ingewerkt, is het aangewezen uit te sluiten dat de rechter de Regels rechtstreekse toepassing verleent.

- Ondertekeningsprotocol laat toe om H(V)R hetzij kracht van wet te geven, hetzij in de nationale wetgeving te incorporeren

1. Dwingend karakter.

- toepassingsgebied BSW letterlijk overgenomen uit HVR (art. 2.6.2.2)

§ 1. Deze onderafdeling is van toepassing :

1° op elk cognossement dat betrekking heeft op vervoer van goederen tussen havens in twee verschillende Staten, indien :

*a) het cognossement is uitgegeven in een **Verdragsluitende Staat**; of*

*b) het vervoer plaatsvindt vanuit een haven in een **Verdragsluitende Staat**; of*

*c) het cognossement bepaalt dat de overeenkomst wordt beheerst door de **Regels van Den Haag en Visby** of door enige wet die de Regels toepasselijk verklaart of uitvoering geeft, ongeacht de nationaliteit van het schip, de vervoerder, de afzender, de bestemming of enige andere betrokken persoon.*

- niet langer beperkt tot België zoals art. 91 ZW
- toevoeging (zoals in art. 91) vervoer *naar* België

1. Dwingend karakter.

- rechtspraak:
 - vervoer Nederland - Angola
 - vroeger: niet art. 91 ZW, rechtstreekse toepassing HVR
 - nu: BSW
- vervoer Madagaskar - Nederland
- Madagaskar partij bij Haagse Regels, *niet* bij Visby Protocol
- vroeger: rechtstreekse toepassing Haagse Regels
- nu?
 - Verdragsluitende staat = gebonden door Regels Den Haag **en Visby**, dus geen toepassing BSW
 - enkel rechtstreekse toepassing Regels Den Haag **en Visby** uitgesloten
 - nog steeds rechtstreekse toepassing originele Regels Den Haag

2. Toepassingsgebied.

- uitgangspunt BSW: koppeling aan cognossement wordt losgelaten, uitbreiding naar zeevervoerovereenkomst
 - Onderafdeling 1 en 2 van toepassing op alle zeevervoer-overeenkomsten (art. 2.6.2.3, § 1 - art. 2.6.2.14)
 - zeevervoerovereenkomst is elke overeenkomst waarbij een partij, vervoerder genoemd, zich er tegenover een afzender en tegen vergoeding toe verbindt om goederen te vervoeren over zee
- cognossementen blijven uiteraard gebruikt in de praktijk
- wanneer zijn deze BSW bepalingen van toepassing?

2. Toepassingsgebied.

- wanneer zijn deze BSW bepalingen van toepassing?
 - art. 2.6.2.2: Onderafdeling 1 is van toepassing:
 - op elk *cognossement* dat ... (HVR regeling)
 - op elk *vervoer* naar België
 - art. 2.6.2.13: Onderafdeling 2 is van toepassing
 - op elk *vervoer* naar of uit België

2. Toepassingsgebied.

- cognossement:

	Onderafdeling 1 (incorporatie HVR)	Onderafdeling 1 (Belgische toevoegingen)
B/L uitgegeven in Verdragsstaat	✓	✗
vervoer vanuit Verdragsstaat	✓	✓
Paramount clause	✓	✗
vervoer naar België	✓	✓
rechtskeuze Belgisch recht	✓	✓

2. Toepassingsgebied.

- ander transportdocument (zeevrachtbrief), geen transportdocument:

	Onderafdeling 1 (incorporatie HVR)	Onderafdeling 1 (Belgische toevoegingen)
Doc uitgegeven /ovk gesloten in Verdragsstaat	x	x
vervoer vanuit Verdragsstaat	x	✓
Paramount clause	x	x
vervoer naar België	✓	✓
rechtskeuze Belgisch recht	✓	✓

3. Ladingclaims.

- vorderingsrecht

- oorspronkelijk BSW

Art. 2.6.2.32. Vorderingsrecht

*De rechtsvordering tot vergoeding van verlies of beschadiging van de vervoerde goederen of van vertraging kan uitsluitend worden ingesteld door de afzender en de **bestemming**.*

De bestemming moet niet bewijzen dat hij de schade heeft geleden.

De afzender moet wel bewijzen dat hij de schade heeft geleden, tenzij de bestemming geen schadevergoeding heeft gevorderd.

Indien beiden recht op schadevergoeding hebben, is betaling aan de ene bevrijdend ten opzichte van de andere.

Elke daad die de verjaring schorst of stuit ten aanzien van één van beiden, strekt tot voordeel van de andere.

- Art. 2.6.2.11. Begrippen

- 2° "**bestemming**": degene die overeenkomstig artikel 2.6.2.25 recht heeft op aflevering;

3. Ladingclaims.

- wijzigingen Wet 16 juni 2021
 - begrip '*bestemming*' vervangen door '*de houder van het vervoersdocument bedoeld in artikel 2.6.2.25*'
 - verwijzing naar art. 2.6.2.25 was er sowieso reeds via de definitie
 - vorderingsrecht komt enkel toe aan de 'houder van het vervoersdocument', terwijl art. 2.6.2.25 ook de situatie betreft dat er geen vervoersdocument is
- overbodige en incorrecte wijziging

3. Ladingclaims.

- ladingvoorrecht en scheepsbeslag
 - voorrecht voor vorderingen wegens verlies of beschadiging van lading of bagage (art. 2.2.5.14, § 1, 3°, c) afgeschaft door Wet 16 juni 2021
 - MvT:
 - dit voorrecht (dat al bestaat sinds 1928) "zou nadelig kunnen zijn voor de scheepsfinancierende banken"
 - BSW aanpassen aan het Verdrag 1993 (waar België geen partij bij is)
- quid bewarend beslag voor cargo-claims?

3. Ladingclaims.

- Art. 2.2.6.27

§ 1. Op een schip kan uitsluitend uitvoerend beslag worden gelegd :

1° krachtens een ten aanzien van de scheepseigenaar uitvoerbare titel; of

2° krachtens een ten aanzien van een andere persoon uitvoerbare titel, op voorwaarde dat de vordering ten opzichte van die persoon wordt gewaarborgd door een scheepszekerheidsrecht op het betrokken schip.

§ 2. Buiten de in paragraaf 1 bepaalde gevallen kan bewarend beslag op een schip niet in uitvoerend beslag worden omgezet.

- mogelijkheid § 1, 2° (scheepsvoorrecht) is weggevallen
- Hoge Raad, 9 december 2011, Costanza M (ECLI:NL:HR:2011:BT2708): bewarend beslag dat geen vervolg kan krijgen mag niet ...

3. Ladingclaims.

- Maar:
 - § 1, 1° - t.a.v. scheepseigenaar uitvoerbare titel
 - "zakelijke aansprakelijkheid" scheepseigenaar
 - Art. 2.3.1.22 Verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder*
 - § 1. De scheepseigenaar staat in voor:*
 - 1° de verbintenissen die door de kapitein zelf worden aangegaan ...*
 - 2° de verbintenissen die worden aangegaan door een andere persoon die uitdrukkelijk verklaart voor de kapitein te handelen ...*
 - vroeger: ieder cognossement wordt geacht door de kapitein te zijn uitgegeven (tenzij eigen kapiteinscognossement)
 - BSW verruimt van cognossement naar andere documenten / zeevervoerovereenkomst

3. Ladingclaims.

- zekerheid bij bewarend beslag

- art. 2.2.6.20

Bij gebreke van overeenstemming tussen partijen over de genoegzaamheid van de borgtocht of de zekerheid stelt de beslagrechter de aard en het bedrag daarvan vast, en desgevallend de voorwaarden.

= art. 5 Beslagconventie 1952

- toevoeging door Wet 29 juni 2022

3. Ladingclaims.

- Wet 29 juni 2022

De borgtocht of zekerheid bedoeld in het eerste lid kan worden gesteld door middel van:
1° het storten van een geldsom die geconsigneerd wordt bij de Deposito- en Consignatiekas overeenkomstig de bepalingen van de wet van 11 juli 2018 op de Deposito- en Consignatiekas;
2° een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank;
3° een getekende garantie verleend door een lid van de "International Group of Protection and Indemnity Clubs" en die aanvaard wordt door de beslaglegger.

- exhaustieve lijst ?
- verhouding met beoordelingsbevoegdheid rechter ?

3. Ladingclaims.

- MvT:

Onder de bestaande regelgeving werd door de rechtbanken steeds een bankgarantie vereist uitgegeven door een bank die een zetel heeft in het rechtsgebied van het Hof van Beroep waar het beslag op het schip werd gelegd.

Krachtens de nieuwe bepaling kan er op 2 bijkomende manieren een financiële zekerheid worden gesteld (...)

- lijkt een exhaustieve lijst te suggereren

3. Ladingclaims.

- verhouding met beoordelingsbevoegdheid rechter ?
 - dwingende interpretatierichtlijn aan de Belgische rechters?
 - P&I garantie kan enkel nog indien *aanvaard* door de beslaglegger?
- waarom anders zo'n regel invoeren?
 - op zich nutteloos
 - er was reeds voorzien in een beoordelingsbevoegdheid van de rechter